



14 Что изменилось с начала 2022 года в сфере ВЭД	16 Почему эксперты прогнозируют рост тарифов в грузоперевозках
--	--

ВЭФ диктует многополярность

В этом году основная тема, которая будет обсуждаться на Восточном экономическом форуме, — «На пути к многополярному миру». Сибирский федеральный округ представят Алтайский край и Кузбасс. В рамках ВЭФ руководители этих регионов намерены подписать ряд инвестиционных соглашений.

— Мероприятия —

Всего в программу VII Восточного экономического форума включено более 70 деловых мероприятий, в том числе панельные сессии, круглые столы и бизнес-диалоги. Тема форума 2022 года — «На пути к многополярному миру». Сессии в рамках деловой программы разделены на шесть тематических блоков: «Место России в мировой структуре: алмаз кристаллизуется под давлением», «Мировое разделение труда: отказ от старых и создание новых связей», «Финансовые рынки: что сохраняет стоимость при утрате доверия?», «Создаем новое качество жизни для людей», «У каждого свой путь: логистика изменившегося мира» и «Патриотизм на смену толерантности». Ключевым мероприятием станет пленарное заседание, рассказали в пресс-службе фонда «Росконтресс».

В рамках конференции «Инвестиции и торговля в Арктике» участники обсудят перспективы сотрудничества России с иностранными партнерами, возможность развития северного морского пути и выстраивания новых логистических цепочек. Также на форуме заявлены такие темы, как экология, креативные индустрии, уход иностранных компаний из России, электроэнергетика, автопром, авиационная отрасль, развитие БАМа и Транссиба и др.

«Восточный экономический форум стал одним из ключевых инструментов развития российского Дальнего Востока, визитной карточкой макрорегиона. На площадке форума ежегодно принимаются решения, имеющие большое значение как для России, так и для стран АТР, разрабатываются новые инструменты развития, заключаются знаковые



Программа Восточного экономического форума построена с учетом реалий 2022 года

инвестиционные контракты. Уверен, что VII Восточный экономический форум станет яркой страницей в истории развития дальневосточных территорий и будет способствовать их всестороннему развитию», — отметил заместитель председателя правительства Российской Федерации — полномочный представитель президента России в ДФО, председатель оргкомитета ВЭФ Юрий Трутнев. Ожидается, что в ВЭФ-2022 примут участие около 4 тыс. делегатов и представителей СМИ. По данным оргкомитета ВЭФ, свое участие в форуме подтвердили представители 40 стран. Состоятся бизнес-диалоги с партнерами: «Россия — Индия», «Россия — Вьетнам», «Россия — АСЕАН», а также заседание Делового совета «РФ — КНР» и конференция по инвестициям и торговле в Арктике. В этом году участие в форуме впервые примет Алтайский край, также по традиции будет представлен

Кузбасс. По данным пресс-службы правительства Алтайского края, сибирские регионы представят коллективную экспозицию «Большая Сибирь», подготовкой которой занималась Межрегиональная ассоциация экономического взаимодействия субъектов России «Сибирское соглашение». Также запланирована презентация инвестиционного и туристского потенциала Алтайского края. «Кроме того, на площадке Восточного экономического форума планируется подписание соглашения о строительстве в Алтайском крае линейного элеватора», — сообщили в пресс-службе правительства. «Участие в Восточном экономическом форуме предоставляет возможность показать Кузбасс как крупный промышленный регион, который активно развивается во всех сферах, открыт к сотрудничеству и привлекателен для инвестиций», — прокомментировал участие региона в форуме представитель департамента информационной политики правительства Кемеровской области.

Власти намерены подписать ряд соглашений, информацию о которых пока не раскрывают.

