



15 Глава «Евросиба» Иван Атемасов — о работе железнодорожных операторов в условиях санкций

16 Россия обсуждает возможность пойти белорусским путем в ответ на запрет въезда российских автоперевозчиков в ЕС

16 Гендиректор ГК «Деловые Линии» Фарид Мадани — о доставке в маркетплейсы

Разворот на восток

Резкое сокращение взаимодействия Европы с Россией в сфере грузоперевозок вызвало разворот грузооптоков с северо-западного направления на юг и восток. Ряд перевозчиков уже фиксирует существенное увеличение спроса на восточном направлении. Однако развороту грузов мешает целый комплекс проблем, прежде всего недостаточность инфраструктуры и на восточном, и на южном направлениях, необходимость развития погранпереходов, нехватка российского парка контейнеров, финансовые сложности. Участники рынка отмечают, что государство может оказать помощь во многом: от переговоров по пропуску через погранпереходы до введения для логистики льготного режима налогообложения.

— **трансграничная логистика** —

Спиной к Западу

После отказа крупнейших мировых контейнерных линий и крупных европейских морских хабов от работы с Россией и принятия Евросоюзом пятого пакета санкций, не допускающего в числе прочего российский и белорусский автотранспорт на территорию ЕС, северо-западное экспортно-импортное направление фактически было перекрыто. Контейнерооборот в портах Северо-Запада по итогам года может сократиться на 90–95%, прогнозировал в апреле гендиректор ГК «Дело» Дмитрий Паньков (см. «Ъ» от 12 апреля). В этих условиях логистика переключается на альтернативные направления, прежде всего на восток и юг.

В ОАО РЖД фиксируют крайне высокий спрос на перевозки в восточном направлении. «Объем поданных заявок на их перевозку вырос почти на 30% к прошлому году, — сообщают в монополии. — Происходит изменение логистических цепочек, и конкуренция за провозные мощности нарастает».

Разворот на восток потребовал «частичного пересмотра приоритетов при определении очередности перевозок в пользу социально значимых грузов и товаров тех отраслей, которые обеспечивают большую занятость населения и вклад в ВВП страны», говорят в ОАО РЖД. «Благодаря введению с 15 марта временных правил приема грузов к перевозке на Восточном полигоне помимо угля стало появляться все больше других грузов, — рассказывают в компании. — Выросла доля нефтепродуктов, черных металлов, грузов в контейнерах. 390 компаний смогли впервые отправить свою продукцию по железной дороге в восточном направлении. Это 1,8 млн тонн грузов — продукция предприятий, которые обеспечивают максимальную занятость населения и вклад в ВВП».



АЛЕКСЕЙ ВЕРСОВЫН

«Развитие отрасли постепенно будет смещаться на восток, — говорит генеральный директор ГК «Деловые Линии» Фарид Мадани. — Уже в марте по сравнению с февралем замечен рост более чем на 20% на доставку товаров из Сибирского федерального округа, а с Дальнего Востока — на 15%».

Ситуация с перевозками из Европы не улучшается, говорит руководитель отдела продаж направления «авиа и море» логистической компании «Даксер» Андрей Утешев, поэтому клиенты все чаще ищут аналогичные товары в странах Юго-Восточной Азии. «Участники рынка стараются не только предлагать наиболее надежные и проверенные маршруты перевозок, но и предоставлять сервис „под ключ“ — более тесно взаимодействовать с партнерами по рынку из дружественных стран и находить альтернативные решения, которые на данный момент могут быть востребованы среди клиентов, — отмечает он. — Мы видим, что стоимостно уже не выходит на первый план — клиенты делают ставку на надежность и экспертизу перевозчика».

Торговля с Китаем растет. По данным Главного таможенного управления КНР, товарооборот России и Китая в январе–апреле вырос на 25,9%, до \$51,1 млрд (экспорт в РФ вырос на 11,3%, до \$20,2 млрд, а импорт российских товаров — на 37,8%, до \$30,8 млрд). Эксперты обещают, что такими темпами целевой объем товарооборота в \$200 млрд может быть достигнут раньше планового 2024 года, сообщил ТАСС.

«По нашим оценкам, на Восточный полигон с маршрутов через порты Северо-Запада и Юга РФ может переключиться до 2 млн ДФЭ, что означает почти двукратное увеличение грузопотока в этом направлении, — говорит директор по продажам и клиентскому сервису ПАО «ТрансКонтейнер» Никита Пушкарев. — При этом мы ожидаем, что рост проявит себя на горизонте нескольких месяцев и дальше, поскольку в первое время ин-

дустрия должна будет преодолеть сложности, с которыми столкнется: дефицит вместимости на судах, инфраструктурные ограничения, неотработанность логистики и механизмов взаимодействия с новыми партнерами и другие».

Рельсы, дороги и погранпереходы

Основная проблема восточного направления — недостаток инфраструктуры. «Успех процесса перенаправления грузов зависит от множества факторов, среди которых интенсивность дальнейшей модернизации и развития инфраструктуры, создание новых логистических мощностей, пропускная способность погранпереходов, наличие транспортных средств, контейнеров, физических объемов грузов, — говорят в «РЖД-Логистике». — Все это влияет на нашу привлекательность с точки зрения транзита и возможности интенсивного роста грузооборота в восточном направлении».

На восточном направлении сохраняется проблема ограниченности пропускной способности железнодорожной инфраструктуры, в том числе на подходах к портам и погранпереходам, отмечает Никита Пушкарев: «Сейчас необходимо оценить реальный потенциал увеличения пропускной способности переходов и найти решения, которые могут быть реализованы в кратчайшие сроки».

«Ограниченная пропускная способность на погранпереходах и сложности при въезде в Китай создают очереди, которые оказывают существенное влияние на транзитные сроки и формирование тарифов», — отмечает Ярослав Белоусов, руководитель направления по международным перевозкам FM Logistic в России. — В случае если данные трудности будут урегулированы на уровне правительства двух стран, автомобильные перевозки станут более конкурентоспособными по сравнению с другими видами тран-

спорта». Увеличение доли автомобильных перевозок заставит задуматься об улучшении инфраструктуры, прогнозирует Ярослав Белоусов, начиная с приграничных складов в Поднебесной и заканчивая ограниченными возможностями погранпереходов, которые потребуются реконструировать.

Погранпереходы давно являются узким местом инфраструктуры на восточном направлении, причем несоответствие их пропускной способности запросу экономики обостряется и периодическими локдаунами с китайской стороны. Так, функционирование МАПП «Забайкальск» происходит с перебоями, связанными с мерами противоэпидемической безопасности в КНР. С последнего открытия погранперехода в январе пропуск ведется по электронной очереди для тех транспортных средств, которые фактически находятся на МАПП и уведомили китайскую сторону о готовности к приему груза, однако заявки подают и перевозчики, не присутствующие на МАПП, что дезорганизует очередь. «Совсем недавно мы получили поручение первого зампреда правительства России Андрея Белоусова, который определил ответственную федеральную структуру и поручил в короткие сроки историю с очередью довести до логического завершения, — рассказывал в начале мая первый вице-премьер правительства Забайкальского края Андрей Кефер. — В ближайшее время мы намерены совместно с нашими федеральными коллегами эту ситуацию отработать. Ожидаем в течение одного-двух месяцев стабилизации и прозрачности с очередью на МАПП».

Ситуация с железнодорожными погранпереходами не лучше. С одной стороны, в начале апреля заработал открытый после реконструкции пункт пропуска через границу Забайкальск (в Забайкальске обрабатывается 17 млн тонн грузов из 28 млн тонн, перевозимых в сообщении с Китаем, говорит глава ОАО РЖД Олег Белозеров). ОАО

РЖД договорилось с китайскими железными дорогами постепенно увеличивать передачу поездов через стыковые пункты. В результате, сообщил в апреле первый замгендиректора монополии Сергей Кобзев, передача поездов в этом месяце через Забайкальск увеличилась на 27%, через Гродеково — на 10%. Вместе с тем уже 21 апреля ОАО РЖД вводило запрет на погрузку на погранпереход Забайкальск—Маньчжурия — ограничение коснулось 50% грузов в адрес погранперехода в связи с неприемом китайской стороной. Тогда в ОАО РЖД сообщили, что при согласованной норме передачи 22 поезда в сутки передается 13. До 7 мая было ограничено и движение через Гродеково—Суйфэнхэ, с 12 по 16 мая — через Наушки—Сухэ-Батор (грузы из Китая везут транзитом через Монголию). В мае суточная передача вагонов через Гродеково выросла на 8,7% к апрелю, через погранпереход Махалино—Хунчунь, заработавший в круглосуточном режиме, — на 14,6%.

