

ВЭД приказала на выход

Динамика внешнеэкономической деятельности регионов Сибирского федерального округа (СФО) в первом полугодии 2022-го оказалась негативной, говорят участники рынка. В целом по России импорт просел в четыре раза, экспорт — на 20%. В сибирских субъектах ситуация аналогичная. Производители уменьшили поставки на внешние рынки алюминия, каучука, лития и продукции лесоперерабатывающей отрасли. Возросшие грузоперевозки в страны Азии не смогли компенсировать падение общего оборота, отмечают аналитики.

— Конъюнктура —

Отказ западных партнеров от покупки российской нефти и угля, ограничения на передвижение грузового транспорта и другие санкции привели к устойчивому сокращению объемов российского экспорта, импорта и уменьшению положительного сальдо торгового баланса. По предварительной информации Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП), в первом полугодии 2022-го произошло общее снижение грузоперевозок по международным маршрутам в России на 31%. При этом на европейском направлении падение составило более 50%.

«С марта 2022 года отмечаются существенные изменения как в динамике, так и в структуре экспорта предприятий, входящих в Центрально-Сибирскую торгово-промышленную палату (Красноярский край). Наблюдается общее снижение экспортных поставок алюминия, каучука, лития и продукции лесоперерабатывающей отрасли», — комментирует президент Центрально-Сибирской торгово-промышленной палаты Рафаэль Шагеев. По его словам, среднее падение экспорта в Красноярском крае с начала года составило 3%, с марта — 11%.

В Кузбасской торгово-промышленной палате в первом полугодии 2022-го было выдано на 3% меньше сертификатов «о происхождении товаров» местным экспортерам, чем в аналогичный период 2021-го — всего 1,7 тыс. (в первом полугодии 2020-го — 1,8 тыс.). Однако необходимо учесть, что при упрощенной системе таможенного оформления между Россией и Казахстаном, Беларуссией, Арменией и Киргизией во многих случаях (если товар не включен в обязательный реестр) сертификаты не требуются.

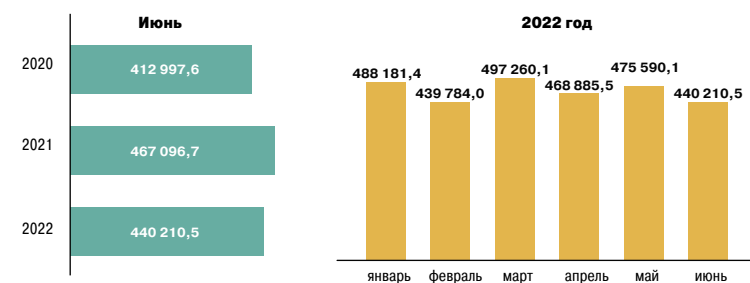
Количество заявок от экспортеров в департамент экспертизы, сертификации и оценки ТПП Восточной Сибири (Иркутская область) за семь месяцев 2022 года выросло на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2021-го. «В то же время относительно максимального объема услуг департамента, который был в марте текущего года, на конец июля 2022-го мы фиксируем снижение количества заявок от субъектов экономической деятельности более чем на 38%», — говорит президент союза «Торгово-промышленная палата Восточной Сибири (Иркутская область)» Алексей Соболев.

За семью печатями

Точных данных о передвижении грузов за пределы России сегодня у

ГРУЗОБОРОТ ПО РФ, МЛН ТОННО-КИЛОМЕТРОВ

ИСТОЧНИК: РОССТАТ



Экспорт переориентируется на Восток и Юг, его стоимостные объемы растут за счет высоких мировых цен, а физические — сокращаются

официальных источников нет. Так, Российский экспортный центр ответил на запрос редакции, что «пока не может дать нужных цифр». В Сибирском таможенном управлении сообщили, что «публикация статистических данных приостановлена ввиду распоряжения правительства РФ».

