

# TRANSPORT (PRILOZHENIE K GAZETE IZVESTIJA)

Date: 31.07.2013

Media Type: general interest newspaper

## КОГДА МОРЕМ - КОРОЧЕ



2013 | июль | ИЗВЕСТИЯ

тенденция

## КОГДА МОРЕМ — КОРОЧЕ

### ИНТЕРМОДАЛЬНЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ ЗАВОЕВЫВАЮТ ПОПУЛЯРНОСТЬ

↔ Андрей Шабардин, директор по морским, авиа- и железнодорожным перевозкам компании «Ителла»  
PhotoXPress, ИТАР-ТАСС



*Было время, когда к морским перевозкам в нашей стране ощущалось некое охлаждение. Но сегодня этот вид транспортировки грузов вновь набирает популярность. Если еще в 2009 году масштабы грузоперевозок автомобильным транспортом из Европы в Россию более чем в два раза превышали импорт морским транспортом, то в 2011 году этот разрыв составил всего 30%. При этом объемы доставок по морю выросли на 5,1 млн тонн, а по автодорогам — только на 3,4 млн тонн. Отметим также, что интерес заказчиков к перевозкам морем продолжает расти.*

Гипотетически перевозками Short Sea — интермодальными контейнерными перевозками с использованием нескольких видов транспорта и транспортных средств — занимаются в России многие компании. Но в силу того, что технически организация Short Sea намного сложнее, чем автотранспортные перевозки, далеко не все из них работают с «коротким морем» успешно. Давайте посмотрим почему.

Например, маршрут может выглядеть таким образом: перевозка в контейнере автотранспортом по Европе от

места загрузки до ближайшего морского порта, дальше морская перевозка до Санкт-Петербурга либо транзитных с Россией стран (например, Финляндия) и затем снова по суше в том же контейнере авто- или ж/д транспортом, в зависимости от расстояния до места доставки. Перевозки эти, как правило, осуществляются в контейнерах, которые вмещают более 80 кубометров груза, что полностью соответствует возможностям автоперевозок, являясь практически аналогом тент-трейлера.

То, что контейнеры несколько раз перегружаются, как раз

и есть одна из сложностей организации перевозок, включающих «короткое море». Это, кстати, иногда приводит к увеличению транзитного времени и задержке в перевозке груза. Подобные ситуации могут возникнуть из-за дефицита автомашин у транспортной компании или их несвоевременной подачи для вывоза контейнера из порта. Часто также ссылаются на неприспособленность портовых терминалов к развитию такого вида перевозок. Но, считаю, это все отговорки неградивых перевозчиков.

В моем представлении на соблюдение графика транспортировки груза могут повлиять исключительные форс-мажорные обстоятельства, например, неблагоприятные погодные условия. Сразу вспоминаю ситуацию двухлетней давности в порту Санкт-Петербурга, который замерз и простоял два месяца, не работая. Согласитесь, что, к сожалению, от таких обстоятельств никто не застрахован. Впрочем, и на суше бывают природные катаклизмы: гололед, случившийся в начале прошедшей зимы, сорвал многие производственные планы.

У ряда клиентов в России (как у получателей, так у импортеров) существует определенный стереотип, который можно назвать психологической инерцией: по их мнению, перевезти автотранспортом быстрее, надежнее и проще. Однако, несмотря на кажущуюся сложность организации перевозок морем, на мой взгляд, Short Sea, по сравнению со стандартной автомобильной транспортировкой из стран Евросоюза в РФ, все же имеет ряд бес-

спорных преимуществ. Выделю пять из них: цена, стабильность тарифов, количественная доступность транспортных средств, сохранность груза и упрощенность документооборота. И так...

**Цена.** Перевозки Short Sea из стран Западной, Северной и части Южной Европы (Германия, Франция, Великобритания, Ирландия, Нидерланды, Бельгия, Италия, Дания, Швеция, Норвегия) значительно дешевле автотранспортных. При этом разница транзитного времени в пути в большинстве случаев не превышает двух-четырёх дней. Как правило, клиент готов подождать свой груз лишние пару дней за 30% или даже 40% разницы в стоимости. В то же время для грузов из Восточной Европы в силу ряда обстоятельств цена морских перевозок может быть сопоставима со стоимостью автомобильных. Фактически автотранспортные перевозки имеют только одно преимущество перед интермодальными: не-

сколько меньший срок доставки груза.

