

Экономика региона

Перевозчики вернулись в Китай

Получив долгожданное право доступа на территорию Китая транзитом через Казахстан, сибирские автоперевозчики рассчитывали на куда большие дивиденды. В новой экономической реальности китайские товары оказались слишком дорогими для россиян. К тому же за время отсутствия сибиряков на этом направлении казахстанские конкуренты значительно укрепили свои позиции. Тем не менее эксперты ожидают значительного роста товарооборота на этом направлении в ближайшие годы.

— конкуренция —

Право доступа

О возобновлении транзита через Казахстан транспортные ведомства Российской Федерации и Китайской Народной Республики договорились еще в конце марта. С апреля магистральные автопоезда вправе пересекать российско-казахстанскую границу в районе Веселоярска (Алтайский край) и Ауыла (Казахстан), а далее транзитом по территории Казахстана до пропускных пунктов на казахстанско-китайской границе: Бахты (Казахстан) — Бакту (КНР) и Майкапчагай (Казахстан) — Зимунай (КНР).

Притом что российско-китайская граница превышает четыре тысячи километров, автомобильных переходов на ней не более десятка (в Западной Сибири их нет вообще, а ближайший от Новосибирска — в Забайкальске, в Маньчжурию, до него три тысячи километров).

Запрет на въезд в Китай транзитом через Казахстан для российских (а по факту — сибирских) перевозчиков просуществовал без малого четыре года, с июля 2012-го. Однако, по словам президента Сибирской ассоциации автомобильных перевозчиков (СААП) Вячеслава Трунаева, и до появления этого запрета на протяжении 20 лет сибирские перевозчики не имели законных прав на въезд



Сибирские транспортные компании не спешат возить грузы в Китай транзитом через Казахстан

на территорию Китая через Казахстан. По сути, товаропоток по этому маршруту шел контрабандным путем. «Основанием для транспортировки грузов служит межправительственное соглашение 1992 года, в котором сказано, что осуществлять перевозки можно только через международные автомобильные погранпереходы (МАПП), которые расположены на общей границе, — говорит руководитель СААП. — Ближайший от нас МАПП находится в Забайкальске». Несмотря на запрет, перевозчики, прежде всего алтайские, «протоптали» собственный маршрут через Казахстан и вполне «комфортно» чувствовали себя на этом рынке. Точные объемы транзитных перевозок до 2012 года предприниматели не называют, но подчеркивают, что успешно конкурировали с казахстанским бизнесом.

Все постсоветское время Китай был важнейшим звеном в логистической цепочке

западносибирских перевозчиков, поскольку доставка грузов из пограничного с Казахстаном Синьцзян-Уйгурского автономного округа (СУАР) позволяет транспортным компаниям загружать машины товаром в обоих направлениях — и когда идут из Китая через Казахстан в Москву, и когда идут из Москвы в Сибирь. «Обычно ситуация иная — из Новосибирска в столицу нечего везти. И поэтому фрахт 20-тонной фуры из Москвы в Новосибирск стоит 140–150 тыс. руб., а обратно — 40–50 тыс. руб., лишь бы расходы на солярку возместить. Маршрут СУАР— Москва—Новосибирск дает перевозчику возможность зарабатывать одновременно и на перевозке груза из Китая, фрахт до Москвы стоит примерно 336 тыс. руб., и на доставке товара из столицы в Сибирь», — объясняет господин Трунаев. Но в итоге Китаю надоело смотреть на нарушения закона перевозчиками сквозь пальцы.

Впрочем, если до начала текущего кризиса в российской экономике основной товарооборот шел из Китая в Россию, то с 2014 года

ситуация кардинально изменилась. «Товарооборот упал. Китайские товары стали очень дорогими для россиян. По данным Сибирского таможенного управления (СТУ), внешнеторговый оборот СФО с Китаем в 2015 году составил \$5,56 млрд: экспорт — \$3,84 млрд, импорт — \$1,71 млрд. Это на 27,3% меньше уровня 2014 года, когда внешнеторговый оборот достиг \$7,65 млрд. В первом квартале 2016 года экспорт составил \$843,7 млн (–15,6% к первому кварталу 2015 года), импорт — \$372,2 млн (–7,5%).

По итогам 2015 года лидерами по объемам экспорта в Китай стали Иркутская область (55,1% от стоимостного объема экспорта в КНР), Кузбасс (14,3%), Красноярский край (11,8%), Новосибирская область (6%). Наибольшие объемы импорта пришлось на Новосибирскую область (30,3%), Забайкальский край (26,3%) и Иркутскую область (17,8%).

Китайская угроза

По соглашению между Россией и Китаем каждая сторона получила по 1 тыс. разреше-

ний на перевозку грузов автотранспортом транзитом через Казахстан. «Сибирским перевозчикам выделена 231 квота. То есть грузоперевозчики могут совершить за год 231 поездку в Китай через Казахстан. Наибольшее количество квот — 76 — выдано на четвертый квартал 2016 года. По нашим расчетам, этого количества должно хватить. По итогам, я думаю, на следующий год будет предложение с нашей стороны оставить тот же объем или увеличить», — говорит специалист сибирского филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков Александр Жаров. По его словам, право на такие перевозки получили 13 сибирских компаний, в том числе четыре новосибирские: «Сибирский экспедитор», ИП Быков Е. Н., ООО «Стартавто» и «З-й автокомбинат». Для сравнения: через Забайкальский край только из Западной Сибири в прошлом году осуществляли автомобильные грузоперевозки 38 компаний. Больше всего перевозчиков на этом направлении из Новосибирской области и Алтайского края — по 15 компаний из каждого региона. Одновременно на этом маршруте работает несколько десятков транспортных компаний из Восточной Сибири.

Получение разрешения на въезд на китайскую территорию вовсе не гарантирует сибирским автоперевозчикам возвращения былых позиций на рынке. «За три с лишним года сибирские компании растеряли клиентов, их успешно подобрали конкуренты из Казахстана», — констатирует Вячеслав Трунаев. Казахские перевозчики находятся в лучших экономических условиях, чем сибирские, убежден директор компании «Алтай-транс-вектор» Сергей Якимец. «У нас топливо стоит 34–36 руб., а у них 120 тенге — это 24 руб. на наши деньги. При этом у них совершенно другие процентные ставки по банковским кредитам, другое отношение к лицензированию. Власть там реально помогает бизнесу, а у нас только разговоры», — говорит господин Якимец.

Кроме того, многие западносибирские перевозчики, работавшие с Китаем, перераспределены на Забайкальск и Дальний Восток. «Сейчас, чтобы вернуться на этот маршрут, транзитом через Казахстан, потребуется время для восстановления связей с отправителями, получателями грузов. Видимо, активная работа начнется где-то летом», — считает Александр Жаров. По его мнению, в ближайшее время следует ожидать ужесточения конкуренции со стороны китайских перевозчиков: «Раньше китайцев на этом направлении не было. Присутствие китайского грузового транспорта, конечно, ситуацию изменит, и перевозчикам надо учитывать этот момент».



85 лет
НОВОСИБИРСКОЙ
ЭНЕРГОСИСТЕМЕ

СИБЭКО- с нами надежно!