В то же время Росстат выложил данные о грузообороте транспорта за первое полугодие 2022-го только в пределах России. В этот период автомобильные перевозки в сравнении с аналогичным периодом прошлого года сократились на 0,1%. Железнодорожные перевозки оказались меньше на 3%, объем поставок авиацией упал в шесть раз.

В исследовании Института мировой экономики Петерсона (PIIE) об эффективности санкций против РФ говорится, что экспорт в Россию в 2022 году из стран, которые ввели ограничения, упал примерно на 60%. Из государств, которые не вводили ограничения, — примерно на 40%. Только у трех из 54 стран увеличился экспорт в РФ, однако повышения были незначительными. Эти три страны — Израиль, Узбекистан и Бразилия. Однако импорт из России за это же время резко вырос до рекордных \$10,3 млрд. Специалисты PIIE проанализировали данные по 54 странам, на которые в 2021 году приходилось почти 90% российского импорта.

Алексей Соболев рассказывает, что количество стран, с которыми ведется внешнеэкономическая деятельность в регионе, действительно изменилось. «Максимальное количество экспортных маршрутов в 2022 году мы фиксировали в марте — 20 стран.

В апреле наблюдали 30%-ное снижение, которое затем частично компенсировалось новыми азиатскими направлениями и на конец июля составило 90% от полугодового максимума 2022-го, а именно — 18 стран, в основном из Азии», — рассказывает он. При этом изменилась структура экспорта: место выпавших БАДов, тортов, чипсов и мороженого заняли мускус, паллеты, напитки, макаронные изделия и кабель.

«Причинами снижения экспортной активности наши заказчики называют ограничения со стороны стран-импортеров, из-за которых возникли трудности с платежами, запрет экспорта на определенные товары, который был введен российской стороной. С июня началось усложнение логистики и повышение транспортных тарифов, когда продавцам просто стали невыгодны эти сделки. Есть примеры, когда производителю вообще не удалось отправить свой товар покупателю, потому что ни одна логистическая компания не принимает его к перевозке. Еще одна причина снижения экспортной активности — действующий курс рубля, когда экспорт для наших производителей становится менее выгодным по целому ряду товаров. К сожалению, некоторые небольшие предприятия лесопромышленного комплекса сегодня, по сути, работают на склад. А кто-то вообще приостановил выпуск продукции до изменения ситуации», — объясняет Алексей Соболев.

Движение по железной дороге

По информации пресс-службы ОАО «РЖД», в 2022 году экспортные поставки из Сибири уменьшились, главным образом в северо-западном направлении. Полностью прекращены перевозки на Украину. Перевозки

экспортных грузов по железной дороге из СФО в страны Азии в первом полугодии 2022-го выросли на 4,6% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, до 60 млн т. В том числе поставлено 50 млн т угля (+10,6%).

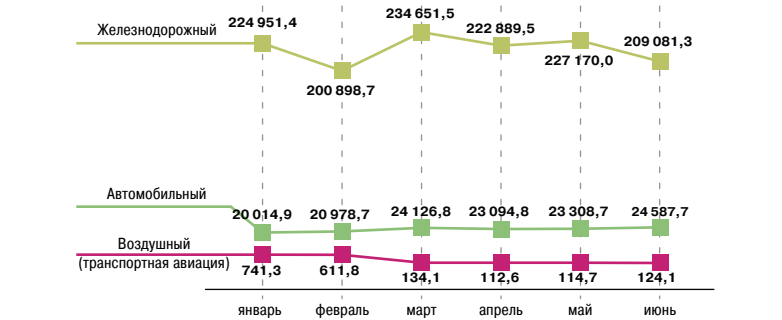
Перевозки экспортных грузов из Дальневосточного федерального округа выросли на 13,4%, до 19 млн т. Экспорт каменного угля из ДФО вырос на 42,7%, до 13,7 млн т.