Форум большого значения Как отмечают эксперты, в условиях санкционного давления ВЭФ важен в качестве инструмента для устойчивого развития страны в целом, а также сохранения и налаживания взаимовыгодных отношений с партнерами из стран Азиатско-Тихоокеанского региона. «Восточный экономический форум завоевал статус современной международной площадки, места для дискуссий представителей власти и бизнеса, колыбели важных для Азиатско-Тихоокеанского региона проектов. Среди его целей — повышение инвестиционной привлекательности территорий на востоке России, привлечение к ним иностранного капитала. Достаточно сказать, что в минувшем 2021 году на ВЭФ было оформлено более 380 соглашений. Сумма тех договоров, которые не представляют собой

коммерческой тайны, оценивается в 3,6 трлн руб.», — говорит управляющий директор AM Capital Алексей Мурашев. В 2022 году программа Восточного экономического форума построена с учетом реалий последних месяцев, подчеркивает эксперт. Участники сосредоточатся на анализе новых экономических и финансовых моделей, формирующих логистических цепочек, перспективах различных отраслей экономики. Организаторы форума планируют сфокусироваться также на трендах импортозамещения. В центре внимания экспертов будут особенности развития промышленности и сферы услуг, экологические инициативы и процессы в социально-культурной сфере. «Представители регионов смогут обсудить сложившуюся в их субъектах ситуацию, сообща выработать стратегии дальнейшего развития, представить актуальные проекты и привлечь к ним внимание потенциальных инвесторов. К примеру, власти Чукотки объявили,

что на форуме они планируют оформить около 15 соглашений в различных сферах», — рассказал Алексей Мурашев. Как отмечает аналитик, значение Дальнего Востока в условиях санкционного давления растет. Теперь именно ему может достаться центральная роль в укреплении экспортного потенциала, соответственно, особое значение могут иметь и те договоренности, к которым придут участники деловых встреч. «С другой стороны, в этом году круг зарубежных гостей мероприятия будет несколько уже, чем раньше. Анонсировано, что на ВЭФ ожидаются делегации из 46 стран и территорий, однако, скорее всего, официальные представители недружественных государств на территорию Российской Федерации не придут. Вероятно, гостями станут преимущественно представители бизнеса, но и они могут занять позицию наблюдателей, а не активных инвесторов», — считает господин Мурашев. **Лолита Белова**

БАМ по пути

ОАО «РЖД» реализует проект второго этапа развития Восточного полигона. По итогам 2022 года провозная способность Транссиба и БАМа будет увеличена на 14 млн т, до 158 млн т. Объем вложений до 2024-го составит 894 млрд руб. Реконструкция этих магистралей даст мощный импульс развитию экономики и социальной сферы, повышению инвестиционной привлекательности Восточной Сибири и Дальнего Востока, отмечают эксперты. Однако, по их словам, темпы реализации проекта с технической точки зрения нормальные, а вот с позиции темпов изменения логистики мировой экономики — отстают. Фактически расширенные магистрали нужны уже сейчас.

— Инфраструктура —

Проект второго этапа развития Восточного полигона российских железных дорог (БАМа и Транссиба) ОАО «РЖД» реализует с 2018 года. К 2024 году эти работы, как ожидается, позволят обеспечить дополнительный объем перевозок грузов российских компаний и увеличить провозную способность магистралей до 180 млн т, а также транзитных контейнерных перевозок железнодорожным транспортом — в четыре раза. Ожидается, что время доставки по железной

дороге с Дальнего Востока до западной границы России составит до семи дней, сегодня это не менее двух недель. Стоимость второго этапа составит 894 млрд руб., проект будет осуществлен полностью за счет средств ОАО «РЖД». Первый этап был реализован в период с 2013 года и обошелся в 520,5 млрд руб., в том числе 349 млрд руб. — за счет средств ОАО «РЖД». По итогам 2022 года провозная способность Восточного полигона будет увеличена на 14 млн т, до 158 млн т. По реконструированным трассам смогут передвигаться более



Транссиб и БАМ перегружены, их мощностей не хватает для освоения новых месторождений и обеспечения растущего объема перевозок

тяжелые поезда, а их средняя скорость будет выше текущих значений. «Реконструкция БАМа и Транссиба ускорит развитие Дальнего Востока и Восточной Сибири. Масштабные проекты реконструкции обеспечат население рабочими местами», — отметили в пресс-службе ОАО «РЖД». По оценкам экспертов, модернизация Транссиба и БАМа создаст более 100 тыс. рабочих мест, запустит

50 новых инвестиционных проектов, обеспечит 3% прироста ВВП. Восточный полигон в перспективе станет основой для изменения структуры глобальных транспортных потоков. Реализация проекта окончательно сделает Транссиб и БАМ главными транспортными коридорами между Европой и Азией, отмечают эксперты. «Есть проблемы с экспортом природных ресурсов из России по Восточному полигону, так как Транссиб и БАМ перегружены, их мощностей не хватает для освоения новых месторождений и обеспечения