При этом фактор локдаунов в Китае по-прежнему не теряет своей важности. Локальные локдауны в Китае приводят к серьезным задержкам в отгрузках товаров и таможенном оформлении, отмечает Андрей Утешев, что впоследствии формирует заторы на железнодорожных станциях, погранпереходах и в портах РФ.

«Переориентация грузов на новые маршруты, безусловно, требует дальнейшего развития инфраструктуры, — говорят в ОАО РЖД. — Поэтому компания продолжает работы по расширению пропускных и провозных способностей Восточного полигона, рассчитывает на открытие в этом году нового пункта пропуска Нижнеленинское—Тунцзян». Среди приоритетов дальнейшего развития — создание новых терминально-логистических мощностей, ускорение контейнерных перевозок, упрощение процедур таможенного оформления, модернизация стыковых пунктов пропуска в увязке с проектами развития железнодорожного транспорта сопредельных государств, добавляя в ОАО РЖД.

На юге сложнее

Учредитель компании VIG Trans Игорь Ребелский говорит об огромных проблемах и на южном направлении, отмечая тренд к развороту не столько на восточное направление, сколько на юг — в сторону Турции, ОАЭ, Азербайджана, Ирана. «Серьезные проблемы на этом направлении — неразвитая транспортная инфраструктура, погранпереходы, расположенные в горной местности, низкая пропускная способность погранпереходов, отсутствие регулярного паромного сообщения», — говорит он, отмечая, что в последнее время правительство анонсировало достаточно много планируемых мер по обеспечению увеличения грузопотока, модернизации погранпереходов, расширению транспортной инфраструктуры на этом направлении. В частности, речь идет об оборудовании ряда пунктов пропуска через госграницу дополнительными местами для проверки товаров, что позволит увеличить грузопоток и ускорить ввоз необходимой продукции в страну. Речь идет, напоминает господин Ребелский, о морском пункте пропуска Кавказ, через который прибывают товары из Турции; автомобильных пунктах пропуска Яраг-Казмалыр на российско-азербайджанской границе и Верхний Ларс на российско-грузинской границе, через который идут поставки из Азербайджана, Армении, Грузии, Турции и Ирана.

с14

Построить транспортный каркас новой реальности

— **мнение** —

Острая фаза экономическо-го кризиса в условиях тотальных санкций — повод для принятия радикальных мер. Однако многие из таких решений могут оказаться выстрелами в ногу, если взглянуть в перспективу, предупреждает основатель N. Trans Lab МАРИЯ НИКИТИНА.

Основная сложность момента — определить, какими должны быть антикризисные меры, чтобы они оставались актуальными и сегодня, и завтра. Как не увлечься эффектом, который кажется сильнодействующим, а на практике иллюзорен?

В этом контексте логистика может стать показательной отраслью экономики для оценки эффективности протекции интересов мер и регуляторных решений.

Каждется, что транспортировка — лишь сопутствующая сфера бизнеса, но мы знаем на примере пандемии, что решения в этой области могут оказаться фатальными для целых направлений или даже отраслей промышленности. Например, огра-



ничения работы китайских портов привели к массовым сбоям в производстве цепях поставок по всему миру. Или другой пример: долговременная, более чем десятилетняя скидка на массовые низкодходные грузы на железнодорожном транспорте привела к перетоку товаров с высокой добавленной стоимостью на автомобильный транспорт и, как следствие, к ежегодному сни-

жению доходной ставки ОАО РЖД при общем росте грузооборота.

В условиях санкционного давления в железнодорожной логистике принят практический комплекс мер государственного регулирования, среди которых: ежеквартальная индексация тарифов, отмена скидки на дальность для угля, новые правила недискриминационного доступа, ограничения по транзитным перевозкам и другие.

Принципиальное значение имеет ответ на вопрос, какие из этих мер принесут системный эффект, а какие — сиюминутный или даже негативный.

Сложность момента заключается еще и в том, что реальные запросы рынка на новую логистику и определенность с ценами поставок формируются не раньше чем через несколько месяцев, когда окончательно сформируется новый геополитический и экономический ландшафт с учетом не только публичных заявлений государств, но и реального поведения бизнеса.

Так, например, известна жесткая санкционная риторика со стороны

ЕС. Но при этом активность стран Балтии в логистике снабжения России устойчиво возрастает. Или Китай — страна заявляет о поддержке России, но крупные китайские банки отказываются от финансирования внешнеторговых контрактов с РФ. А частные поставщики Поднебесной притормаживают заключение новых сделок.

Один из важнейших вопросов транспортировки — восточный разворот. Действительно ли это реально, системно и долгосрочно? Кажется бы, ответ очевиден.

При любых обстоятельствах восточный разворот в части импорта будет иметь долгоиграющий геополитический эффект. Это касается всех сфер потребления. Даже если представить, что все санкции будут отменены, а это маловероятно, риски рецидива будут заставлять бизнес и власть сохранять свой стратегический курс на сближение с коллективным Востоком.

Ключевой вопрос: возникнет ли при этом дефицит пропускных способностей Восточного полигона? Притом что это является сегодня об-

щим мнением, с нашей точки зрения, это далеко не факт. Общий импорт России составляет 130,3 млн тонн, из них половина объема идет с восточного направления. А вот экспорт составляет 908,4 млн тонн, из них дальневосточный — до трети объема. То есть даже если представить двукратный рост импорта из Азии, то 10–15% снижения экспорта перекроет все провозные потребности импорта.

Как ни парадоксально это может прозвучать сегодня, но это вполне вероятный сценарий. Ведь сегодня основной экспортный спрос формирует уголь. Это примерно 100 млн тонн. Главный покупатель — Китай, которому уже сегодня из-за роста цен стало выгоднее вернуться к собственной добыче угля. Также не стоит забывать о долгосрочной стратегии Китая по отказу от угольной генерации, от которой он вряд ли отречется, несмотря на остроту текущего момента.

На этом фоне сегодня активно обсуждается вариант поставки российского угля в Индию, где его потребление неизбежно будет расти. Однако под вопросом стоит его способ-

ность конкурировать с производителями из Южного полушария при условии его транспортировки через порты Дальнего Востока. Очевидно, что транспортные коридоры Азово-Черноморского бассейна (АЧБ) и «Север—Юг» для массового экспорта в Индию имеют логистические преимущества перед Восточным полигоном. Однако этот маршрут имеет сегодня значительные инфраструктурные ограничения, в том числе из-за его недофинансирования. Это и слабое развитие железнодорожных подъездов к портам АЧБ, и недостаток пропускных способностей Новороссийска, Тамани и других портов, и регулярные железнодорожные сообщения через Иран, где по факту полностью отсутствует ключевой сегмент железной дороги между Рештом и Астарой. И если ранее российские компании избегали работать с подсанкционным Ираном, то сейчас две страны могли бы решить эту проблему в рамках совместного транспортного проекта.

с14

ЛОГИСТИКА

Железнодорожный экспорт теряет объемы

Погрузка на железной дороге сильно страдает от падения экспорта: за четыре месяца погрузка на экспорт сократилась на 10,2%, в апреле упала на 15,6% к тому же месяцу прошлого года. Причи-на — потеря Россией западных экспортных рын-ков. Переориентация на альтернативные направ-ления происходит постепенно и, несмотря на определенные успехи, не в тех объемах, кото-рые требовались бы для поддержания экспорта на прежнем уровне. По мнению экспертов, полно-стью сохранить в текущем году экспорт на уровне предыдущего не удастся, однако в будущем воз-можна частичная компенсация утраченного объема перевозок за счет внутреннего рынка.

— железнодорожный транспорт —

Экспортные перевозки на сети ОАО РЖД падают. В апреле на экспорт бы-ли погружены 35,1 млн тонн, что на 15,6% ниже уровня апреля 2021 го-да, за январь—апрель экспорт, па-давший по итогам каждого месяца, снизился на 10,2% к уровню 2021-го, до 146,7 млн тонн. В апреле сокра-тилась погрузка на экспорт всех основ-ных номенклатур грузов. В частно-сти, на 9,9% упала погрузка угля, на 13,8% сократились экспортные пере-возки нефтегрузов, на 7,6% — стро-ительных, на 6,6% — черных метал-лов. Сильнее всего в долевом выра-жении сократился экспорт лесных грузов (на 44,7%), железной руды (на 42,9%) и удобрений (на 40,8%).

