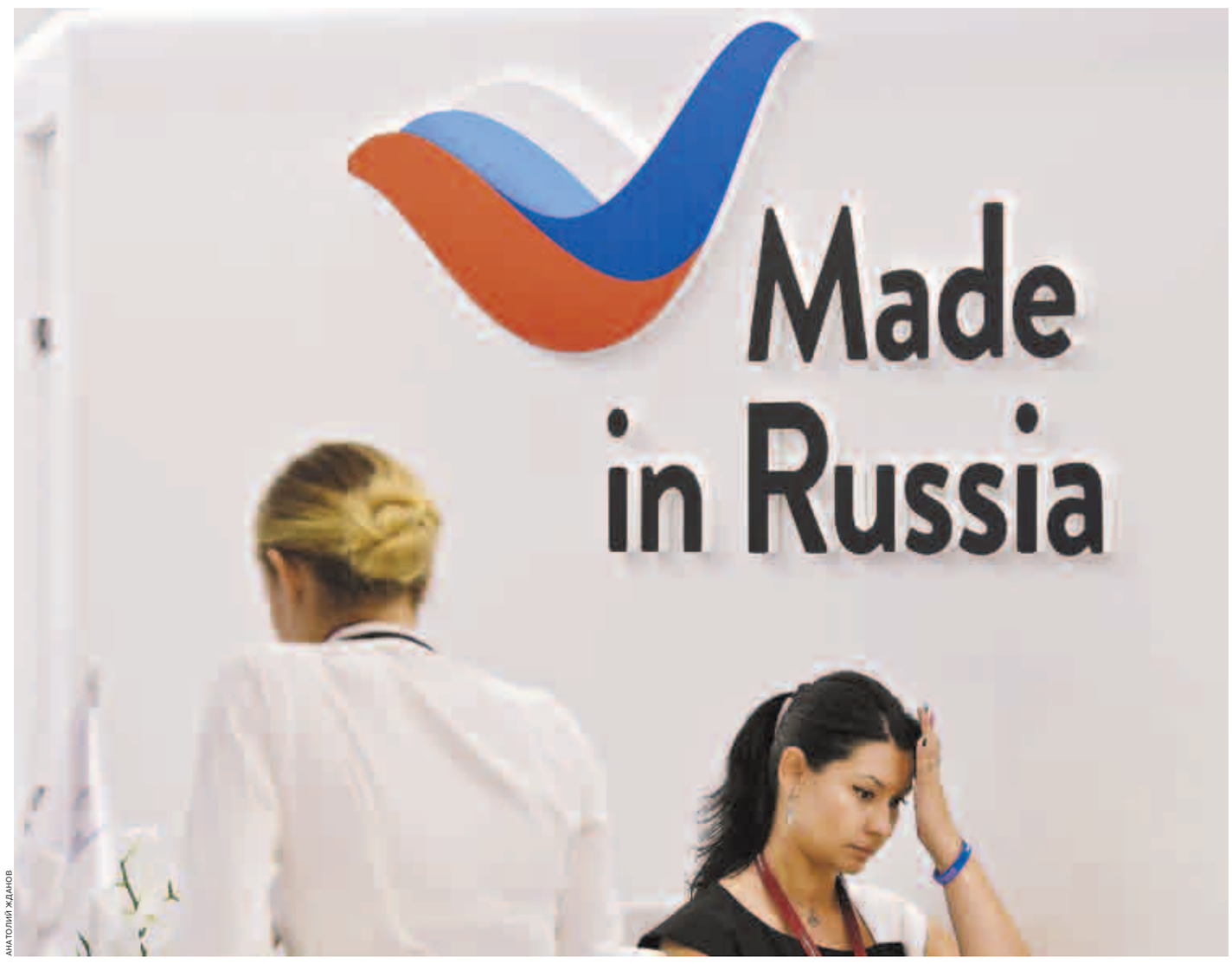
Противоречивая Азия

В условиях жесткой конкуренции отечественные производители осваивают новые рынки, самым близким и потому приоритетным является Азиатско-Тихоокеанский регион. Производители смотрят на Восток с большим интересом, но нередко им не хватает инициативы и хватки. Впрочем, государство уже поставило задачу по кратному росту сибирского экспорта.