растущего объема транзитных перевозок. Чтобы обеспечить в полной мере добычу угля, нефти, газа, железной руды и пр. из существующих месторождений и открыть новые, нужно реконструировать участки магистралей, где происходит задержка поездов с грузами, в первую очередь Северо-Муйский тоннель. Поэтому многие отрезки магистрали сделают двухпутными», — рассказывает президент Российского университета транспорта (МИИТ) Борис Левин. По оценке аналитиков, в регионах, обслуживаемых магистралью, сосредоточено более 80% промышленного потенциала страны и основных природных ресурсов, включая нефть, газ, уголь, лес, руды черных и цветных металлов. Износ инфраструктуры и низкая пропускная способность негативно влияют на движение этих грузов по Транссибу.

Мультипликативный эффект В Красноярском крае, где реализуется часть проекта реконструкции Транссиба, ожидают, что она приведет к росту экономики региона. Речь идет о модернизации южного хода Красноярской магистрали Междуреченск — Тайшет, с которого начинается Восточный полигон железных дорог России. Линия соединяет Западную и Восточную Сибирь, обеспечивая транспортную доступность промышленных районов Красноярского края и соседней Хакасии.

«Структура промышленного производства Красноярского края сложилась таким образом, что основные потребители произведенной в регионе продукции — уголь, алюминия, нефтепродуктов, продукции машиностроительной отрасли, лесоматериалов, зерна и т.д. — находятся либо за его пределами, либо за рубежом. Отсюда прямая связь региональной экономики с ее транспортной составляющей, в первую очередь с Красноярской железной дорогой. Более 80% производимой в крае продукции и сырья перевозится по железной дороге — от 40 до 50 млн т товарной продукции ежегодно», — говорит начальник Красноярской железной дороги Алексей Туманин. В ближайшие годы объемы перевозок по Красноярской магистрали будут увеличиваться. Это связано с ростом производства сельскохозяйственной продукции и сырья, увеличением объемов переработки древесины, развитием угольной и металлургической промышленности в регионе, добавляет он. По мнению губернатора Хабаровского края, где также ведутся работы по расширению путей, Михаила Дегтярева, проект модернизации магистралей повлияет на увеличение валового регионального продукта, поскольку появится новая налоговая база за счет поступлений от железной дороги и транспортных компаний. **14**

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.

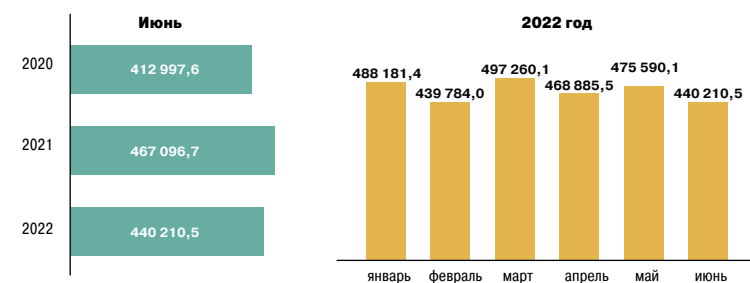
Количество заявок от экспортеров в департамент экспертизы, сертификации и оценки ТПП Восточной Сибири (Иркутская область) за семь месяцев 2022 года выросло на 8% по сравнению с аналогичным периодом 2021-го. «В то же время относительно максимального объема услуг департамента, который был в марте текущего 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



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,



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%).

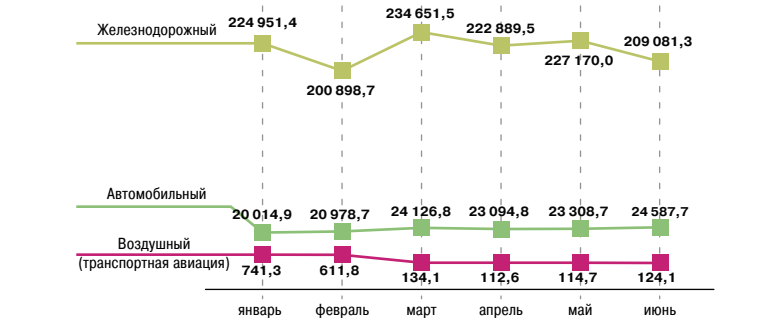
Перевозки экспортных грузов из Дальневосточного федерального округа выросли на 13,4%, до 19 млн т. Экспорт каменного угля из ДФО вырос на 42,7%, до 13,7 млн т.

