

Владимир ВЕРЕНИЧ



БЕЛТАМОЖСЕРВИС

На волне МУЛЬТИМОДАЛЬНОСТИ

Сегодня экспортные и импортные грузопотоки Беларуси переориентируются на Восток и Юго-Восток. Такой разворот закономерно формирует запрос на разработку логистических маршрутов в этих направлениях. Учитывая интересы компаний – экспортеров белорусской продукции, РУП «Белтаможсервис» активно прорабатывает новые схемы доставки товаров до потребителей и расширяет свое присутствие на логистическом рынке России.

РАЗВИВАЯ МОРСКОЕ ПЛЕЧО

Переориентация экспортно-импортных потоков изменила и структуру цепей поставок, определив тренд на мультимодальность. Конец прошлого года и начало 2023-го явно показали, что в условиях мультимодальной логистики все большую роль отыгрывают морские перевозки. Особенно ярко это проявилось после ухода из России крупных международных морских линий. При этом действия международных компаний послужили отличным стимулом для активизации российских морских перевозчиков и стивидорных компаний.


Идя в ногу со временем, РУП «Белтаможсервис» активно налаживает сотрудничество с морскими портами России с целью максимально задействовать их инфраструктуру для организации экспорта белорусских товаров. К слову, работа эта началась не вдруг, еще в прошлом году предприятием были заключены соглашения о сотрудничестве с крупными российскими стивидорами. Предприятие уже работает с важнейшими российскими морскими портами на всех перспективных маршрутах поставок. Так, на северном направлении это Большой порт Санкт-Петербург и МТП «Усть-Луга», на Дальневосточном полигоне – порты Ванино, Владивосток, Находка и морской порт Восточный. Наиболее значительное представительство предприятия – на южном и юго-восточном направлениях, которые сегодня определяются как наиболее перспективные и включают в себя бассейны Азовского, Каспийского и Черного морей. Здесь налажено взаимодействие с крупнейшими морскими портами, расположенными в том числе и на международном транспортном коридоре «Север – Юг»: Астрахань, Оля, Махачкала (Каспийское море); Новороссийск, Тамань, Туапсе, Сочи (Черное море); Азов, Ейск, Кавказ, Ростов-на-Дону и Темрюк (Азовское море).



ЮЖНЫЙ ВЕКТОР

Ведущий логистический оператор действует исходя из запросов предприятий-экспортеров. А белорусские производители сегодня, кроме стратегического партнерства с Китаем, нацелены на рынки Индии, Юго-Восточной Азии, Ближнего Востока и Африки. В этой связи в построении цепей поставок многократно возрастает значение МТК «Север – Юг». Этот масштабный международный мультимодальный проект открывает отечественным грузопотокам выход в Персидский залив через Иран с дальнейшей транспортировкой продукции в Объединенные Арабские Эмираты, Индию, Африку.



 Представители РУП «Белтаможсервис» в рамках 27-й Международной выставки транспортно-логистических услуг, складского оборудования и технологий TransRussia 2023 подписали договоры о сотрудничестве с одним из ведущих операторов речных и морских перевозок в Каспийском бассейне. Достигнутые соглашения позволяют перейти к практическим шагам по перевалке и перевозке белорусских грузов по МТК «Север – Юг».

Также для оптимизации маршрутов и расходов клиентов с РЖД согласована нитка железнодорожной доставки по Восточному маршруту МТК с последующей перевалкой на иранской станции Серахс и далее – в порт Бендер-Аббас.

В части использования морской инфраструктуры транспортного коридора большие надежды возлагаются на морской торговый порт Оля, что находится южнее Астрахани, на 67-м километре Волго-Каспийского морского судоходного канала (ВКМСК). Его выгодное расположение на пересечении



крупнейших евразийских транспортных потоков, круглогодичная навигация и внушительные портовые мощности позволяют наладить бесперебойную поставку белорусской продукции на новые рынки.