— торговля —



АНАТОЛИЙ ЖДАНОВ

Проблему развития экспорта эксперты видят в недостаточной инициативе самих производителей, у которых интерес к Азии сочетается с настороженностью

Сибирский экспорт: большая задача

По данным Сибирского таможенного управления, в первом полугодии 2019-го экспорт СФО в страны Азии составил $9,5 млрд — это на 11% больше, чем в аналогичный период прошлого года. Доля продовольственных товаров и сельскохозяйственного сырья в этом объеме пока невелика — 4% ($379 млн). Однако годовой стоимостный прирост экспорта этой категории товаров составил 13%.

Больше всего продовольствия вывозилось в Китай (33,5%), Казахстан (28%), Монголию (около 9%). Лидирующие позиции в экспорте СФО в страны Азии продовольственных товаров и сельхозсырья занимают конфеты, шоколад и другие какаосодержащие продукты (18% от стоимости вывезенного продовольствия) прежде всего в Китай и Казахстан; масличные семена и плоды (семена льна, рапса, подсолнечника, семена цветов и овощных культур, их доля составляет 15%) в основном в Китай, Казахстан, Монголию; злаки (пшеница, ячмень, гречиха, овес и др., их доля — 13%) преимущественно в Азербайджан, Китай, Иран, Казахстан, Монголию.

На июньском совещании по вопросам развития производства и экспорта продукции АПК СФО министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев поставил масштабную задачу перед производителями Сибири: к 2024 году увеличить экспорт сельхозпродукции более чем в два раза: с нынешних $917 млн до почти $2 млрд.

Планируется, в частности, что Новосибирская область и Алтайский край нарастят поставки за рубеж примерно в 2,5 раза за счет зерновых, готовой пищевой и мясо-молочной продукции.

В министерстве сельского хозяйства НСО пояснили, что в рамках реализации нацпроекта «Международная кооперация и экспорт» был разработан и утвержден 11 декабря 2018 года паспорт регионального проекта «Экспорт продукции АПК. Новосибирская область». Проектом предусмотрено увеличение объема экспорта продукции АПК до $305,9 млн к 2024 году (с учетом транзитного экспорта).

Первая задача, которую регион будет решать для выполнения амбициозных планов, — наращивание производства, прежде всего путем технологического перевооружения отрасли. В мясо-молочном секторе увеличение объемов планируется за счет реализации инвестпроектов. А в сфере производства зерновых и масличных культур резервами роста будут ввод в оборот неиспользуемой пашни, применение минеральных удобрений, качественного семенного материала, обновление сельхозтехники.

Вторая задача — создание экспортно-ориентированной товаропроводящей инфраструктуры. Основной региональный проект в этом направлении — строительство оптово-распределительного центра под Новосибирском компанией «Росагромаркет». Общая площадь складских помещений первой очереди составит 105 тыс. кв. м.

Кроме того, региональный проект предполагает устранение торговых барьеров — тарифных и нетарифных — для обеспечения доступа продукции на целевые рынки.

Четвертая необходимая мера — создание системы продвижения и позиционирования продукции АПК: организация выставок-ярмарок и т.д.

Начальник управления Алтайского края по пищевой, перерабатывающей промышленности, фармацевтической промышленности и биотехнологиям Александр Большаков уверен, что региону вполне по силам увеличить экспортный оборот в 2,5 раза. «Сейчас мы экспортируем не более 5% от общего объема производства продовольствия,— говорит господин Большаков.— Поэтому, решив логистические сложности, мы выполним поставленную задачу». Возможными мерами по сокращению логистических расходов экспортеров чиновник считает субсидирование транспортных тарифов либо законодательное ограничение тарифов частных железнодорожных перевозчиков, которые сейчас фактически не регулируются. В региональном минсельхозе пояснили, что постановлением правительства РФ № 406 определено возобновление поддержки на транспортировку зерна на период до 31 августа 2019 года, но для более эффективной реализации зерна урожая 2019 года необходимо пролонгировать постановление. Для стимулирования отгрузок зерна правительство Новосибирской области ведет работу с федеральным Министерством сельского хозяйства по продолжению субсидирования провозной платы.