«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, автомобиль, 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.

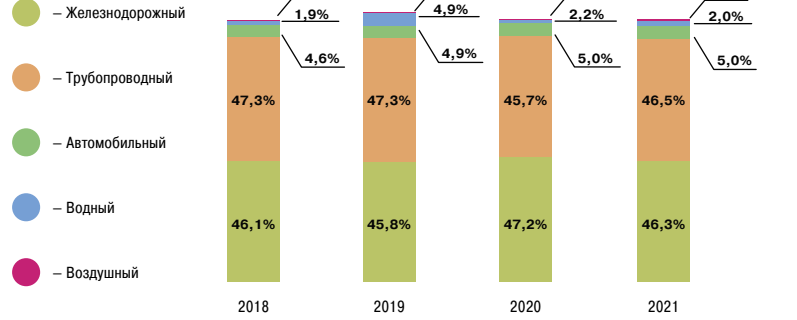
Минэкономразвития России в своем прогнозе социально-экономического развития РФ на 2023 год отмечает, что по итогам 2022 года в реальном выражении экспорт товаров снизится на 14,2% к 2021 году (в том числе нефтегазовый — на 8,4%, нефтегазовый — на 19,9%). При этом в результате роста экспортных цен снижение 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



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

Гендиректор «ОГК Групп» Андрей Лапин: «Для нас репутация надежного подрядчика — главный актив»

В этом году ведущему российскому сервисному подрядчику в горной отрасли АО «ОГК Групп» пришлось принимать непростые решения для того, чтобы не только сохранить, но и укрепить свои позиции на российском рынке геологоразведочного бурения и геологоразведки. Они касались взаимоотношений с поставщиками и заказчиками, логистики, инвестиционной политики и других составляющих производственной деятельности. О том, насколько своевременными оказались эти меры и как они позволяют компании с оптимизмом смотреть в будущее, рассказал ее гендиректор Андрей Лапин.

— Интервью —

— С какими производственными результатами «ОГК Групп» завершила первое полугодие 2022-го? Как идет реализация основных проектов с учетом той новой экономической ситуации, в которой оказалась отрасль?

— «ОГК Групп» придерживается комплексного подхода к эксплуатации месторождений твердых полезных ископаемых. Группа осуществляет геологоразведочное бурение — колонковое и РС-бурение, буровзрывные и горнопроходческие работы, экскавацию и транспортировку горной массы. Сегодня предлагаю поговорить о разведочном бурении. За первое полугодие этого года мы выполнили на 10% больше объемов бурения, чем за аналогичный период прошлого года. Впрочем, и по остальным производственным направлениям нашего бизнеса тоже отмечаем устойчивый рост.

Количество проектов в портфеле «ОГК Групп» в этом году увеличилось. В первом полугодии стартовали несколько новых, эффект от которых мы увидим уже во втором полугодии. Но, справедливости ради, надо сказать, что ряд проектов характеризуются сокращением объемов, так что имеет место двунаправленная динамика.

Хотел бы отметить и второй фактор, характеризующий текущую ситуацию на рынке. На нем появляются много новых игроков. Я в данном случае говорю не о буровых компаниях, а о заказчиках их работ. Идет своего рода диверсификация запросов. В первом полугодии этот тренд был даже более заметен. Появилось очень много новых компаний, которые впервые обратились за нашими услугами.

— В конце прошлого года специалисты отрасли говорили об устойчивом тренде превышения спроса над предложением на рынке. Насколько изменилось положение дел к настоящему времени?

— Горнодобывающая отрасль является очень инертной. Здесь быстро ничего не меняется. Но если пока принципиально ничего не меняется, то это не значит, что изменений и дальше не будет.

Что сейчас происходит на рынке? Заказчики услуг геологоразведки и бурения столкнулись с новыми ценами на металл, с крепким рублем, с санкционными ограничениями. В новых условиях они взяли какое-то время на переосмысление своих стратегий и планов. Мы уже начинаем чувствовать, в каком направлении меняются эти планы.