Российская сторона крайне заинтересована в развитии порта, два года назад там образована портовая особая экономическая зона. В планах увеличение грузооборота порта до 7,9 млн тонн в год к 2030 году и до 19 млн тонн в год к 2050-му при общем объеме инвестиций (бюджетных и внебюджетных) более 59 млрд российских рублей. На текущий момент идут интенсивные дноуглубительные работы на ВКМСК, чтобы обеспечить там прохождение судов с осадкой не менее 4,5 метров. Закончить их планируется до конца года.

Вторая узловая точка Астраханского водно-транспортного комплекса – это собственно Астраханский морской порт. На его территории действует 20 терминалов, расположенных на берегах Волги. В границах порта предоставляют свои услуги бункеровочные, стивидорные и сюрвейерские ком-

пании, а также действуют судостроительные и судоремонтные предприятия. Объем перевалки в год достигает 2 млн тонн грузов, основные виды которых – зерно, лесные, генеральные, тарно-штучные и наливные пищевые.

В последнее время благодаря открытию транзита через Иран в порту наблюдается рост контейнерных операций. К тому же астраханские власти выступили с предложением ввести понижающие коэффициенты на тарифы доставки и субсидирования ставок фрахта на Каспии, что в случае положительного решения привлечет дополнительные потоки на МТК «Север – Юг» и создаст благоприятные условия для работы порта и флота.

В целом эксперты прочат транспортному коридору «Север – Юг» перспективы реальной альтернативы Южному морскому пути через Суэцкий канал. Выгодность логистических маршрутов через МТК очевидна: доставка грузов между Россией и Индией занимает всего 25 дней, в то время как на традиционных – почти 40 дней. Немаловажно и то, что, кроме сроков поставок, со-

кращается примерно на 30 % и стоимость транспортировки.

Сегодня прорабатывается вопрос создания российской стороной единого оператора МТК с государственным участием. Это позволит предоставлять клиентам логистических компаний единую тарифную ставку на транспортировку товаров по всему маршруту. В качестве такого оператора рассматривается управляющая компания ОЭЗ «Лотос», имеющая богатый опыт взаимодействия с госструктурами и бизнесом Ирана, Индии, Туркменистана и ряда других стран.

НЕ ЗАМЫКАЯСЬ НА ОДНОМ МАРШРУТЕ

Кроме использования транспортного коридора «Север – Юг», РУП «Белтаможсервис» рассматривает и альтернативные логистические маршруты. Один из них – с использованием портовой инфраструктуры международного морского торгового порта Баку (Азербайджанская Республика). Бакинский ММТП расположен на пересечении



Нового шелкового пути и основных международных транспортных коридоров с востока на запад и с севера на юг. Кроме морских торговых связей с крупными портами Каспия, порт связан также с портами Черного, Средиземного, Балтийского, Северного морей, Атлантического океана (посредством Волго-Донского и Волго-Балтийского кана-

лов). При этом впечатляют и мощности порта, общая пропускная способность которого – 15 млн тонн в год (планируется довести этот показатель до 25 млн тонн). Контейнерный оборот составляет 100 тыс. TEU в год (в планах – расширение до 500 тыс.). К выгодным особенностям порта также относятся паромный терминал, способный обработать

5,9 млн тонн грузов в год, в том числе генеральных, и терминал Ro-Ro перевалочной мощностью 6,2 млн тонн в год.



Представители РУП «Белтаможсервис» провели консультации с операторами Бакинского порта и деловыми кругами региональной СЭЗ о возможностях перевалки белорусских экспортно-импортных товаров, в том числе в контейнерах. Для логистических операторов свободная экономическая зона интересна в первую очередь своей близостью к порту и инфраструктурой, позволяющей рассматривать ее как серьезный инвестиционный хаб, способствующий повышению конкурентоспособности его резидентов на рынке международных логистических услуг.



На данный момент РУП «Белтаможсервис» прорабатывает возможности организации перевалки, хранения грузов и других портовых услуг. ➤