Отчасти падение экспорта ком-пенсруется ростом внутрироссий-ских перевозок, которые за четы-ре месяца прибавили 4,4%, дости-гнув 257,9 млн тонн. Те же удобрения, которые так сильно просели в эк-спортных перевозках, во внутрירו-сских показали рост в апреле на 24,5%. Глобально погрузка удобре-ний вышла на второе место в исто-рии, составив за четыре месяца 20,6 млн тонн. Более того, по мнени-ю экспертов, доходы ОАО РЖД бу-дут падать медленнее объемов эк-спорта, поскольку их поддерживает рост расстояния перевозок из-за из-менения логистических цепочек.

ОАО РЖД лишилось ряда экспорт-ных рынков, в частности Финлян-

дии, в сообщении с которой перево-зилось около 12 млн тонн в год, в том числе уголь, минудобрения, лесные и нефтяные грузы. Финская VR Group прекратит трафик и свернет свои операции в РФ до конца года. Также нестабильно принимает грузы Ки-тай в силу локдаунов. Немаловажной представляется и потеря самого рын-ка Украины, поглощавшего около 30 млн тонн российских грузов в год.

Постепенно ОАО РЖД осваивает альтернативные направления пере-возок, которые показывают рост, хо-тя в некоторых случаях взрывной рост является результатом низкой ба-



зы. Так, на 102,8% выросли перевозки через порты Каспия. На 86,1% увели-чилась передача грузов через погран-переход «Самур» на границе с Азер-байджаном. В середине марта ОАО

РЖД фиксировало, что спрос на пере-возки через него вырос с начала меся-ца вчетверо. Монополия, в частности, активно загружает этот погранпере-ход, чтобы снизить доступность тран-

зитных коридоров в обход России, за-грузив своими и транзитными груза-ми железнодорожную инфраструкту-ру Азербайджана (см. «Ъ» от 20 апре-ля). До 31,4 млн тонн выросла в ян-

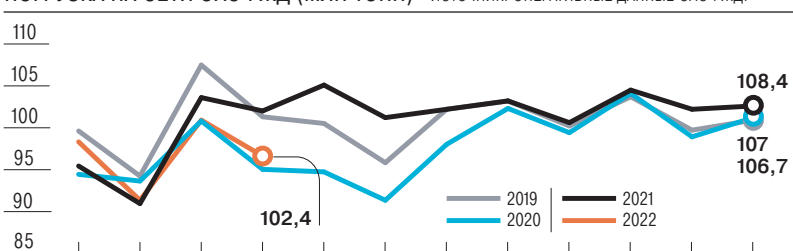
варе—апреле погрузка на экспорт в адрес портов Северо-Кавказской же-лезной дороги, что является лучшим историческим результатом.

Не сократить экспортные пере-возки не получится, прогнозирует глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров. Даже если бы все рос-сийские экспортеры смогли за счет предложения дисконта переориенти-ровать грузовые потоки в стра-ны, которые не ввели санкций, они физически не смогли бы отгу-зить по железной дороге все объе-мы, направлявшиеся в Европу, по-лагает эксперт: во-первых, сам про-цесс переориентации занимает вре-мя, во-вторых, узкие места на же-лезной дороге в направлении пор-тов юга и Дальнего Востока не по-зволяют в полном объеме исполь-зовать мощности портов. К тому же, добавляет он, сам потенциал перео-риентации потоков зависит от уров-ня поддержки России странами, ко-торые не ввели санкции, а они про-являют осторожность, поскольку ра-бота с Россией — история сейчас до-вольно токсичная, несмотря на дис-конты, и многие импортеры, в част-ности госкомпанияи, воздерживают-ся от нее. «Плюс к тому отсутствие се-рьезных успехов и перспектив быст-рого завершения спецоперации сни-жает готовность зарубежных партне-ров помогать России в вопросах ди-версификации грузопотоков из-за их прагматичного подхода»,— до-бавляет эксперт.

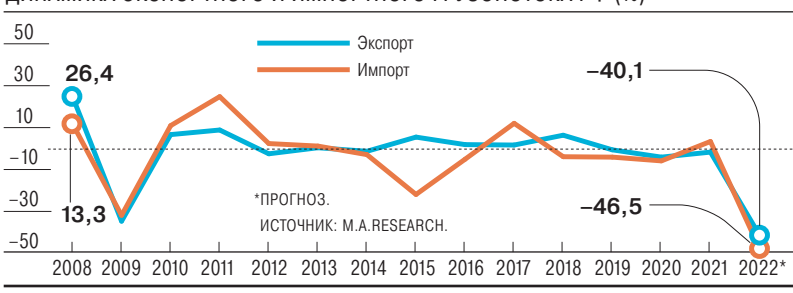
Возможно, появится шанс частич-но компенсировать потерю экспор-та внутренними перевозками, на-пример увеличив погрузку строи-тельных грузов с учетом господдер-жки строительной отрасли и пер-спектив восстановления пострадав-ших регионов Украины, но это исто-рия не текущего года, поскольку бо-евые действия все еще идут, говорит господин Бурмистров. Сейчас для ОАО РЖД ключевая задача, резюми-рует он,— не ухудшить положение грузовладельцев и оперативно пере-ориентировать потоки, не допуская потери ими возникающих возмож-ностей наращивания экспорта и опе-ративно реагируя на локальные из-менения, например на резкое сокра-щение транзита из Китая, где введен локдаун.

Наталья Скорлыгина

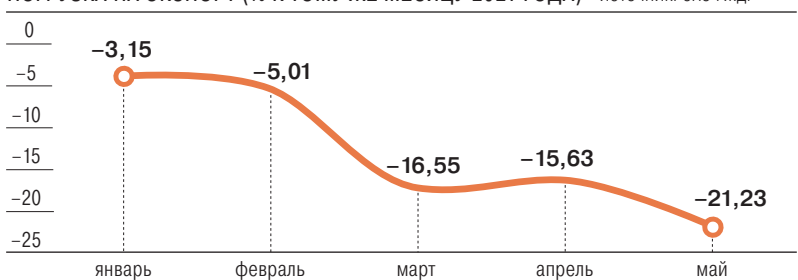
ПОГРУЗКА НА СЕТИ ОАО РЖД (МЛН ТОНН) ИСТОЧНИК: ОПЕРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ОАО РЖД.



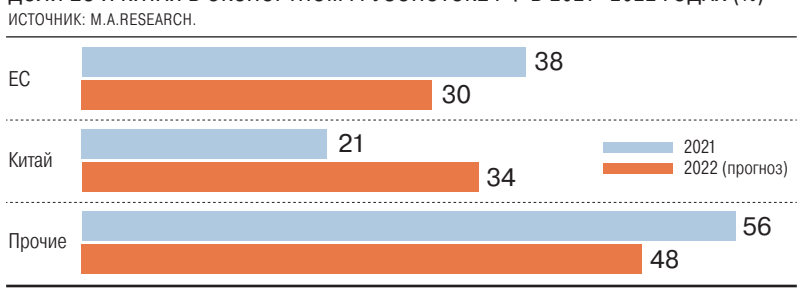
ДИНАМИКА ЭКСПОРТНОГО И ИМПОРТНОГО ГРУЗОПОТОКА РФ (%) ИСТОЧНИК: M.A.RESEARCH.



ПОГРУЗКА НА ЭКСПОРТ (% К ТОМУ ЖЕ МЕСЯЦУ 2021 ГОДА) ИСТОЧНИК: ОАО РЖД.



ДОЛЯ ЕС И КИТАЯ В ЭКСПОРТНОМ ГРУЗОПОТОКЕ РФ В 2021–2022 ГОДАХ (%) ИСТОЧНИК: M.A.RESEARCH.