Четко тренды будут сформулированы в четвертом квартале, когда горнодобывающие компании будут принимать планы на следующий год. Возможно, все происходящее в этом году, даст отложенный эффект, который мы ощутим спустя какое-то время. Сейчас же пока продолжаем работать с действующими контрактами. В их числе есть более продолжительные, есть менее, но средний цикл контракта — это год.

— В первом полугодии этого года с новыми вызовами столкнулись все отрасли российской промышленности. Какие проблемы, по вашему мнению, стали основными для участников отечественного рынка геологоразведочного бурения и геологоразведки?

— Ситуация меняется. Когда началась валютная, логистическая и другая турбулентность, она вызвала массу опасений. Но к настояще-

му времени мы пребываем в этой ситуации полгода, и шока уже нет. Есть ощущение какой-то новой стабильности. Несколько условной, конечно, поскольку процессы продолжают, но все же стабильности. Появилось примерное понимание того, что ждет завтра отрасль в целом и нас в частности.

Если перейти к деталям, определенной проблемой стала закупка инструмента и запчастей, произведенных за рубежом. А они нам нужны в больших объемах. Можно было ожидать, что при укреплении рубля их цена для нас должна была упасть, но этого не произошло. В марте поставщики «ОГК Групп», с которыми до того момента мы рассчитывались в рублях, перевели нас на оплату в валюту, причем с предоплатой. Какое-то время ушло на то, чтобы выровнять ситуацию, где-то договориться об отсрочке. Но когда рубль и доллар пришли к тому соотношению, которое сохраняется и сегодня, наши поставщики перевели нас на расчеты в рублях. Тем самым закупки стали обходиться нам заметно дороже. Некоторые позиции подорожали более чем в два раза, другие — менее, но невозможно назвать хоть одну позицию, которая бы не подорожала. И буровой инструмент, и масла, которые мы потребляем в большом количестве (все-таки у нас огромный сопутствующий автомобильный парк), — все, связанное с обслуживанием техники, очень сильно прибавило в цене.



Участок разведочного колонкового бурения АО «ОГК Групп»

Второй момент, не менее важный, — это, безусловно, логистика. Сроки поставок товарно-материальных ценностей сегодня разительно отличаются от тех, с которыми мы работали в прошлом году. Невозможно это не учитывать. Выручил наш традиционный аккуратный подход к таким поставкам, который мы практиковали независимо от обстоятельств. «ОГК Групп» всегда старалась не работать с колес, а создавать запасы. Поэтому даже в самый напряженный период новые сроки поставок не вызвали приостановки работы наших предприятий. Другое дело, что сейчас мы должны осуществлять предзаказы еще раньше, понимая, что заказанные товары мы увидим не так скоро.

Кроме того, мы стали активно искать новых, альтернативных поставщиков, и эти поиски увенчались успехом. Если раньше было много поставщиков из западных стран,

то к сегодняшнему дню большую их часть заменили поставщики из Китая, из России. Мы очень быстро создали позитивные, эффективные коллаборации внутри страны и очень довольны тем, как они работают. Раньше мы как-то не уделяли большого внимания таким возможностям, не возникало столь острой необходимости. Возможно, напрасно.

Конечно, есть мировые лидеры по производству запчастей и инструмента, у которых качество продукции выше. Их замена в какой-то степени влияет на производительность наших предприятий, добавляются определенные сложности в технологических процессах, но все

шим парком вспомогательной техники. Она тоже вся отечественная, в автопарке преобладают автомобили ГАЗ, «Урал», «Газель». Что касается подземного парка, то он в «ОГК Групп» сформирован станками в основном турецкого производства. Мы сегодня не испытываем проблем с его пополнением.

Что касается бурового инструмента, то в этом сегменте, конечно, предложение от канадских и европейских производителей резко сократилось. При таком развитии событий мы были вынуждены перейти на использование этого инструмента от других производителей, в частности из Китая. Его качество совсем

чаеется в том, что растут масштабы нашего бизнеса. Под новые проекты мы приобретаем новую технику, потому что свободного парка нет. Теперь о второй причине, не менее важной: «ОГК Групп» позиционирует себя как компания с молодым парком техники, потому что это в конечном итоге сказывается на производительности труда. Благодаря новой технике мы минимизируем ее простои во время ремонта.