«В настоящее время наблюдается переориентация в пользу рынков Азиатско-Тихоокеанского региона (АТР) грузопотоков, ранее следовавших в страны ЕС на экспорт в восточном направлении, преимущественно за счет увеличения экспортных отправок неугольных грузов, черных металлов, нефтяных грузов, а также широкой номенклатуры грузов в контейнерах», — сообщили в пресс-службе ОАО «РЖД».

В РЖД отмечают, что существенное влияние на структуру экспортных перевозок по железной дороге в наиболее востребованном восточном направлении оказала приостановка действия с 15 марта 2022 года правил недискриминационного доступа перевозчиков к инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования, утвержденных постановлением правительства России 25 ноября 2003 года №710 (ПНД), а также утверждение временных правил определения очередности перевозок грузов. В рамках временных правил наибольшим приоритетом обладают перевозки грузов для нужд потребителей внутри страны, а также экспортные перевозки высокотехнологичных грузов, обеспечивающих значительный вклад в формирование российского ВВП (черных металлов, продукции высокого передела, перевозкой в контейнерах, и др.).

ГРУЗОБОРОТ ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ПО РФ В 2022 ГОДУ, МЛН ТОННО-КИЛОМЕТРОВ

ИСТОЧНИК: РОССТАТ



В результате в период приостановки действия ПНД (с марта по июль 2022 года) в направлении Восточного полигона (БАМа и Транссиба) дополнительно экспортировано около 2 млн т черных металлов и грузов в контейнерах, что более чем на 30% выше уровня 2021-го.

Сибирь выбирает Восток

Рост грузооборота в восточном направлении отмечают все участники рынка. «На смену ЕС как главному импортеру приходит Азия — Иран, Индия и Китай. Многие западные импортеры ушли формально, а реально продолжают, пусть и в меньших объемах, работать в России. По объему пока мы видим падение импорта в целом практически в четыре раза, при росте импорта из стран Азии на 5–20%», — говорит доктор экономических наук, директор Института психолого-экономических исследований Александр Неверов.

Основными направлениями грузоперевозок для сибирских транспортных предприятий сегодня являются КНР (75–80%), Монголия (11–12%) и страны Средней Азии. Также заметно возрос интерес у сибирских перевозчиков к доставке грузов в Турцию, Азербайджан, Иран, Грузию. «Обсуждается возможность перевозок грузов из ОАЭ, а также доставка груза на границу с Афганистаном», — говорит руководитель сибирского филиала АСМАП Анатолий Антонов.

Падение импорта из Европы в первом полугодии 2022-го сейчас сменяется активным ростом за счет переориентации импортных потоков, укрепления рубля, усиления роли посредников в международной торговле, легализации параллельного импорта и обнуления ставок на ввозные таможенные пошлины для ряда товаров. «Наибольший прирост отмечают сегменты товаров народного потребления, автомобилей, бытовой электроники», — говорит управляющий партнер центра правовой поддержки внешнеэкономической деятельности «ПравоВЭД» Дмитрий Светлов.

Экспорт также переориентируется на Восток и Юг, отмечают эксперты. Его стоимостные объемы растут за счет высоких мировых цен, а физические — сокращаются на 15–20%. «Цепочки усложнились просто за счет слабости инфраструктуры на южном и восточном направлениях. С Западом экспорт падает, и цепочки практически все разрушены», — добавляет Александр Неверов.

Увеличились поставки в Грузию, Абхазию, Азербайджан, Узбекистан и Казахстан продукции лесопереработки — фанеры, бруса и доски, добавляет Рафаэль Шагеев. «В 2022 году наши экспортеры также открыли новое направление для поставок пиломатериалов — Египет. Отмечу изменения в структуре экспорта наших предприятий в ОАЭ. В это государство полностью прекратились поставки оборудования для плавления металлов, при этом вырос экспорт аллюминиевой продукции и драгоценных металлов — золота и серебра», — подчеркнул эксперт.