Разворот на восток

— трансграничная логистика —

Гендиректор КВТ Юлия Шленская отмечает, что новые маршруты на деле оказываются не такими гладкими, какими казали-сь в теории (из Индии через Иран, например), а сложности с платежами появились даже при работе с азиат-скими компаниями. «Теперь нико-гда не можешь быть уверен на 100%, что твой поставщик в Китае или Ин-дии получит деньги: банки-корре-спонденты имеют свои взгляды на то, как работать с российскими пере-водчиками»,— говорит она.— То, что в Ки-тай очень просто платить, хоть даже в юанях,— большое заблуждение».

Без тары

Среди препятствий, сдерживающих переориентацию и развитие логи-стики, и дефицит контейнеров. Соб-ственных производственных мощ-ностей в необходимом количестве в стране нет, констатируют в «РЖД-Логистике». «В морских и железно-дорожных перевозках это по-преж-нему слабое место,— отмечает Юлия Шленская.— Почему мы до сих пор не начали их производить в Рос-сии — совершенно непонятно. Это примитивное металлическое из-делие с себестоимостью до \$1 тыс. Сейчас даже бывшие в употребле-нии контейнеры, скажем — 40 TEU, продают начиная от \$5 тыс. Это хо-роший рынок, простой товар, в чем проблема наладить производство этих контейнеров?» В России есть импорт контейнеров, добавляет она, но они сами ввозятся как отдельный

товар с уплатой пошлин, НДС и т. п. «И это тоже „прилипает“ к его стои-мости,— говорит она.— Если мест-ное производство невозможно, а на рынке дыра — сделайте беспошлин-ный ввоз, сделайте НДС ниже».

В «РЖД-Логистике» видят несколь-ко вариантов решения проблемы контейнеров. «Можно привлечь но-вых морских перевозчиков с собст-венным парком за счет благоприят-ных условий для работы,— гово-рят там,— можно ввести налоговые преференции для тех компаний, ко-торые хотят централизованно заку-пить контейнеры в Китае, можно инвестировать средства в создание собственного производства». Но бы-стро решить эту проблему получит-ся, если использовать несколько ин-струментов параллельно, задейство-вать и государственные, и бизнес-ресур-сы, добавляют в «РЖД-Логистике».

Как развернуться

Чтобы процесс переориентации грузов и настройки логистических цепочек прошел быстро и с мини-мальными сложностями, необходи-ма консолидация усилий как госу-дарства, так и игроков рынка, гово-рят в «РЖД Логистике». «Со стороны государства эта работа лежит в пло-скости инвестиций, регулирова-ния, определенных межправитель-ственных договоренностей,— пола-гают в компании.— Со стороны биз-неса — в прозрачных механизмах работы, соблюдении правил игры, в желании и стремлении работать со всеми участниками процесса на вза-имовыгодной и прозрачной основе».

Схемы ввоза товаров из Евро-пы альтернативными маршрутами участники рынка считают стратеги-чески короткоживущими — нужно искать альтернативу. «Самим участ-никам внешнеэкономической дея-тельности я бы рекомендовала пре-кратить сидеть и ждать, что все как-нибудь само собой образуется. Не образуется,— говорит Юлия Шлен-ская.— И перестать мучить себя по-пытками привезти из Европы това-ры, которые абсолютно не уникаль-ны, которым можно найти замену. Здесь приходится на ум только одно: лошадь сдохла — слезь с нее». Да, можно поехать через Турцию, и мы начали так возить для своих клиен-тов, говорит она. «Но только ничто товары двойного назначения, слож-ную технику и все то, что попало под санкции ЕС, через Турцию, скорее всего, не повезет,— уверена госпо-жа Шленская.— Все эти схемы у ЕС и США как на ладони, а турки не го-рят желанием попасть под вторич-ные санкции. Поэтому Турция акту-альна в том случае, когда европей-ские поставщики просто принципа-льно не хотят отгружать в Россию, боясь. Также становится практиче-ски невозможно провести платеж из России в Европу даже за какие-ни-будь банальные майки, поэтому тут требуется турецкая „прокладка“».

По мнению Никиты Пушкарева, для поддержания стабильности сервиса операторам нужно налажи-вать партнерство с линиями, гото-выми работать через порты Дальне-го Востока, а также диверсифици-ровать на Восточном полигоне вариан-

ты отправок как в международном, так и во внутрироссийском сообще-нии. «В частности,— говорит он,— „Трансконтейнер“ за последние два месяца запустил новый мультимодальный сервис из портов Ки-тая в Россию через терминал ВСК, организовал экспортный сервис из Пермского края в Китай через по-гранпереход „Забайкальск“, а вну-трироссийским маршрутом из Крас-ноярска в Хабаровск дополнил уже действовавшие сервисы из этого го-рода во Владивосток и Находку». Так-же, отмечает он, участникам рынка важно сообща продолжать развитие терминальной инфраструктуры, со-здавать новые ТЛД, цифровые сер-висы и электронный документобо-рот для сокращения времени оформ-ления перевозок.

ТК «Деловые Линии» разработала и успешно реализует различные схе-мы доставки из восточных регионов в РФ и в обратном направлении, го-ворит Фарид Мадани. В частности, речь идет о контейнерных перевоз-ках как сборных, так и FTL-грузов с прибытием во Владивосток, тамо-женным оформлением в порту и пе-редачей на терминал группы для до-ставки по России. Это значительно сокращает срок получения грузов. «Кроме того, зафиксировав кратный прирост запросов на авиаперевоз-ку, мы оперативно запустили достав-ки из Китая и крупнейших городов Юго-Восточной Азии коммерческих партий товаров от 10 кг для юри-дических лиц»,— добавляет он. «Се-годня мы возим грузы, требующие особого температурного режима,

из КНР в Россию через Казахстан,— говорят в „РЖД-Логистике“.— Гото-вы предложить несколько вариан-тов маршрутов как транзитных, так и экспортно-импортных в направ-лении Азербайджана, развиваем ло-гистику на базе МТК „Север—Юг“». Сейчас формируются альтернатив-ные маршруты перевозок и появля-ются новые поставщики, необходи-мо какое-то время, чтобы проверить их надежность, отмечает Андрей Уте-нышев: «Важно тщательно выбирать логистических провайдеров, чтобы не возникали дополнительные зат-раты на перевозку, а также порча или потеря груза».

Помощь властей

Государство, по мнению участников рынка, может помочь ему не толь-ко работой в рамках межправсогла-шений о пропуске через границу, но и другими способами. Так, оно может улучшить транспортную ин-фраструктуру, например взять на се-бя строительство новых железно-дорожных веток, мостов и тоннелей из Юго-Восточной Азии, говорит Анд-рей Утенышев. «Необходима модер-низация портов, железнодорожных станций и погранпереходов для на-ращивания пропускной способно-сти, увеличение производства кон-тейнерного оборудования и плат-форм внутри страны, а также строи-тельство коммерческих судов, кото-рое практически отсутствует»,— до-бавляет он.

По мнению Фариды Мадани, сей-час необходимо сфокусироваться на развитии транспортной инфра-

структуры в восточных регионах страны. «Например, одним из акту-альных вопросов данного направле-ния является строительство Влади-востокской кольцевой автомобиль-ной дороги, которая оптимизирует транспортные потоки за счет тран-зита грузов в морские порты в обход жилых территорий и центра горо-да»,— отмечает он.

Юлия Шленская обращает вни-мание на «освободившиеся руки и колесас российских автоперевозчи-ков, которые теперь в Европу не зае-дут ни при каких обстоятельствах». «Машини, как правило, находятся в лизинге, а лизинговые платежи никто не отменял,— говорит она.— Наверное, стоит ввести какой-то льготный период или отменить ча-стично платежи, так как о том, что будут делать эти люди, никто не зна-ет и не думает. Полагаю, это действи-тельно трагедия и потеря хлеба для многих из них».

Также она предлагает рассмо-треть возможность введения режи-ма льготного налогового обложения: «Я не говорю о полной отмене на-логов, но о какой-то отсрочке по их уплате для компаний, задейство-ванных в транспортных операциях. Может быть, предоставить кредиты на ФОТ, только разумные, а не тот мусор, который обычно предлагае-ся». Так или иначе, резюмирует го-спожа Шленская, надо существова-вать тому, чтобы бизнес перевозчи-ков вне зависимости от вида тран-спорта не развалился: хорошо не бу-дет никому.