Закупка осуществляется в соответствии с инвестиционной программой по реновации парка, и мы точно не будем отказываться от этих планов. В этом году и в будущем инвестиции будут идти примерно в том же ритме, что и ранее. Никаких предпосылок для снижения темпа здесь нет. Напротив, если появятся новые проекты, они потребуют еще более масштабных вложений.

— Обладают ли специалистами «ОГК Групп» необходимыми компетенциями для ремонта импортной техники? Как решается проблема с запчастями для такой техники?

— Проблема с запчастями, конечно, есть. Нам вместе с поставщиками приходится искать какие-то логистические решения для их поставок. Кое-что из номенклатуры приходится закупать заранее, впрок и тем самым отвлекать денежные средства.

Что касается компетенций, то нынешняя ситуация ускорила движение по пути, по которому мы и так шли. Я говорю об усилении нашей внутренней сервисной службы. Сегодня специалисты «ОГК Групп» очень многие вещи ремонтируют сами. Другие мы научились ремонтировать с помощью отечественных производителей в России, обладающих высокоточным специфическим оборудованием. Стали активно пересылать какие-то нуждающиеся в ремонте узлы в те регионы, где находятся предприятия, которые вполне качественно эту работу для нас делают. И не очень дорого, что тоже важно. Положительный результат не заставил себя ждать. Мы резко увеличили оборот выбывших агрегатов, возврат их в производство.

В структуре компании укрепляем механическую службу. Снабжа-

ем ее оборудованием, подбираем людей. Одни специалисты выезжают на участки и занимаются ремонтом на месте. Другие работают на производственных базах, куда доставляют вышедшие из строя агрегаты.

— Какие результаты прогнозируются в «ОГК Групп» по итогам всего текущего года? Какие направления компания считает наиболее перспективными на ближайшее время?

— О прогнозе по итогам года пока говорить трудно. Нельзя экстраполировать результаты первого полугодия на второе. Какие-то изменения происходят постоянно.

Но главное заключается в том, что у нас нет сомнений в исполнимости всех проектов, в которые мы вошли. Это принципиальный момент для «ОГК Групп», потому что для нас репутация надежного подрядчика — главный актив. В настоящее время Группа ведет горные работы на 35 площадках в 10 российских регионах.

Дальше возникает вопрос тренда развития. Куда двигаться? Куда планируем развиваться? Я вижу четкие сигналы на рынке, свидетельствующие о том, что заказчики все больше и больше при выборе подрядчика ориентируются не только на цену. Они смотрят глубже, выясняя, что за этой ценой стоит. Качество, сроки выполнения работ — вот, что их начинает интересовать. Это нас не может не радовать, потому что полностью соответствует принципам работы всей нашей дружной команды.

Ключевыми шагами в нашем дальнейшем развитии мы видим сегодня формирование устойчивости нашей технологии, непрерывного качественного снабжения и качественного же выполнения работ на местах. И, безусловно, для нас одним из важных факторов является удержание себестоимости наших услуг. Главный способ здесь — рост эффективности производства, позволяющий во многом нивелировать негативные явления на рынке. Мы должны стараться работать так, чтобы заказчик по возможности не ощущал тех проблем, которые приходится решать «ОГК Групп».

СПРАВКА
АО «ОГК Групп» («Объединенная горно-сервисная компания») — единственная в России сервисная компания полного цикла, предлагающая комплексный подход к эксплуатации месторождений твердых полезных ископаемых на всех этапах: осуществляет все виды геологоразведочного и эксплуатационного бурения, буровзрывные и горнопроходческие работы, экскавацию и транспортировку горной массы. Работает в горной отрасли 10 лет. Выступает подрядчиком ведущих российских недропользователей. Входит в топ-10 мирового рейтинга буровых подрядчиков по объемам колонкового бурения за 2021 год по данным авторитетного специализированного международного издания *Coring Magazine*.

Грузы меняют границы

Отрасль автомобильных грузоперевозок постепенно адаптируется к новым реалиям в экономике, закрытым границам и перестройке маршрутов. По оценке экспертов, падение объемов перевозки грузов наземным транспортом к концу года в целом по России составит не менее 20%. Снижение динамики обусловлено существенным сокращением импорта, а также снижением отгрузок у той части отечественных производителей, которые зависят от импортных комплектующих. Прогноз участников отрасли неутешительный: до конца года проблемы в логистике сохранятся, а тарифы вырастут.