**Стабильность тарифов.** Интермодальные контейнерные перевозки не подвержены всплескам сезонности. Тарифы можно фиксировать на полгода и даже более, что позволяет планировать логистические затраты и всегда иметь прогнозируемую себестоимость. В моей практике бывали случаи фиксации тарифов на срок более года.

Конечно, колебания морских тарифов случаются, но чаще всего это обусловлено изменением стоимости нефти. Практика показывает, что ставка за год может увеличиться максимум на 7–10% и без резких скачков. Объясняется это тем, что судохозяйственные компании изначально закладывают в тариф коэффициент на увеличение стоимости топлива. Но ни одна судохозяйственная компания, оперирующая в Европе, не повышает тарифы мгновенно с увеличением спроса на рынке. Поэтому вне зависимости от срока фиксации тарифы остаются рыночными.

В автоперевозках ситуация отличается кардинально. В построении тарифов перевозчик ориентируется на рынок. Поэтому повышение стоимости автоперевозок в пиковый сезон далеко не всегда связано с ростом цен на топливо. Соотношение высокого спроса и ограниченного предложения на рынке также может привести к двух- и даже трехкратному увеличению цен. И факторов, которые дестабилизируют тарифы, невероятно много.

**Доступность.** Есть у транспортников такое понятие — сараси, что в данном случае



5,1

млн тонн

СОСТАВИЛ РОСТ  
ГРУЗОБОРОТА  
МОРСКИМ  
ТРАНСПОРТОМ  
В 2011 ГОДУ



означает возможность экспедитора или перевозчика подать требуемое количество контейнеров или автотранспорта под загрузку в нужный день по определенному расписанию заказчика или отправителя. Знаю, что при использовании автомобильных перевозок нередко случаются нехватки необходимого количества машин. Но если владелец транспортной компании не располагает необходимым парком машин в обозначенном регионе, то и гнать пустые машины ему туда часто невыгодно. То есть автоперевозчик нередко вообще отказывает в перевозках из «неудобных» для него регионов.

А теперь представьте, что происходит в пик сезона, например, перед Новым годом или Рождеством. Участники логистического процесса знают, что предстоят длительные праздники, что региональные таможи в России в этот период не работают. Соответственно, все отгрузки стараются закончить до конца декабря. Поэтому на рынке автомобильных перевозок начинается ажиотаж и нередко вообще происходит коллапс. Все машины забронированы, найти достаточное количество автотранспорта практически невозможно. Цена растет прямо пропорционально спросу и иногда достигает мгновенного увеличе-

ния в 50–70%. Не говоря уже о том, что на погранпереходах на границе России выстраиваются очереди, иногда длиной в несколько десятков километров.

В контейнерных перевозках из Европы понятия «пик сезона» не существует в принципе. Порожние контейнеры, которые подаются под загрузку в Европе, имеются в наличии в морских портах в стоках судоходных линий. То есть перевозка Short Sea может стать оптимальным, а иногда и единственным решением для транспортировки крупных партий грузов.

Конечно, нельзя не упомянуть о случаях задержки на таможне. Но проблемы, связанные с таможней, возникают всегда – вне зависимости от вида используемого транспорта, будь то трейлер или контейнер.

**Сохранность.** При контейнерных перевозках к грузу нет прямого доступа. Он перевозится в металлическом контейнере, поэтому вероятность повреждения или воровства сводится к минимуму (повреждение груза может случиться только при перегрузке контейнера в портах). А вот при перевозке автомобилем в России, к сожалению, нередко бывают случаи, когда груз крадут во время стоянки, разрезая тент.

Конечно, возможны перевозки автотранспортом в контейнерах, однако такие случаи еди-

ничны, поскольку контейнер является собственностью судоходной линии, а не автоперевозчика, который в таких случаях должен этот контейнер выкупать.

Отмечу, что страховые сборы в морских и автоперевозках практически не различаются по стоимости. Однако морские перевозки расцениваются страховыми компаниями как транспортировка с наименьшим риском.

**Документация.** В процессе перевозки Short Sea из Европы не требуется сразу оформление полной документации на Россию. К примеру, от места загрузки в Европе до порта в Европе груз идет по внутренней накладной. Далее морем – до порта Котка или Санкт-Петербурга – по коносаменту и судовому манифесту. И только к дате прибытия в порт доставки требуется подготовить документы для перевозки в Россию. В автоперевозках все документы, как правило, должны быть готовы уже в день погрузки.