Наталья Скорлыгина

Построить транспортный каркас новой реальности

— мнение —

Таким образом, сейчас можно выделить систем-ные развилки в логистике. С одной стороны, перегруженный Восточ-ный полигон и предстоящие инве-стиции в размере около 1 трлн руб. на его развитие как краткосрочный метод решения в рамках шаблонон-го подхода. А с другой — транспорт-ный коридор «Север—Юг» и желез-нодорожное развитие портов Юга России как системный подход, ко-торый пока находится за рамка-ми официальной логистической повестки.

Следующий момент, на который хочется обратить внимание,— тари-фная политика для экспортеров. С од-ной стороны, нет более благоприят-ного времени, чтобы решить давно назревшие провалы в тарифном ре-гулировании. Далеко ходить не надо: перевозка угля, где ставки тарифов на 53% ниже экономически обоснован-ных, а цена продукции при этом вы-росла более чем в четыре раза — с \$70 в 2018 году за тонну до \$300 в 2022-м. В текущем году у ОАО РЖД есть воз-можность осуществить тарифный ре-ванш, что, в свою очередь, поможет рынку выявить справедливое рас-пределения спроса и предложения

на дефицитном восточном направле-нии, чтобы проезд доставался не тем, кто громче кричит, а тем, кто прино-сит больше эффектов для экономики.

С другой стороны, под повыше-ние железнодорожных тарифов се-годня попадают и другие грузоот-правители, ситуация у которых со-вершенно не аналогична угольной. Они в основном являются источни-ком сверхдохода для ОАО РЖД. Это в первую очередь металлургия, удо-брения, нефть и др. Сегодня они на-ходятся в ситуации неопределенно-сти в адаптации к новым условиям. Так, например, уже ясно, что перена-правление металла, удобрений, зер-

на на Дальний Восток будет сопряже-но с существенными скидками на ко-нечный продукт, неочевидным спро-сом на новых рынках и при этом ро-стом доходов ОАО РЖД из-за роста дальности перевозок по сравнению с досанкционной логистикой.

Другой пример регуляторной бли-зорукости — ограничение транзита. С одной стороны, понятно, что, когда в очереди на проезд застряли собст-венные грузы, какой уж тут транзит! Да еще из недружественных стран. А с другой — выдавленный с нашего рынка транзит не только лишает при-были и эффектов от его перевозки, но и забивает альтернативные транс-

портные коридоры, которые в усло-виях логистической блокады со сто-роны Запада могли бы использоваться для снабжения экономики России. К примеру, транзитный маршрут Ки-тай—Германия сейчас проходит че-рез Казахстан, Азербайджан, пресе-кает Каспийское и Черное моря. Разу-мно ли тут рубить с плеча, полно-стью вычеркивая собственные тран-зитные маршруты Восток—Запад, ко-торые достались с огромным трудом и занимают не более 1%? И платят за транзит, кстати, существенно больше среднесетевого тарифа.

Таким образом, на поверхности регулярной дискуссии сегодня на-

ходится целый ряд мер, эффекты от которых носят краткосрочный или умозрительный характер, а долгос-рочное планирование откладывается под предлогом глобальной неопределенности.

Однако, отказавшись от эмоци-онального реагирования и апокали-птических настроений, сегодня можно избрать рациональный путь антикризисной политики в логи-стике с прицелом на перспективу в три-пять лет. И тем самым создать более устойчивую основу экономи-ческой стабильности — универсаль-ный транспортный каркас новой реальности.

«Профессиональный подход всегда востребован»

Ограничения международной логистики в результате введения санкций оказали влияние на цепи поставок российских грузов, в том числе железнодорожным транспортом. Компании вырабатывают свои механизмы перенаправления транспортных потоков. Об опыте перестройки логистики, изменении условий работы в текущих условиях и о перспективах выхода за пределы логистики 2PL „Б“ рассказал генеральный директор АО «Евросиб СПб-транспортные системы» **Иван Атемасов**.

— интервью —

— Как повлияли изменения рыночной конъюнктуры с конца февраля на деятельность «Евросиба»?

— Транспортно-логистический бизнес «Евросиба» — многопрофильный. В значительной части он касается контейнерных перевозок на фитинговых платформах, которых у нас более 3,5 тыс. В парке под управлением «Евросиба», который составляет 14,5 тыс. вагонов, есть еще универсальный и специализированный подвижной состав: крытые вагоны, лесные платформы, полувагоны. Складывающиеся в этих сегментах перевозок тренды разнонаправленны. С марта достаточно серьезно меняется логистика: нам приходится прилагать большие усилий в сегменте контейнерных перевозок, в том, что касается поиска новых транспортных коридоров, балансировки логистических схем, решения вопросов с себестоимостью. Там, где речь идет об ином подвижном составе, по апрель включительно все развивалось достаточно прогнозно.

— Вы ожидаете, что вне контейнерного сегмента и до конца года ситуация будет стабильной?

— Крытые вагоны — у нас порядка 3,5 тыс. единиц такого парка — имеют схожую с перевозками в контейнерах номенклатуру грузов. Это всегда альтернатива для грузоотправителей, позволяющая им планировать перевозки внутри России и в сообщении с другими сопредельными странами с колеей 1520. В перевозках лесных грузов на платформах в связи с изменениями во внешней среде, во внешнеэкономических отношениях происходит переориентация на внутрироссийские перевозки по основным регионам грузообразования: Северо-Западу, Сибири и Дальнему Востоку. В полувагонах рынок оперирования достаточно структурирован. Часть парка может высвободиться, переориентироваться — у всех на слуху отмена правил недискриминационного доступа (ПНД) к железнодорожной инфраструктуре БАМа и Транссиба, возможное ограничение отправок на Восток части угольных грузов. Но полувагоны достаточно востребованы во многих других перевозках по стране.

— Ожидаете ли вы дефицита комплектующих в связи с санкциями?

— Что касается запчастей для вагонов, то классические типы вагонов ориентированы на отечественных производителей, и здесь никакой нехватки не предвидится. Есть риск в отношении инновационного парка и горячо обсуждаемой в профессиональном сообществе темы об уходе с рынка всех трех производителей кассетных подшипников для инновационных вагонов. Тот парк, который сформировался — порядка 15% вагонов, в какой-то момент столкнется с тем, что в рамках осуществления плановых или текущих



рем, например, перегрузочное оборудование терминалов и портов — ричстакеры. Есть некоторое количество зарекомендовавших себя поставщиков, и в части, которая касается европейских производителей, поставка определенных номерных запчастей или крупных узлов на ближайшее время будет ограничена. Расходники и запчасти на распространенную западную технику пока имеются на складах. Примерно через полгода-год должны появиться альтернативные поставщики, либо по-

— Согласно данным агентства INFOLine, если мы посмотрим на динамику парка в управлении в 2019–2021 годах, то доля топ-3 операторов сократилась на 3 п. п., а в топ-10 ситуация достаточно стабильна: за два года произошло увеличение до 55%. Важно то, что доля компаний с малым парком плавно падает. Только менее 500 операторов в России имеют парк в управлении более 100 вагонов. Так и будет дальше по мере того, как формируется костяк профессионального операторского сообщества. Определенные сделки на рынке возможны. Каких-то серьезных факторов вынужденной смены собственности на текущий момент не просматривается.

— Каких финансовых результатов транспортно-логистический бизнес «Евросиба» ожидает по итогам года?

— Мы недавно подвели итоги 2021 года, в котором выросли на 25% по выручке, на 78% подняли прибыль от продаж, даже притом что 2020 год был пандемийным. Чистая прибыль составила 1,4 млрд руб. Далее мы вступили в турбулентный 2022 год, где каждый день приносит новые серьезные вызовы. Мы рассчитываем, что скоро выстроится новая сбалансированная логистика. Задача менеджмента всех подразделений нашего транспортно-логистического бизнеса — сохранение маржинальности в этом году.

— Дала ли отмена ПНД возможность провезти больше контейнеров по Восточному полигону?

— Решение транспортной задачи — это не пропуск контейнерных грузов от точки формирования в стране до погранперехода. Мы же хотим груз доставить до конечного получателя за рубежом или из-за рубежа в Россию. Здесь важно учитывать и пропускную способность Транссиба и БАМа, которая в этом году составляет 144 млн тонн грузов, и появляющуюся возможность перевезти большее количество контейнерных грузов и ответить на вопросы, что дальше происходит с этими грузами. Это не среднесрочная проблема — одни линии ушли или сократили объемы, должны прийти другие. Время нужно. В том, что касается пропуска через сухопутные погранпереходы, помимо инфраструктурных ограничений есть межправительственные соглашения и соглашения между администрациями железных дорог, которые нормируют в рамках годового плана количество передаваемых поездов и даже виды грузов. Есть определенные вопросы к возможностям погранпереходов — как для контейнерных, так и других перевозок. При должном внимании всех заинтересованных лиц можно добиться положительной динамики относительно прошлого года.