— Тенденции —

По итогам первого полугодия 2022-го структура рынка автомобильных грузоперевозок в России сильно изменилась, в западном направлении объемы поставок значительно сократились, в восточном, напротив, выросли. Появились новые маршруты и цепи поставок. «Количество заказов не сократилось, но их объем несколько уменьшился, так как наши клиенты сейчас перестраивают свои бизнес-процессы, а это всегда занимает время», — говорит генеральный директор ООО «Байкал-сервис ТК» Владимир Толкачев. — Сегодня больше всего импортных грузов ввозят со стороны Казахстана, Дальнего Востока и Белоруссии».

Согласно данным компании ПЭК, объем грузоперевозок в Казахстан из России вырос на 17% за март-июнь по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. «В основном мы перевозим потребительские товары, изделия химической промышленности и минеральные продукты», — рассказывает руководитель направления ВЭД компании ПЭК Сергей Сафонинков.

При этом доля перевозок ПЭК в Европу снизилась в среднем на 20% за март-июль, в то время как объем поставок в Китай увеличился до 42% по итогам аналогичного периода, добавляет господин Сафонинков.

«Сейчас рост приходится на коридор Европа — Турция — Азербайджан — Дагестан. Также растет и число заявок на перевозку грузов из Грузии в Россию, где рост составил более 100%, из Казахстана поставки выросли на 76%. Здесь мы замечаем дефицит перевозчиков», — рассказывает основатель и акционер Loginet Герман Раскин.

Дефицит настраивает тариф

Из-за перераспределения грузовых потоков в 2022 году образовался дефицит заказов по ряду направлений, отмечает руководитель департамента логистики компании Zenden Group Сергей Сиволгин. «Особенно остро это ощущается в части отправок из Москвы в Санкт-Петербург. Перевозчики либо отказываются туда ехать, либо едут, но по двойной ставке, поскольку обратных грузов из Северо-Западного региона сегодня практически нет», — комментирует он. Впрочем, дефицит заказов на одних направлениях компенсируется возросшим количеством запросов на других. На направлениях отдельных международных транспортных путей, где грузопотоки растут и будут расти в перспективе (Казахстан, Грузия, КНР), намечается превышение спроса над предложением, добавляет эксперт.



Из-за перераспределения грузовых потоков в 2022 году образовался дефицит заказов по ряду направлений, в том числе в сторону Северо-Запада

Всего с западного направления в этом году высвободилось до 30 тыс. автопоездов, отмечает профессор Высшей школы бизнеса ВШЭ, бывший заместитель министра транспорта РФ (1999–2004 годы) Александр Колик.

В связи с увеличением вакантного грузового транспорта тарифы в регионах России на перевозку упали, говорит одна часть опрошенных экспертов. По оценке Александра Коллика, на отдельных направлениях в первом полугодии 2022-го они снизились на 20–25%. «В первые месяцы после закрытия границ отрасль наблюдала резкие скачки ставок, однако в настоящий момент ситуация стабилизировалась и сильных колебаний не наблюдается. Более того, по некоторым маршрутам нам удается снижать тарифы. Это связано с увеличившимся предложением транспортных средств со стороны перевозчиков», — объясняет коммерческий директор компании Trucker Анатолий Зверев, приводя в пример внутренние маршруты.

Другая часть представителей отрасли говорит о значительном росте ставок на перевозку грузов в этот период. «За последние шесть месяцев ставки на автоперевозки выросли значительно, не просто на проценты, а в несколько раз. При этом сроки доставки также увеличились», — отмечает соучредитель группы компаний СЛК («Сервисная логистическая компания») Дмитрий Аржаных.

По словам эксперта, на это повлиял запрет на перевозку грузов по ЕС российским и белорусским автомобилям — сейчас отечественные транспортные компании

используют перевозчиков с автомобилями с европейскими номерами либо задействуют вариант перегруза/перецепки на границе с Беларусью.

Также на динамику тарифов повлияли очереди на границе с Россией. «На границе с Китаем гигантские очереди, большие задержки из-за погранперехода в Грузии, «Верхний Ларс», — говорит Дмитрий Аржаных.

По словам Сергея Сафонинкова, около погранпереходов на границе с Китаем регулярно образуются неупорядоченные скопления из 200–1000 транспортных средств, в связи с чем пересечение пунктов пропуска может занимать от пяти до 30 дней.

