



Татьяна Ценина,
к.э.н., доцент,
Санкт-Петербургский государственный
экономический университет



Екатерина Ценина,
к.э.н., доцент
Российский экономический университет
имени Г.В. Плеханова

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ СХЕМ ДОСТАВКИ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ ГРУЗОВ

АННОТАЦИЯ. В статье рассматриваются варианты доставки грузов из Китая на европейскую часть России. Определяются основные преимущества и недостатки транспортировки через порт Новороссийска. Обосновывается развитие новых транспортно-технологических схем доставки грузов из КНР через морской порт Новороссийска.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА. Транспортно-логистическая схема доставки, международные перевозки, морская перевозка, контейнерные перевозки, экспортно-импортные операции, морской транспорт.

ANNOTATION. The article discusses options of delivery of foreign goods from China to the European part of Russia. The main advantages and disadvantages of transportation through the port of Novorossiysk are identified. The development of new transport and technological delivery schemes of cargoes from China through the port of Novorossiysk is considered.

KEY WORDS. Transport and logistics delivery scheme, international transportation, sea freight, container transportation, export-import operations, maritime transport.

Построение логистических транспортно-технологических схем способствует продвижению от поставщиков к потребителям сквозных товарно-материальных потоков как составляющих единого транспортно-технологического процесса.

Логистический подход к построению системы товародвижения подразумевает участие автотранспортных предприятий, транспортно-экспедиторских компаний, грузовых терминалов, таможенных представителей и других функциональных элементов. Во всем многообразии логистических посредников особое место занимают транспортно-экспедиторские компании, которые занимаются проектированием оптимальных схем доставки с участием различных видов транспорта.

Перевозка грузов с использованием контейнерного оборудования – один из наиболее технологичных способов доставки. Контейнерные перевозки гарантируют требуемую степень сохранности товаров, повышают скорость обработки грузов. Использование унифицированных грузовых единиц повышает мобильность, способствует сокращению

расходов на выполнение погрузочно-разгрузочных операций, сокращает сроки доставки. В настоящее время контейнерные перевозки очень важны во внешнеторговой деятельности России, обеспечении экспортно-импортных операций.

За последние 10 лет оборот российской китайской торговли вырос практически в 10 раз, составив 20,2% импортного контейнерного потока. Очевидно, что схемы доставки грузов с участием морского транспорта наиболее выгодны с точки зрения затрат на транспортировку. По этой причине в перевозках импортных грузов из Китая лидирует морской транспорт (40%), далее следуют перевозки грузов железнодорожным транспортом (31%).

Логистические провайдеры предлагают несколько схем доставки товаров из КНР на европейскую часть России. Особое место занимает доставка напрямую через порты Дальнего Востока. Развитие транзитного потенциала России, привлечение импортных грузопотоков на железнодорожный транспорт может стать конкурентным преимуществом и фактором устойчивого экономического роста. Однако

организация грузоперевозок по данному направлению связана с рядом трудностей. Следует отметить высокий уровень тарифов на перевозку грузов железнодорожным транспортом по территории России вследствие монополизации рынка. Значительной проблемой также является недостаток складских мощностей в районе таможенно-пропускных пунктов. Кроме того, нельзя забывать о том, что железнодорожный транспорт привязан к конкретным маршрутам, что влечет дополнительные расходы, связанные с перегрузкой контейнеров на автомобильный транспорт для доставки грузополучателю.

В таких условиях доставка грузов морским транспортом до портов европейской части России обладает значительными преимуществами.

В настоящее время около 36% грузооборота в структуре российского импорта приходится на морскую перевозку по маршруту: порты КНР – порты Санкт-Петербург, Калининград, Новороссийск. В зависимости от порта выгрузки средняя продолжительность транспортировки по данному направлению составляет 30–40 дней.

Укажем основные преимущества организации грузоперевозок через порты европейской части России:

- большая часть маршрута преодолевается по водным путям, что обеспечивает низкую себестоимость перевозки;
- возможность доставки больших объемов грузов;
- обеспечение высокого уровня сохранности груза в пути;
- возможность дальнейшей транспортировки с помощью железнодорожного и автомобильного транспорта;
- высокий уровень технической оснащенности таможенных пунктов пропуска по данному направлению. Наибольшее развитие контейнеризация получила на Балтийской, Архангельской и Калининградской таможнях (до 98%).

Одним из перспективно развивающихся направлений грузоперевозок из КНР в Россию является доставка грузов через порт Новороссийск.

Открытый рынок создает условия для действий потребителей транспортных услуг в соответствии с принципом экономической целесообразности. Импорт товаров из стран Азии в РФ с каждым годом увеличивается, поэтому транспортно-экспедиторская компания получает дополнительное конкурентное преимущество, сокращая затраты на доставку и транзитное время.

Одним из приоритетных направлений развития Новороссийска является создание на базе портового хозяйства города крупного международного транспортного узла.

Выгодное геополитическое положение морского порта Новороссийск делает его важнейшим транспортным узлом. Импортёры стран Азиатско-Тихоокеанского региона заинтересованы в его развитии. Транзитное время на доставку контейнера в данный порт заметно ниже, чем при морской перевозке до портов на Балтийском море.