— В правительстве идет обсуждение снижения приоритета транзитных контейнеров на Восточном полигоне для увеличения пропуска экспортного угля. На ваш взгляд, эта мера принесет желаемый результат?

— За прошлый год по железной дороге транзитом прошло поряд-

ка 1,1 млн TEU. Этот поток не загружал инфраструктуру Восточного полигона. Именно через Транссиб за год прошел общий объем порядка 100 тыс. TEU. При средней загрузке контейнера такая провозная способность по году на объемы экспортного угля серьезно не повлияет. — Реально ли, по вашему мнению, ускорить развитие Восточного полигона или темпы строительства в любом случае останутся на прежнем уровне?

— Мобилизационного режима экономики никто не отменял. Есть плановое распределение ресурсов, а есть ситуации, когда ставятся государственно важные задачи.

— Какие меры поддержки, на ваш взгляд, необходимо принять государству для обеспечения нормального функционирования железнодорожной отрасли в условиях санкций?

придем даже к 4PL, должна произойти качественная отстройка системного базиса транспортно-логистической отрасли. Есть профессиональные сообщества, в которых сейчас участвует «Евросиб», — Союз операторов железнодорожного транспорта, Объединение производителей железнодорожного подвижного состава, на стыке с Минтранс и ОАО РЖД обсуждаются актуальные вопросы. «Евросиб» активно настаивал в прошлом году и сейчас уверен в необходимости создания отраслевого документа по развитию контейнерных перевозок. Определенные предложения и наработки были направлены всем заинтересованным сторонам. В этом и есть активная позиция профессионального оператора — структурировать условия ведения бизнеса, привести в систему действия на рынке, доработку нор-

Должна появиться централизованная функция государства, взаимоувязывающая все виды транспорта для осуществления транспортных задач текущего времени через сквозное планирование

— Большинство механизмов уже обсуждаются в различных рабочих группах при правительстве, Минтрансе и ОАО РЖД. Да, больная история была связана с резким ростом процентных ставок. Отрасль сильно зависит от капиталоемкости инвестиций, от потребности в оборотном капитале. Зачастую оператор находится под встречным влиянием грузоотправителей и перевозчика: одним он должен постоплату, другим — аванс и предоплату. Тем не менее видим шаги, связанные с возможностью доступа к оборотному финансированию, возможностью осуществления капитальных затрат в терминальную инфраструктуру — что-то сейчас принято, что-то в стадии вынесения на утверждение. Если говорить о важных моментах, то должна появиться централизованная функция государства, взаимоувязывающая все виды транспорта для осуществления транспортных задач текущего времени через сквозное планирование. Недостаточно быстро разворачиваются новые транспортные схемы, новые коридоры из-за того, что не взаимоувязаны все цепочки перевозочного процесса. В том, что касается конкретных вопросов — где узкие места, где конкретные ограничения инфраструктуры, станций, терминалов, какой грузопоток можно пропустить, все решается методом проб и ошибок, эксперимента, а так не должно быть.

— Можно ли качественно повысить уровень логистики в РФ с сегодняшних 2PL до 5PL, а если да, то что для этого могут сделать операторы?

— Развитие должно идти поступательно — перескочить сразу практически нереально. Есть определенные факторы, подтвердив которые мы скажем, что мы уже в 3PL и далее, но этот вопрос не решает одномоментным распространением на российскую транспортную систему каких-то в момент популярных блокчейнов, экосистем и т. п. Профессиональное сообщество должно достичь до высокоуровневой логистики. Есть определенная нормирующая, правовая среда, определяющая поведение игроков в отрасли. До сих пор не сформулированы должным образом роли оператора и экспедитора в перевозочном процессе, стандарты юридически значимых электронных документов, обмена данными, регулярности и т. п. Например, на недавно прошедшей TransRussia-2022 были отдельные сессии по мониторингу и отслеживанию перевозок. Есть продолжительный период времени, когда контейнер отпускается под клиентское оперирование, и что с ним в этот момент происходит, где он находится, в какой он стадии — непонятно. Нет ни IT-режимов, как это решать, ни юридически значимых обязательств для пользователя контейнера в регулярном режиме сообщать собственнику о его статусе. Это может быть достигнуто за счет автоматизации и регламентации. Прежде чем мы

мативных актов, и через этот фундамент прийти к новому уровню качества оказания транспортной услуги грузоотправителю, конечному потребителю.

— Какие тренды и способы решения связанных с ними проблем вы отмечаете на основе опыта работы в текущих условиях?

— Меняются базисы поставки. Если раньше грузоотправитель в целях полного контроля себестоимости зачастую хотел контролировать в том числе стоимость товара и себестоимость доставки товара непосредственно по месту назначения, сейчас он перекладывает эту ответственность, в том числе ответственность за стоимость перевозки, на профессиональное сообщество логистов, операторов и т. п. Это один из механизмов. Мы понимаем необходимость преодоления зависимости от зарубежной логистики: контейнеровозов, балкеров. Отдельного упоминания стоит финансовая инфраструктура. Переход на обслуживание в корреспондентских банках, минуя доллар и евро, использование альтернатив SWIFT, прямые корреспондентские отношения, появление расчетных центров — варианты решения этих задач. Понятие инфраструктуры для транспортно-логистической отрасли также стоит расширить. Это не только терминалы, порты, погранпереходы, рельсы и шпалы, это, например, и страхование грузоперевозок. Профессиональному сообществу необходима поддержка государства, его институтов. Вот сейчас Российский экспортный центр становится импортно-экспортным агентством, которое берет на себя функции гарантирования, информирования, связывания воедино двусторонних цепочек внешней торговли.

— На что из этого может повлиять компания, сходящая по структуре бизнеса с «Евросибом»? Что можно сделать силами игроков?

— Мы говорим о том, что игроки рынка должны четко понимать те ограничения, в рамках которых они могут действовать. Связывание воедино транспортных коридоров скорее в сфере действия межправительственных соглашений. Мы быстро и активно не сможем построить всю необходимую физическую инфраструктуру за периметром нашей страны. В контролируемых зонах перевозочного процесса должны формироваться некие промежуточные перегрузочные хабы, где будет обеспечиваться ритмичность отправки продукции. Допустим, где-то не решится проблема с контейнерным оборудованием. Но есть альтернативные виды транспорта: крытый подвижной состав, платформа, при должных мерах погрузки — и другие виды железнодорожного подвижного состава. Автотранспорт также может привлекаться. Все эти механизмы должны быть описаны, рассчитаны и при необходимости реализованы.

Интервью взяла
Наталья Скорлыгина

Мы понимаем необходимость преодоления зависимости от зарубежной логистики: контейнеровозов, балкеров

ремонтот понадобятся кассетные подшипники. Но инновационные типы вагонов в сравнении с классическими имеют другие сроки межсервисного обслуживания: либо восьмилетний период до первого планового ремонта, либо 800 тыс. км пробега в межремонтном периоде — смотря что наступит раньше. Те собственники, которые активно покупали инновацию до 2016–2017 годов, столкнутся с этой проблемой. Возможно, если не найдутся альтернативные поставщики, какая-то часть парка может быть приостановлена.

— Актуальна ли эта проблема для «Евросиба»?

— Часть наших вагонов попадает в ремонт и в этом году, и в следующем. Рассчитываем, что к периоду активных плановых ремонтов 2024–2025 годов вопрос с кассетными подшипниками будет решен: либо появятся отечественное производство и отечественная сертификация, либо вернутся прежние производители, либо мы найдем других поставщиков.

Давайте посмотрим на транспортный рынок под другим углом. Возь-

степенно эта техника будет меняться на произведенную в других странах. — Насколько реально заместить имеющихся поставщиков азиатскими?

— Ричстакеры покупаются на длительный период: их эффективный срок эксплуатации — восемь-десять лет. Нужно хорошо все взвесить перед приобретением новой техники, отставя от эксплуатации имеющиеся оборудование. Тем не менее в рамках своей инвестиционной программы мы рассматриваем различные предложения, в том числе от азиатских поставщиков, вполне конкурентоспособные по техническим и стоимостным характеристикам.

