

ВЫБОР МОРСКОГО ПОРТА ДЛЯ МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

М. Н. Ковалев

*Гомельский филиал Международного университета «МИТСО»,
Республика Беларусь*

Обоснована необходимость использования морского транспорта белорусскими грузовладельцами при осуществлении внешнеэкономической деятельности. Определены критерии выбора морского порта для межконтинентальных перевозок грузов. На примере Белорусской калийной компании показаны особенности логистической деятельности отечественного предприятия в глобальных цепях поставок.

Являясь сухопутной страной, Республика Беларусь, не имея выхода к морю и, соответственно, собственного морского транспорта, но участвуя в международном разделении труда, нуждается в трансконтинентальных перевозках грузов. Для белорусских предприятий, осуществляющих внешнеэкономическую деятельность, и логистических операторов возникает проблема выбора морского порта для осуществления интермодальных перевозок.

В [1] была показана роль Республики Беларусь в реализации глобальной китайской инициативы «Один пояс, один путь» в части строительства сухопутного Евразийского континентального моста. Вывод: для развития логистического и транзитного потенциала Республике Беларусь следует максимально использовать преимущества географического расположения и интеграционных выгод от сотрудничества с Россией, странами ЕАЭС и Китаем. Возрастание роли Беларуси в глобальных цепях поставок будет содействовать росту авторитета страны в мире и развитию белорусской экономики.

В морских перевозках заинтересованы белорусские предприятия нефтехимии, машиностроения и металлообработки, Белорусский металлургический комбинат и др.

Например, Белорусская калийная компания (БКК) экспортировала в 2018 г. свыше 6 млн т минеральных удобрений производства ОАО «Беларуськалий», что составляет половину всего годового объема. Причем в последние годы наблюдается

положительная динамика производства удобрений и экспорта. В будущем эти объемы могут возрасти в связи с вводом в эксплуатацию Петриковского горно-обогатительного комбината в Гомельской области. ОАО «Беларуськалий» является крупнейшим производителем хлористого калия, на его долю приходится пятая часть мирового объема производства калийных удобрений.

Белорусская калийная компания экспортирует продукцию ОАО «Беларуськалий» более чем в 100 стран мира, используя такие способы транспортировки, как судовые партии, контейнерные перевозки, речной (по Дунаю и Рейну) и железнодорожный транспорт. Калийные удобрения поставляются в страны СНГ, ЕС, страны Латинской Америки, в Индию и страны Юго-Восточной Азии, в Китай, Южную Корею, Японию и Австралию [2].

Наряду с традиционными способами транспортировки хлористого калия насыпью широкое распространение в последние годы получили поставки в стандартных морских контейнерах, дающие такие преимущества, как выход на рынок мелких покупателей, повышение уровня сервиса за счет доставки продукции «точно вовремя» и «до дверей» потребителя, расширение географии поставок, оптимизация совместных с потребителем транспортных расходов.

Важнейшими морскими воротами Республики Беларусь в настоящее время является литовский Клайпедский порт [3], который в значительной степени загружен работой по перевалке грузов благодаря белорусским грузоотправителям. Клайпеда находится территориально ближе, чем многие другие морские порты. Расстояние от Минска до Клайпеды составляет немногим более 500 км.

При выборе порта для отправки или получения грузов можно руководствоваться различными критериями и ограничениями: специализация порта; производственные мощности по перевалке грузов; месторасположение; сезонность функционирования; расстояние до грузоотправителя/грузополучателя; глубина у причалов; наличие складских площадей для временного хранения грузов; условия и комплекс оказываемых логистических услуг; тарифы; политическая ситуация в стране расположения порта; взаимоотношения страны месторасположения порта и страны отправителя/получателя груза; субъективные факторы.

Ближайшими морскими портами к Беларуси являются: на севере – порты Балтийского бассейна, позволяющие обеспечить кратчайший выход в Атлантику; на юге – украинские порты Черного моря с выходом в Индийский океан через Средиземное море и Суэцкий канал.

Литовский порт Клайпеда является лидером среди морских портов стран Балтии. Грузооборот порта за 2018 г. вырос на 7,3 % в сравнении с прошлым годом и достиг 46,58 млн т. По данным администрации порта, объем перевалки генеральных грузов вырос на 31,7 % – до 16,38 млн т; наливных – снизился на 10,4 % – до 10,29 млн т; балкерных – вырос на 2 % – до 19,63 млн т.