Другой логистической задачей для Алтайского края стала организация контейнерных перевозок: сейчас с контейнерами работает лишь станция Барнаул, а для активного экспорта в те же Китай и Монголию нужна возможность отправлять контейнеры с нескольких разных станций. Оптимальным способом решения проблемы может стать привлечение инвестиций на условиях государственно-частного партнерства, полагает Александр Большаков.

Азия вошла во вкус

Интерес азиатских стран к российской пищевой продукции сейчас велик, говорит директор по внешнеэкономической деятельности ГК «Экспорт Сибирь» Андрей Скаблов. Примета последнего времени — большой спрос на растительные масла (такие как рапсовое, подсолнечное, рыжиковое) и различные готовые продукты, в частности шоколад, овсяные хлопья. Хорошие перспективы по экспорту рапсового масла появились у Омского маслоэкстракционного завода (МЭЗ). По информации министерства сельского хозяйства и продовольствия региона, в августе был создан график регулярных контейнерных поездов из региона. 10 августа омский МЭЗ отправил в Китай контейнерный поезд с 1,8 тыс. т рапсового масла со станции Омск-Восточный.

А еще у Китая растет интерес к сибирскому мороженому, говорят участники рынка. Один из крупнейших в Сибири поставщиков мороженого в Китай, новосибирская компания «Купинское мороженое», предполагает в 2019 году увеличить объемы поставок по сравнению с 2018-м. Гендиректор предприятия Алексей Руденских не стал раскрывать оборотов, но рассказал, что мороженое оправляется автотранспортом и с неодинаковым успехом поставляется на различные территории Северного Китая. Для закрепления присутствия на рынке очень важным стало развитие партнерских отношений с китайскими дистрибуторами и агентами, говорит господин Руденских, поскольку входить непосредственно в розничные сети — дорогостоящая затея.

По данным СТУ, шоколада, конфет и других какаосодержащих продуктов в первом полугодии было экспортировано из Сибири в Азию на $68,2 млн, готовых мучных и зерновых продуктов — на $45,5 млн, а жиров и масел — на $32,2 млн.

О страхах и сомнениях

Однако до массовой экспансии сибиряков в Азию пока далеко. «Если говорить о зерне и масле, то основная проблема — в объеме потенциальных заказов китайских импортеров: они слишком велики,— объясняет Андрей Скаблов.— Сейчас у меня есть запрос на поставку от 5 до 15 тыс. т рапса в месяц, а также на 50 тыс. т рапсового масла в месяц. Такой объем может поставить только ряд крупных профильных компаний. А кооперация у нас до сих пор не развита, хотя эта тема уже долго муссируется». Одну из основных препон развития подлинной аграрной кооперации господин Скаблов видит в политической конкуренции между сибирскими регионами.

Второй проблемой развития экспорта собеседник считает недостаточную инициативу самих производителей, в которых интерес к Азии сочетается с настороженностью. «Есть непонимание и опасения»,— говорит Андрей Скаблов. с14

Скатертью дорога

— инфраструктура —

с10 По данным пресс-службы правительства региона, в качестве завершающего этапа формирования обходной транспортной структуры вокруг Новосибирска к 2030 году планируется закончить строительство скоростной магистрали непрерывного движения «Юго-Западный транзит», призванной соединить в кольцо Восточный и Северный обходы Новосибирска, Р-254 «Иртыш» и Р-256 «Чуйский тракт». Также к 2023 году планируется сдать новый мост через Обь в створе ул. Ипподромской в центре Новосибирска, наличие которого позволит соединить скоростную автомагистраль с дорогой до аэропорта Толмачево.

МАКСИМ КИМЕРЛИНГ

Транссибирская магистраль после запланированной модернизации и развития БАМа сможет дополнительно принять около 7–8% общего грузопотока

Будущее Транссиба и «Шелковый путь»

«Новосибирск расположен в центре уникального для восточной части страны региона на пересечении важнейших транспортных коридоров, где в радиусе 600–700 км проживает более 13 млн человек — почти половина населения Сибири и Дальнего Востока»,— говорит председатель Союза транспортников, экспедиторов и логистов Сибири (СТЭЛС) Сергей Максимов.