— Продолжится ли консолидация операторской отрасли в этом году? Уйдут ли малые игроки?

АО «ЕВРОСИБ СПБ-ТРАНСПОРТНЫЕ СИСТЕМЫ»

Создано в 1992 году, предоставляет комплексное транспортно-логистическое обслуживание ключевых отраслей экономики. Основное направление деятельности — железнодорожные перевозки грузов в собственном и арендованном подвижном составе. Компания владеет парком управления в 14,5 тыс. единиц, локомотивами и собственными терминально-логистическими центрами. Объем перевозок составляет 11,5 млн тонн в год. Услугами компании пользуются ведущие промышленные предприятия, торговые сети России и стран СНГ. По итогам 2021 года выручка составила 21,5 млрд руб., кредитный рейтинг компании подтвержден на уровне ruBBB+. Результаты деятельности АО «Евросиб СПб-ТС» отмечены наградами «Евросиб — лучшая компания-экспедитор» и «Лучший партнер Октябрьской железной дороги».

ЛОГИСТИКА

«Это контроль за доставкой на всех этапах»

Рынок электронной коммерции будет расти опережающими темпами в сегменте маркетплейсов. Об особенностях аутсорсинга логистики в доставке «первой мили» до маркетплейсов „Ъ“ рассказал генеральный директор ГК «Деловые Линии» **Фарид Мадани**.

— прямая речь —

— Какие тренды в развитии рынка электронной торговли вы усматриваете?

— Этот рынок начал активно развиваться в период пандемии, когда закрывалось много офлайн-точек и резко увеличивался спрос на онлайн-торговлю. Рос не только интерес покупателей, но и их готовность рекомендовать этот канал. Потребительское поведение, как мы видим, изменилось, и в связи с закрытием некоторых социальных сетей, которые были популярными каналами продвижения, мы прогнозируем дальнейший рост электронной торговли через маркетплейсы. — По итогам года рынок покажет рост? — Да, он будет продолжать расти, и показатели будут выше предыдущего года. Конечно, есть множество факторов волатильности, и точного прогноза сегодня никто не даст, но, скорее всего, это будет кратный рост. — В чем преимущество маркетплейса как элемента системы электронной коммерции?

— Перед покупателями появляются очень широкий выбор — товарная матрица маркетплейсов действительно огромна. Второй большой плюс: можно видеть отзывы лю-



предоставлено ГК «Деловые Линии»

дей. Третий важный момент — финансовое доверие к маркетплейсу: клиенты стали им доверять и понимать: если что-то пойдет не так, товар можно всегда вернуть, получить деньги обратно и т. д. И, конечно, одно из главных преимуществ — это удобство заказа и скорость доставки. — В чем сложности работы с маркетплейсами для поставщика? — Одна из значительных сложностей заключается в том, что нужно правильно и качественно организовать логистику до маркетплейса. Поставщику очень важно знать правила и принципы работы площадок: как товар должен быть упакован, промаркирован,

подготовлен, как работать в системе. Если поставщик опытный, он все это знает, но должен контролировать актуальность требований. А если новичок, то он сталкивается с серьезными трудностями и необходимостью осваивать много новой информации и следить за ее изменениями, так как требования маркетплейсов меняются. — Есть ли преимущества в том, чтобы отдавать на аутсорс логистику на первой миле? — Однозначно есть, особенно это важно для неопытных поставщиков и для поставщиков, которые не хотят самостоятельно осуществлять и контролировать логистику. Аут-

сорсинг прежде всего решает основную проблему — недопущение ошибок при сдаче товара либо возможность их оперативного устранения. Что такое ошибка для поставщика? Это возврат товара и неприятие его на склад, что для него эквивалентно потере продаж. Основная задача аутсорсинговых компаний — зная весь процесс доставки до маркетплейса, максимально сократить время от возникновения потребности у поставщика поставить товар до момента, когда он появился на электронной полке.

— Какие типичные ошибки совершаются при организации логистики первой мили, которые могли бы помочь устранить аутсорсеры?

— Подобные ошибки можно разделить на две части: физические и электронные. Если говорить об электронной, то речь может идти об ошибках в личном кабинете: не записались данные, не занесли информацию по водителю, указали не тот тип поставки. Физические — это ошибки поставщика при маркировке и упаковке, к которым маркетплейс предъявляет серьезные требования.

— И аутсорсер может помочь и в устранении электронных, а не только физических ошибок?

— Консультационно. Мы стараемся не доводить до ошибки, а упреждать ее. Мы проверяем товар перед отправкой на предмет наличия маркировки, корректности упаковки, уточняем у клиента дату авиации (подтверждение приема поставки в определенное время и дату. — „Ъ“), тип поставки. Недавно мы запустили чат-бот, который упрощает для клиента процесс передачи нам маркировки. Записываясь по авиации, клиент обязательно должен промаркировать поставку. В случае отсутствия маркировки поставки клиент может прислать нам ее в чат-бот, он работает с нашей системой, и склад уже видит в автоматическом режи-

ме, что на определенную поставку ему нужно распечатать и наклеить этикетки. Также когда мы планируем поставку, то направляем по электронной почте поставщикам данные о водителе и машине, чтобы они внесли эту информацию в свой личный кабинет на маркетплейсе.

— Какие еще решения сегодня востребованы клиентом?

— В первую очередь это контроль за доставкой на маркетплейс на всех этапах. Мы выделили сервисную группу в контакт-центре и менеджеров по работе с поставщиками, отдельных сотрудников на складах, выделенный автопарк и обученных водителей. Благодаря этому удалось снизить в шесть раз процент возврата груза с доставки. Востребованы и сервисы по автоматизации, а также услуга по экспресс-доставке груза на маркетплейс, которую мы предоставляем — дело в том, что у электронных площадок есть ограничения на прием товаров, и может так случиться, что доступный лимит есть с сегодняшнего дня на завтра, и поставщику очень важно успеть в эту дату. Например, в Казани мы внедрили доставку на следующий день для поставщиков маркетплейсов.

— Любая ли логистическая компания способна работать в этом сегменте?

— Не каждая. В первую очередь важны опыт работы и наличие отдельных профильных структур в компании. Второе — это широкая география поставки. Третье — надежность партнера. Это должна быть компания с хорошей репутацией, которая несет финансовую ответственность за свои действия в части страхования грузов и сроков. И четвертое: я считаю, это должна быть компания с собственным автопарком, потому что, в отличие от наемного, его проще контролировать и он не подведет в нужный момент.

Интервью взяла
Наталья Скорлыгина

Перецепка или нет

— автомобильные перевозки —

Дискуссия о форме ответа России на пятый пакет санкций ЕС, запрещающих въезд российских и белорусских перевозчиков в Евросоюз, пока не завершена. Минтранс по итогам визита в Белоруссию, чьи ответные меры предполагают не полный запрет въезда автотранспорта из ЕС на территории страны, а перецепку полуприцепов или перегруз товара на таможенных терминалах на приграничных территориях, предложил руководствоваться опытом Белоруссии. Однако против выступает ряд ведомств, в том числе Минпромторг, видящий в таком решении явные риски.

Россия обдумывает структуру ответа на пятый пакет санкций Евросоюза. 12 мая делегация Минтранса посетила Белоруссию с целью исследования опыта соседней страны в применении ее модели ответа на европейские санкции.

Евросоюз в начале апреля закрыл доступ на свою территорию российским и белорусским автоперевозчикам (см. «Ъ» от 6 апреля). Сейчас различные страны ЕС принимают соответствующие меры на национальном уровне. Так, с 7 мая запрет на грузоперевозки для российских автотранспортных компаний ввела Норвегия.

Белоруссия с 16 апреля ввела ответные меры, запретив доступ перевозчиков из ЕС на свою территорию, но разрешив перецепку полуприцепов или перегрузку на белорусский транспорт в приграничных таможенных терминалах (см. «Ъ» от 15 апреля). Постепенно страна расширила список терминалов, где разрешены перецепка и перегруз.