Активное использование белорусами услуг Клайпеды по перевалке грузов объясняется не только близостью порта и налаженной логистикой, но также тем, что с 2013 г. 30 % акций терминала сухих насыпных грузов принадлежит ОАО «Беларуськалий».

Определенную угрозу налаженному сотрудничеству с этим литовским портом несут разногласия стран по поводу строительства Белорусской АЭС у границ Литвы. В этой ситуации активность проявляют латвийские конкуренты Клайпеды по перевалке белорусских грузов: порты Рига, Вентспилс, Лиепая. Таллинну сложно конкурировать за белорусские грузы из-за расстояния, как впрочем, и большинству российских портов. Польский Гданьск находится ближе (менее 800 км), однако здесь

играет свою отрицательную роль разная ширина колеи железных дорог, по которым доставляются большинство белорусских грузов до морских терминалов.

Помимо портов, расположенных в бассейне Балтийского моря, для белорусских грузовладельцев выгодно использование морских терминалов на Черном море. Расстояние от южной границы Беларуси до Николаева и Одессы не превышает 700 км.

Крупнейшими портами Украины в бассейне Черного моря являются Одесса, Черноморск (бывший Ильичевск), Николаев, Южный. Однако в 2018 г. неожиданно на первое место по перевалке грузов вышел порт «Группа терминалов ТИС», находящийся в районе порта «Южный» (Одесская область), с оборотом в 25,7 млн т.

Примером совместной логистической деятельности Беларуси и Украины может служить реализация проекта по доставке нефти из Венесуэлы на Мозырьский нефтеперерабатывающий завод в начале текущего десятилетия. Нефть из Южной Америки доставлялась в танкерах в Одессу, а из Одессы – по нефтепроводу Одесса–Броды и по железной дороге – в Мозырь. Счет тогда шел на миллионы тонн.

Белорусская калийная компания значительные объемы отгрузок калийных удобрений осуществляет через Ренийский порт и порт Ника-тера.

В целом более 80 % отгружаемой БКК продукции перевозится водным транспортом, поскольку этот способ доставки является наиболее эффективным и позволяет обслуживать клиентов в самых удаленных уголках земного шара.

При транспортировке морским транспортом хлористый калий преимущественно перевозится в трюмах судов навалом (реже – в упакованном виде). При данном способе поставки товар доставляется из Солигорска в вагонах до терминала, где происходит погрузка товара в трюм судна. Применяемые базисные условия поставки: CFR/CIF – порт назначения; FOB – порт погрузки. В качестве портов погрузки БКК использует порт Клайпеда, Николаев (Ника-Тера) и порт Рени (Украина, Дунай). При поставках в Западную Европу возможна доставка продукции до порта Антверпен (Бельгия), где производится погрузка на баржи для доставки удобрений по Рейну в порты выгрузки. Партии поставок могут варьироваться в широком диапазоне: от 1000 т – при транспортировке на барже; до 70000 т – на океанском судне типа «панамакс».

Для этих целей в портах используются специализированные на работе с минеральными удобрениями терминалы, обладающие инфраструктурой по приему, хранению и перевалке сыпучих грузов. Портовые складские мощности, позволяющие одновременно хранить более 350 тыс. т продукции, дают возможность сглаживать проблему сезонного спроса на удобрения и своевременно обеспечивать потребителей товаром.

При поставках в удаленные районы мелкими партиями БКК активно использует склады временного хранения. В настоящее время БКК арендует четыре склада в Китае, на севере и юге страны. После доставки товара на склады судном большого тоннажа БКК имеет возможность осуществить быструю поставку (от семи дней) мелких партий (от 2–3 тыс. т) во множество стран Юго-Восточной Азии, что позволяет удовлетворить срочные запросы мелких и средних потребителей и быть конкурентоспособным поставщиком, несмотря на значительную удаленность производства удобрений от конечного потребителя.

Решая проблему выбора морского порта для отправок или получения груза, белорусские грузовладельцы принимают во внимание многочисленные факторы, приведенные выше, и руководствуются критериями качества логистических услуг и экономической целесообразности.

Литература

1. Ковалев, М. Н. Пути-дороги будущего. Что даст Беларуси реализация глобального китайского проекта «Один пояс и один путь» / М. Н. Ковалев // Беларусь. думка. – 2018. – № 7. – С. 74–79.
2. Логистика // Белорусская калийная компания. – Режим доступа: <http://belpc.by/logistika/>. – Дата доступа: 20.05.2019.
3. Ковалев, М. Н. На стыке двух союзов: логистика Беларуси и Литвы / М. Н. Ковалев // Логистика. – 2019. – № 1. – С. 36–39.