Вместе с тем сегодня загрузка мощностей Транссиба составляет около 90%, а по некоторым направлениям — свыше 100%: часть составов просто отстаивается, ожидая своей очереди на проход. Поэтому в майском указе президент страны поставил задачи по увеличению грузопотока и прохождению груза от Владивостока до западной границы России за семь дней. Ранее РЖД провела ряд экспериментов, доказавших жизнеспособность этих сроков. «Японские компании неоднократно заявляли о готовности подписать контракты на отправку контейнерных поездов — наиболее высокорентабельных грузов — хотя бы раз в неделю из Японии в Западную Европу. Однако реализовать данные задачи без коренной модернизации Транссиба и БАМа невозможно»,— говорит эксперт.

При этом существенным вызовом является создание коридора нового «Шелкового пути», который должен пройти в обход дальневосточных, сибирских и ряда уральских регионов. «Это может привести к их выпадению из глобальных логистических цепей поставок, сокращению их участия в международной кооперации,— объясняет господин Максимов.— Сегодня по Транссибу перевозится 6,2% от объема грузопотока из стран АТР в Европу. В перспективе еще 5% сможет принять на себя новый „Шелковый путь“. Основной вопрос: будут эти 5% „Шелкового пути“ за счет перераспределения с Транссиба либо удастся их забрать у морских линий? Транссибирская магистраль после запланированной модернизации, развития БАМа, совершенствования сервиса перевозок сможет дополнительно принять еще порядка 7–8% общего грузопотока. Итого доля сухопутного маршрута может составить 18–20%. Морской окружной маршрут по-прежнему останется основным. Важно, чтобы сухопутные маршруты конкурировали не между собой, а с морским. Если начнется жесткая конкуренция сухопутных маршрутов, то можно ожидать, что существенного роста не произойдет, они, скорее, будут перераспределять поток в 8–10% от общего объема между собой».

По мнению господина Максимова, в связи с этим крайне важно обеспечить кооперацию Транссиба и «Шелкового пути», показать клиентам, что сухопутные маршруты более стабильны, имеют меньшее время доставки и конкурентоспособный тариф, также необходимо обеспечить сопряжение Транссиба и «Шелкового пути» рокадными дорогами.

«Транссиб должен не составлять конкуренцию китайскому „Шелковому пути“, а являться частью сухопутного маршрута из Китая в страны Европы. Если сравнивать этот путь с морским вариантом „Шелкового пути“, то доставка морем значительно проигрывает железнодорожному транспорту по срокам,— подтверждает слова коллеги Игорь Нагорнюк.— Если по железной дороге груз из Поднебесной в Германию можно доставить за 15 дней, то морской транспорт проделывает тот же путь в среднем за 30–40 дней. Если говорить о конкуренции с автомобильным маршрутом Китай — Западная Европа, то это не конкурент, а, скорее, альтернативный вариант железной дороге. Грузы автотранспортом будут доставляться быстрее, но другим маршрутом, который дополнит железнодорожный. Сегодня важно наращивать пропускную способность железнодорожного транспорта, что благоприятно скажется и на экономическом развитии Новосибирской области, поскольку мы знаем, что больше половины всех грузов в регионе перевозится по железной дороге».

Директор по операциям FM Logistic Алексей Бормин также отмечает, что сейчас Транссибирской магистралью пользуются все больше и чаще, увеличивается количество контейнерных поездов, идущих с Дальнего Востока в Европу, а также количество прямых поездов с экспортным грузом из Сибири в Китай. «Данный маршрут стал хорошей альтернативой морским перевозкам за счет уменьшения транзитных сроков. Однако развитие этого экспортного коридора идет не без сложностей. Собственникам контейнеров стало выгодно отправлять контейнеры напрямую в Китай, тем самым создавая дефицит на внутреннем рынке, а именно на направлении Сибирь — Дальний Восток. Это приводит к увеличению ставок на внутрироссийские перевозки по этому маршруту на 10–25%, что не лучшим образом сказывается на всех участниках локальных цепей поставок»,— говорит он.