В условиях разрушенных прямых схем поставок товаров в ЕС также возрастает роль посреднических схем, в том числе и для поставок отдельной продукции. «По номенклатуре товаров устойчивый интерес сохраняется

к поставкам энергоресурсов, лесоматериалов и древесины, сельскохозяйственной продукции, некоторых продуктов питания, строительных материалов и прочего», — комментирует Дмитрий Светлов.

Гадание по ВЭДу

К концу 2022 года экономика адаптируется к новой реальности, и новые торговые цепочки начнут стабилизироваться, считает Александр Неверов. «Важно, что этот поворот все равно шел и состоялся бы. Просто он ускорился с 5–10 до 1–3 лет. При этом изменится ассортимент товаров, ряд торговых марок ушли или еще уйдут, на их место придут азиатские. В остальном за Азией, азиатским и африканским рынками будущее. Так что мы поворачиваемся в правильное направление», — полагает эксперт.

В ближайшем будущем, отмечают опрошенные эксперты, вряд ли можно ожидать полного восстановления импорта и экспорта, а также выхода на показатели 2021 года. «Развитие международной торговли будет зависеть в том числе от возможности государства решить проблемы транспортно-логистической инфраструктуры в России, диверсификации экспорта при условии точечной адресной поддержки критически важных импортных поставок», — считает Дмитрий Светлов.

В целом, уверены аналитики, если макроэкономическая ситуация и санкционные условия не изменятся, тенденции сокращения ВЭД сохранятся. При этом будет усиливаться регионализация рынков. «Экономика останется глобальной, но политический фактор заставит конфликтующие страны сотрудничать друг с другом через посредников. Большие экономики будут становиться более самостоятельными в плане производств. Россия встает на путь новой индустриализации», — полагает генеральный директор «Окома logistics» и эксперт в области логистики Павел Попов.

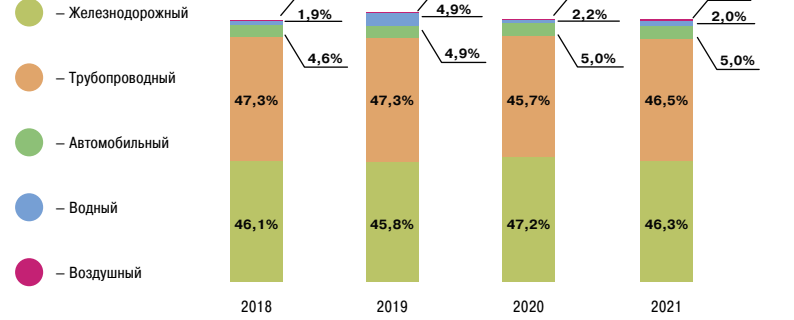
Минэкономразвития России в своем прогнозе социально-экономического развития РФ на 2023 год отмечает, что по итогам 2022 года в реальном выражении экспорт товаров снизится на 14,2% к 2021 году (в том числе нефтегазовый — на 8,4%, нефтегазовый — на 19,9%). При этом в результате роста экспортных цен снижение в номинале будет более умеренным (–2,3%). Импорт товаров сократится на 26,5% в реальном выражении за счет сжатия внутреннего спроса и перебоев в логистике. Номинальное снижение импорта будет меньше (–17,1%) с учетом высокого дефлятора: импортируемые товары приобретаются с наценкой из-за мировой инфляции, дополнительных транзакционных издержек.

Аналитики Банка России ожидают снижения объема импорта товаров и услуг в 2022 году на \$113 млрд по сравнению с прошлым годом, до \$266 млрд. «В 2023–2024 годах ожидается его постепенный рост до \$288 млрд и \$306 млрд соответственно», — говорится в сообщении. Сокращение объема экспорта прогнозируется с \$550 млрд в 2021 году до \$484 млрд в 2022-м, а в 2023–2024 годах — до \$446 млрд и \$448 млрд соответственно.

Лолита Белова

СТРУКТУРА ГРУЗОБОРОТА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА ПО РФ

ИСТОЧНИК: РОССТАТ



БАМ по пути

— Инфраструктура —

«Для нас это ключевой проект в сфере логистики», — отмечает он.