По объему грузооборота ОАО «Новороссийский морской торговый порт» занимает первое место среди российских портовых операторов.

В 2015 году российский рынок контейнерных перевозок отметил ростом грузооборота портов на Черном море и Дальнем Востоке, в то время как в Северо-Западном регионе наблюдается замедление темпов роста экспортно-импортных перевозок.

Основными контейнерными терминалами порта Новороссийск на данный момент являются:

- ОАО «Новороссийский морской торговый порт», входящий в группу НМТП, – крупнейший оператор порта Новороссийск;
- ОАО «Новорослесэкспорт» занимает ведущие позиции по перевалке контейнеров и пиломатериалов;

- ОАО «Новороссийское узловое транспортно-экспедиционное предприятие» (НУТЭП) – новый современный контейнерный терминал в порту Новороссийск.

Строительство грузовых контейнерных терминалов и модернизация уже существующих перевалочных мощностей – вот приоритетные направления инвестиционных программ.

Группа НМТП ежегодно обрабатывает около 30% всего грузооборота морских портов России. Ранее порт специализировался в большей степени на перевалке наливных грузов. В настоящее время многофункциональные терминалы порта Новороссийск позволяют обрабатывать самые разнообразные грузы: контейнерные, навалочные, наливные.

ОАО «Новороссийский морской торговый порт» оказывает полный комплекс стивидорных услуг, включая перевалку нефтепродуктов, навалочных и контейнерных грузов. Терминал включает 44 причала, а их глубина достигает 24 м.

Преимущества использования транспортно-технологической схемы доставки внешнеторговых грузов через порт Новороссийск:

- 1) нет необходимости перегрузки контейнеров на фидерное судно. Груз доставляется сразу в порт выгрузки благодаря глубоководности причалов. Порт может принимать большие суда класса Panamax;
- 2) порт Новороссийска является незамерзающим, благодаря чему навигация здесь возможна круглый год. Природные условия можно оценить как достаточно благоприятные для судоходства;
- 3) терминальные комплексы оснащены современным перегрузочным оборудованием: мобильными, порталными, мостовыми кранами.

Однако перевозка через Новороссийск также связана с рядом сложностей. Ставка морского фрахта при транспортировке до порта Новороссийск выше тарифов на транспортировку грузов морским транспортом до порта Санкт-Петербурга. Несмотря на то что путь при транспортировке до Новороссийска значительно меньше, в последнее время перевозчики устанавливают повышенную ставку фрахта. Это объясняется тем, что пока порт Новороссийск не обладает таким количеством контейнерных терминалов, как порт на северо-западе, а следовательно, уровень конкуренции значительно ниже. Кроме того, количество морских линий, осуществляющих транспортировку по данному направлению, пока ограничено. Повышенная ставка морского фрахта является основной проблемой при доставке через порт Новороссийск.

Вместе с тем импортёры проявляют все больший интерес к организации гру-

зоперевозок через порт Новороссийск. Появляются морские перевозчики, суда которых осуществляют регулярные судозаходы в порт на Черном море. Одной из таких линий является морская линия ZIM, крупнотоннажные суда которой еженедельно доставляют груженные контейнеры в Новороссийск.

Среди морских портов России Новороссийск находится на первом месте по объемам грузооборота. Активное внешнеторговое сотрудничество с партнерами из стран Азиатско-Тихоокеанского региона и, как следствие, увеличение объемов экспорта и импорта повышают нагрузку на портовую инфраструктуру и технологическое оборудование. Комплексная модернизация портового хозяйства морского порта Новороссийск, эффективное использование уже имеющихся мощностей, запуск инвестиционных программ, внедрение новых технологий грузопереработки – мероприятия, способствующие увеличению пропускной способности порта и увеличению грузооборота.

Очевидно, что развитие новых транспортно-технологических схем доставки грузов из КНР через морской порт Новороссийск представляет большой интерес и является достаточно перспективным. Основными конкурентными преимуществами порта являются глубоководность порта, благодаря чему не требуется осуществлять перевалку контейнеров на фидерное судно, возможность круглогодичной навигации, а также модернизация портовых мощностей на некоторых терминалах морского порта.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Багиева М.Н. Риски в коммерческой деятельности: учеб. пособие / Под общ. ред. Т.Т. Цениной. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2004. – 124 с.
2. Ценина Е.В., Коробейников Ю.В. Риски в логистике снабжения (на примере компаний, работающих на российском рынке) // Известия Санкт-Петербургского государственного экономического университета. – 2014. – № 2 (86). – С. 73–79.
3. Ценина Е.В., Панасенко С.В. Классификация и управление операционными рисками в маркетинге // Практический маркетинг. – 2012. – № 11 (189). – С. 13–17.
4. Ценина Т.Т. Организация и техника внешнеторговых операций: учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2009. – 200 с.
5. Ценина Т.Т., Ценина Е.В. Организация и регулирование внешнеторговой деятельности: учеб. пособие. – СПб.: Изд-во СПбГУЭФ, 2012. – 230 с.