За последние несколько лет наблюдался рост ставок на автомобильные перевозки из-за сокращения Российской Федерацией разрешений на логистику для иностранных автомобильных компаний. В 2012 году контроль еще больше усилился, что дало преимущество операторам морских перевозок. На перераспределение грузов в пользу морского транспорта также влияет концепция развития логистической системы Евросоюза, которая предусматривает сокращение доли автомобильных перевозок в пользу морских и железнодорожных.

Так что сегодня я не вижу серьезных проблем, связанных с организацией и осуществлением перевозок Short Sea. Правда, в будущем они могут возникнуть и будут связаны с увеличением объема перевозок в целом. После кризиса 2009–2010 годов импорт увеличился, но, согласно прогнозам экспертов, он еще не скоро выйдет на уровень 2008 года. Однако, когда это случится, может произойти дисбаланс между пропускной способностью портовых терминалов и количеством контейнерных грузов.

И все же все перечисленные факторы позволяют предположить, что морские перевозки из Европы в Россию и дальше будут успешно развиваться. Возможно, уже через несколько лет объемы перевозимых грузов по Short Sea будут существенно опережать наземные грузоперевозки.

## Черт кроется – в деталях

♦ Данил Рудаков, генеральный директор iCanDeliver.ru



**У** перевозок Short Sea в нашей стране действительно существует огромный потенциал, особенно на плече Западной Европа – страны СНГ. Так что в главном я согласен с Андреем Шабардиным в отношении преимуществ перевозок Short Sea в сравнении с автомобильными перевозками. Более того, считаю, что при отсутствии форс-мажорных обстоятельств груз морским транспортом в отдельных случаях может быть доставлен даже быстрее, чем автомобильным, и по более выгодной цене. В качестве дополнительного аргумента «за» добавлю, что при перевозках морским транспортом в одну грузовую единицу (контейнер) можно погрузить до 25–27 тонн груза против 21 тонны у тентованной машины.

Но есть частности, которые обязательно следует учитывать при организации перевозок. Те самые злополучные детали, в которых прячется черт. Ни в коем случае, например, нельзя забывать именно про те самые форс-мажорные обстоятельства, которые сегодня очень сильно тормозят развитие морских перевозок. Причем чаще всего форс-мажоры случаются именно в портах на территории Российской Федерации. К сожалению, эти случаи принимают систематический характер и, что самое отвратительное, – не имеют никакого отношения к погодным условиям.

Лидером по «популярности», безусловно, являются таможенные процедуры. Общеизвестно, что после прибытия контейнера на территорию России заказчик/импортер/владелец груза обязан заявить тот или иной таможенный

режим для данной партии груза. Иными словами, нужно сообщить таможенным органам, где будет происходить таможенное оформление товара – непосредственно в этом порту или, например, в ином городе на территории РФ, куда контейнер будет направлен в рамках таможенного транзита. Оба возможных варианта таможенного оформления влекут за собой большие риски, связанные прежде всего с очень сложной системой таможенного администрирования в России, о которой в мире логистики не говорят разве что ленивые. В итоге таможенное оформление контейнера может продолжаться от одного до семи – десяти дней, что, естественно, полностью рушит планируемое транзитное время доставки. Плюс ко всему происходит прослойка контейнера в порту, а это не самое дешевое удовольствие.

Способ решения проблемы существует. Он – в элементарном упрощении административных процедур за счет внедрения деятельности таможи электронной документооборота и внесения изменений в соответствующую нормативную базу.

А пока достаточно популярным вариантом снижения рисков задержки груза на таможне остается построение схемы движения контейнеров, перевозимых по Short Sea, через порты Прибалтики или Финляндии. Да, это не совсем патриотично, потому что портовые сборы остаются за границей. Но в этом случае все таможенные процедуры транзита занимают не более суток. Правда, возникает ряд других обстоятельств, ограничивающих возможность заказчика по эффективному использованию Short Sea, как, например, ограничения по весу (не более 22 тонн), низкое число судоходных линий в данные порты, но выигрыш во времени все равно становится решающим аргументом.

Уверен, несмотря ни на что у Short Sea есть огромный потенциал, который рано или поздно будет реализован за счет развития портовой инфраструктуры, упрощения таможенных процедур. Потому что и то и другое является обязательным условием развития современной торговли.