Развитие Восточного полигона обеспечит мультипликативный эффект, подчеркивает Борис Левин. Увеличение грузопотоков и пассажиропотоков обеспечит прирост населения в Сибири и на Дальнем Востоке, развитие городской и пригородной транспортной и энергетической инфраструктуры. Произойдет интеграция разных видов транспорта на основе мультимодальных перевозок.

«Одна из главных проблем — малонаселенность Сибири и Дальнего Востока. Причины различные: отсутствие рабочих мест, необходимых социальных условий, свободы перемещения,

возможности получать образование и пр. Реализация масштабных проектов должна решить эти проблемы. К примеру, одним только железнодорожников и транспортных строителей потребует более чем по 50 специальностям. А это — новые задачи перед транспортными вузами, новые возможности для молодежи получить качественное образование и гарантированное трудоустройство на местах, в регионах. То есть сократится демографический спад за счет оттока молодого населения из восточных регионов в центр», — считает господин Левин.

Успеть за миром

Темпы реализации реконструкции Транссиба и БАМа с технической точки зрения нормальные, а вот с позиций темпов изменения логистики ми-

ровой экономики они отстают, считает директор Института психолого-экономических исследований Александр Неверов. «Фактически Транссиб и БАМ в расширенном состоянии нужны уже сейчас, сегодня. Поворот на Восток требует скорейшего решения этого вопроса», — отмечает он.

В то же время заместитель председателя правительства РФ — полномочный представитель президента России в Дальневосточном федеральном округе (ДФО) Юрий Трутнев добавляет, что в проект модернизации с учетом сегодняшних реалий необходимо внести правки. «Сформированные на сегодняшний день планы по модернизации БАМа и Транссиба устарели. Они формировались в то время, когда транспортные потоки еще не раз- вернулись на Восток. Сейчас нужны

другие темпы, другие решения, другое количество людей. Мы сегодня не возим не весь груз, который должны перевезти к восточным границам. То есть часть грузов предприятий остается на местах. И каждая тонна, а в масштабах Восточного полигона можно говорить о каждом миллионе тонн, который остался на территории России. — это убыток для экономики страны в тот период, когда она нуждается в интенсивном развитии. Расширение Восточного полигона — это задача, которая сейчас решается правительством», — говорит Юрий Трутнев.

Инвестиции в восточное направление, даже с учетом дополнительной господдержки и повышения тарифов ОАО «РЖД» в 2022 году, на сегодня недостаточны, констатирует глава «Infoline-аналитики» Михаил

Бурмистров. Однако власти пока не готовы передать проект в концессию, отмечает эксперт.

В начале июня газета «Коммерсантъ» со ссылкой на источники писала, что Газпромбанк и «Бамтоннельстрой-мост» предложили президенту Владимиру Путину передать проект развития БАМа и Транссиба в концессию. Как утверждают глава правления Газпромбанка Андрей Акимов и глава совета директоров «Бамтоннельстрой-моста» Руслан Байсаров, при расширении «узких» мест и реконструкции магистралей к 2035 году продукция способные БАМа и Транссиба вырастет до 260–280 млн т.

Михаил Бурмистров полагает, что такую беспрецедентную по масштабам и значимости для экономики концессию и в прежних условиях никто

бы не позволил, а в текущих — тем более. Он подчеркивает, что безопасность и развитие страны не могут зависеть от исполнения или неисполнения одной концессии.

Александр Неверов считает, что такой вариант решения проблемы реален. «Экономическая выгодность Транссиба и БАМа на ближайшие десятилетия несомненна, а значит, всем сторонам концессия способна дать выгоду. Например, китайские компании с удовольствием возьмут эти проекты. Уверен, что и российские тоже», — комментирует он.

Газета «Коммерсантъ» отмечала, что вопрос концессии правительством РФ прорабатывается, в том числе Минтранс инициировал создание рабочей группы для проработки всех вариантов.

Лолита Белова