«От наших казахстанских коллег мы иногда слышим, что развитие „Шелкового пути“ и логистических хабов в Северном Казахстане будет способствовать тому, что функции крупнейшего транспортно-логистического узла Сибири, которые сейчас реализует Новосибирск, со временем переместятся в Павлодар и Усть-Каменогорск. На мой взгляд, в нынешней ситуации наиболее верно говорить о кооперации России и Казахстана для обеспечения реализации транспортно-логистического потенциала обоих государств,— комментирует Сергей Максимов.— Процесс формирования сопряжений Транссиба и „Шелкового пути“ должен начинаться уже сейчас, и большое значение будет иметь их наполнение грузопотоком. В этой связи СТЭЛС достигнута договоренность с Западно-Сибирской железной дорогой о возможности организации контейнерного поезда Китай (Урумчи) — Достык — Новосибирск транзитом через Казахстан».

Другое предложение СТЭЛС, которое также нашло поддержку в правительстве Новосибирской области и у Западно-Сибирской железной дороги, — это проработка проекта по организации поезда Урумчи — Новосибирск транзитом через Казахстан. Суть проекта заключается в курсировании пассажирского поезда с включением в его схему почтово-багажных вагонов. Организация подобного поезда позволит обеспечить развитие грузовых и почтовых перевозок между Россией и Китаем транзитом через Казахстан. Интерес к данному проекту проявляют также российские и китайские туристические компании.

По данным пресс-службы правительства Новосибирской области, при оптимистичном сценарии развития экономики ожидается полноценное встраивание Новосибирской области в проект нового «Шелкового пути». «При реализации проекта предусматривается организация высокоскоростного сообщения по направлению Омск — Новосибирск — Красноярск, модернизация железнодорожной сети для связи с Китаем (г. Урумчи), а также включение автодорог федерального значения Р-254 „Иртыш“ и Р-256 „Чуйский тракт“ в единый транспортный коридор с развитием транспортно-логистического комплекса Урумчи. Также ожидается встраивание в „Шелковый путь“ воздушного транспорта по направлению Китай — Европа»,— пояснили специалисты пресс-службы.

Маргарита Решетинская

МНЕНИЕ

Игорь Низовских, генеральный директор ООО «Новосибирский транспортный терминал»:

— Для реализации Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на территории России (транспортировка грузов по железной дороге за семь дней и увеличение в четыре раза объема грузов, перевозимых в контейнерах) к 2024 году должны быть выполнены два условия: создана сеть опорных транспортно-логистических центров и увеличена пропускная способность БАМа и Транссиба.

Проект транспортно-логистического центра под рабочим названием «Чик», который мы реализуем в Новосибирске, как нельзя лучше отвечает заявленным требованиям к опорным ТЛЦ. Рядом находятся федеральная трасса и железнодорожная станция Чик, через которую прием-отправочный парк терминала примкнет к Транссибу, а сам ПЛП даст возможность сотрудничества с предприятиями-резидентами. Кроме того, местоположение будущего терминала позволит не загружать городские магистрали.

Поскольку ТЛЦ «Чик» будет создаваться командой, имеющей опыт реализации подобных проектов (например, ТЛЦ «Восточный» в Московской области), то здесь будут внедрены лучшие практики. Мы учитываем климатические особенности региона, поэтому в проект заложены IT-решения, которые обеспечат бесперебойную работу терминала. Среди них уже использующаяся на ТЛЦ «Восточный» собственная разработка, позволяющая ускорить поиск и выдачу контейнера заказчику.

Развитие проекта ТЛЦ «Чик» будет влиять и на его окружение. Не секрет, что въезд в город со стороны Омска проблемный: дорога требует расширения, мы будем участвовать в продвижении этой идеи. Поток автотранспорта резидентов ПЛП постоянно увеличивается, а с появлением ТЛЦ он возрастет многократно. Также совместно с РЖД запланировано проведение реконструкции станции Чик для увеличения пропускной способности.

Ближайшее полугодие мы будем вести предпроектные изыскания, согласовательные процедуры, проектирование, весной 2020 года планируем начать первый цикл строительства. К 2021 году должна быть сдана первая очередь ТЛЦ, а к 2023 году мы выйдем на проектную мощность.