Дискуссия о том, как следует реагировать на пятый пакет, до сих пор продолжается. Автоперевозчики для защиты рынка призывают РФ последовать примеру Белоруссии. Так, 21 апреля к первому вице-премьеру РФ Андрею Белоусову обратился с письмом глава Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) Андрей Курушин. В письме сообщалось, что до введения этого пакета санкций доставку российских внешнеторговых грузов в европейском направлении осуществляли около 3,1 тыс. отечественных компаний с 70 тыс. работников и парком из 45 тыс. автопоездов. «Объем доходов национальных предприятий автотранспорта от оказания услуг по перевозке грузов на европейском направлении составил, по экспертной оценке, сумму, эквивалентную €2,5–2,7 млрд в год (210–230 млрд руб.)», — пишет господин Курушин. — Данный вид деятельности обеспечивал поступления

в бюджетную систему страны около 40–45 млрд руб. налоговых и неналоговых платежей».

В результате ограничений ЕС российских предприятия автотранспорта вынуждены прекратить осуществление перевозок и лишены возможности осуществлять платежи по текущим обязательствам, сообщается в письме, а освободившуюся нишу начали занимать иностранные автотранспортные компании, которые «многократно подняли тарифы на свои услуги». Так, сообщает господин Курушин, если в начале года средняя ставка на перевозку груза автопоездом в составе стандартного тентированного полуприцепа из Германии в центральные регионы России в среднем не превышала €3,2 тыс., то после 16 апреля она выросла до €12–14 тыс., перевозка в Германию выросла с €2 тыс. до €6–9 тыс. АСМАП говорит о необходимости исключить необоснованный рост ставок и сохранить российский сектор международных автомобильных перевозок. АСМАП выступает за «белорусский вариант», считая, что перецепка обходится в пределах €50, перегрузка — лишь в €300–350, что существенно относительно роста стоимости услуг иностранных перевозчиков.

С аналогичной просьбой обратился к премьеру Михаилу Мишустину и в профильный комитет Госдумы

перевозчики северо-запада РФ. В их коллективном письме от 15 апреля сообщается, что «международные автомобильные грузоперевозчики РФ с численностью автотранспорта более 50 тыс. единиц с 0:00 9 апреля оказались безработными по причине введения пятого пакета санкций». Они просят запретить доступ иностранных перевозчиков по белорусской модели, а также принять меры по приостановлению или отсрочке лизинговых платежей российских перевозчиков на период не менее шести месяцев.

На совещании 17 мая в Минтрансе, сообщил АСМАП, его представитель «отметил успешный опыт белорусских коллег в организации схемы перецепок/перегрузок на приграничных терминалах Республики Беларусь и высказал мнение о целесообразности введения аналогичных мер в Российской Федерации». В Минтрансе комментарии не дали. Но не все ведомства согласны с таким решением вопроса. Так, АСМАП сообщала, что против — Минсельхоз и Минпромторг. Минпромторг видит риски в принятии «белорусского варианта» в РФ. «Я думаю, что бизнес не зря беспокоится по данному вопросу», — говорил 17 мая глава министерства Денис Мантуров. «Мы исходим из того, что нужно принимать взвешенные решения для того,



СЕРГЕЙ СЕВЯНОВ

чтобы, с одной стороны, мы не останавливали текущую производственную деятельность компаний, кто связан на поставки продукции, который в будущем. Если говорить о Китае, то снятие карантинных мер также будет сигналом о том, что на рынке появятся больше товаров.

— Если по какой-то причине мы сможем восстановить докризисные объемы грузопотока, сможет ли инфраструктура их пропустить?

— Если пофантазировать и рассмотреть вероятность возвращения прежнего грузопотока, который ранее шел через все порты РФ, то можно прогнозировать серьезные заторы и повышение ставок в пор-

тах Дальнего Востока, а также серьезные очереди на погранпереходах Забайкальск—Манчжурия, Сухобатор—Наушки, Хоргос—Алтынколь. Так как ранее львиную долю грузопотока принимал на себя порт Санкт-Петербург, ощутимый грузопоток также шел через Котку и порты Прибалтики, а сейчас все эти варианты фактически закрыты. Если уровень товарообмена выйдет на уровень до февральских событий, заторы и перегрузка мощностей неизбежны. Но без сопутствующей отмены или послабления санкций это событие произойти не сможет: препятствия в виде запретов, трудностей с оплатой поставщикам и отказом работать с российскими импортерами создают серьезные трудности для возвращения прежнего трафика. В ближайшем обозримом будущем ожидаются постоянная смена схем и стабильно нестабильный рынок. Ситуация будет стабилизироваться, так как выключение России из торговли бьет всем по карманам и многие игроки находят пути возврата. Очень много игроков в различных отраслях планируют вернуться осенью.

Евгения Чурапченко,
Наталья Скорлыгина

«Ожидается стабильно нестабильный рынок»

— мнение —

В условиях отказа Европы от поставок в Россию логисты ищут альтернативные маршруты для ввоза европейских товаров. Насколько они долговременны и насколько полноценной альтернативой привычным логистическим маршрутам они могут служить, „Ъ“ рассказал учредитель VIG Trans ИГОРЬ РЕБЕЛЬСКИЙ.



ИГОРЬ РЕБЕЛЬСКИЙ

— Как трансформируется рынок международных перевозок в условиях санкций?

— Появилось огромное количество прямых рейсов из портов Шанхай, Нинбо, Циндао в порты Дальнего Востока. Современная тенденция транспортного бизнеса — открытие своих собственных сервисов. Только за последние полгода появилось около десяти новых морских сервисов. Особенно явно эта тенденция стала проявляться с февраля-марта.

Кризис сервисов морских линий, кризис контейнеров, санкции и деглобализация привели к тому, что стало выгодно иметь свои активы, так как есть возможность напрямую управлять их загрузкой и доступно-

стью, давая выгодные и качественные транспортные решения.

В Турции также появились новые игроки. Китайские станции активно предлагают новые маршруты из Вьетнама (СУ Ханой—погранпереход Пинсян—Чунцин—погранпереход Маньчжурия—СУ Ворсино) и Лаоса (СУ Вьентьян—погранпереход Донг Санг—Чунцин—погранпереход Эрлянь—СУ Ворсино). Также стал более популярен сервис через Иран. В частности, снова стали ходить рейсы через Каспийское море. Там сейчас стало выгодно возить 20-футовые тяже-

лые контейнеры с керамикой из Индии и различные грузы в 40-футовых контейнерах.

Формируются новые транспортные коридоры, такие, например, как Европа—Турция—Азербайджан—Дагестан. По нему едет часть грузов, ранее поставлявшихся в Россию через Прибалтику и Польшу—Белоруссию.

— Какие основные альтернативы прямым маршрутам из Европы сейчас используют поставщики?

— Основной альтернативой стали схемы с перепродажей товара в зонах свободной торговли (ЗСТ). Основные игроки здесь — Турция, ОАЭ и Китай. Это помогает возить грузы, запрещенные к отправке в Россию. Все основные игроки стараются максимально оптимизировать эту схему и повысить скорость движения по ней. Также на данный момент прорабатываются маршруты прямых железнодорожных поставок из Европы в РФ (СУ Тилбург/Дуйсбург/Гамбург/Бусто-Арсиччо—погранпереход Тересполь—Брест—СУ Шушары/Силикатная).

— Есть ли риски прекращения действующих схем?

— Еще не все риски реализованы. Сейчас нашли рычаги давления на Грузию и ЗСТ в Грузии — транзитные

схемы через нее также стали недоступны. Сейчас также существуют риски, что найдется способ давления на Турцию и транзитам будет перекрыт. Таким образом, порт Новороссийск почти полностью лишится трафика. Также возможен способ воздействия на Китай и ОАЭ. Это сможет отрубить основные схемы с репероформлением груза. В текущих реалиях пока эти риски не реализованы и на их реализацию, скорее всего, потребуется достаточно крупное количество ресурсов.

— В какой степени азиатский импорт позволит заместить европейский?

— Мы транспортная компания, поэтому нам не удастся дать точный ответ на этот вопрос. Однако поставщики услуг из Китая позволяют решать сложные транспортные задачи, и опустевшие места глобальных линий на Дальнем Востоке были ими оперативно заняты. Уже сейчас наблюдается тенденция замены европейских товаров на китайские. Возможно, это повернет нас еще больше в сторону стран Азии. Но есть высокотехнологичные товары, которые не производит Китай. Китай предлагает много логистических решений по станциям на материковой части, а также за ее пределами.