Испытание на прочность

Сложившаяся ситуация с ростом стоимости обслуживания транспорта, увеличением цепочек поставок стала серьезным испытанием для транспортников, игроки рынка говорят о сокращении числа участников в первом полугодии 2022-го. «С виду большие транспортные компании стали сдуваться как мыльные пузыри, потому что закредитованность отрасли колоссальная. Так как транспорт, который закупался за рубежом (через дилеров в России), требует регулярного технического обслуживания. К примеру, синтетическое и полусинтетическое моторное масло стало недоступно, а значит, в скором времени часть транспорта начнет вставать „к забору“. Знаю случаи, когда мелкие перевозчики законсервировали транспорт и ушли в найм. Число участников рынка собственников транспорта сократилось, а вот тех, кто зарабатывает на посредничестве, резко прибавилось», — рассказывает гендиректор транспортной компании ООО «Автогарант 2000» Карина Аксенова.

Небольшие предприятия либо уходят из бизнеса совсем, либо включаются в состав более крупных операторов. «Некоторые, к сожалению, перемещаются в „серую“ часть рынка», — считает Александр Колик.

На круги своя

Из-за сокращения количества собственников транспорта стоимость услуг будет расти не только на международном направлении, но и внутри страны, считают аналитики.

В ближайшее время игроки рынка логистики ожидают роста тарифов на 20–30%, подчеркивает Герман Раскин. «Это произойдет, вероятно, уже в октябре. В дальнейшем мы можем прогнозировать рост тарифов еще в полтора-два раза за счет удлинения вдвое логистического плеча по восточному направлению по сравнению с европейскими. Это удорожание будет влиять и на конечную стоимость товара для потребителей», — замечает он.

Ввиду дефицита запчастей, нового подвижного состава, роста цен на техническое обслуживание и топливо, а также возросшего процента ставок по лизинговым платежам у перевозчиков можно прогнозировать лишь дальнейшее увеличение стоимости транспортных услуг, соглашается Сергей Сиволгин.

Фактором, способствующим развитию отрасли в целом, будет являться увеличение воспроизводства товара в регионах России — последние тенденции говорят именно об этом, считает Анатолий Зверев. «В перспективе до года ситуация может выправиться», — прогнозирует он.

«Мы не ждем сильного негатива. Все-таки остается Китай, Индия, Турция и другие страны, готовые торговать с Россией. Поэтому пока что, несмотря на всеобщие стенания и жалобы, работы на всех логистов

хватит. Во всяком случае, если компания клиентоориентирована», — комментирует Дмитрий Аржаных. Новые маршруты и цепочки поставок постепенно выстраиваются, уверены участники рынка. Во многом росту грузопотоков послужит увеличение товарооборота России и Китая. Только за январь-июль 2022 года он, по данным ПЭК, вырос на 29% (до \$97,71 млрд) по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

Однако барьером развития экономических отношений может стать низкая пропускная способность инфраструктуры, в том числе автомобильных погранпереходов. На данный момент на границе двух стран действует семь многосторонних автомобильных пунктов пропуска (МАПП), но пропускная способность не соответствует растущему грузопотоку. «В среднем в сутки через один погранпереход проходит 40 транспортных средств, в то время как до пандемии за 24 часа их пропускали по 200–250», — говорит Сергей Сафонинков.

Создание новых автомобильных погранпереходов на границе между РФ и КНР необходимо ускорить, существующие — модернизировать, говорит эксперт. В частности, требуется внедрить электронную систему резервирования времени пересечения госграницы, оборудовать площадки ожидания на подъездах к погранпереходам, модернизировать подъездные трассы, расширив число полос, добавляет он.

С развитием инфраструктуры рынков грузовых автомобильных перевозок быстро восстановится и обеспечит новый формат цепей поставок как в международной торговле, так и внутри страны, говорят аналитики.

Светлана Донская

МНЕНИЕ

Что сейчас происходит с грузоперевозками?

Генеральный директор ООО «Байкал-сервис ТК» Владимир Толкачев:

— Сегодня многие производители стараются работать по постоплате, в результате предъявление грузов к перевозке сдвигается, что также отчасти сдерживает развитие грузооборота. Некоторые поставщики стали отказываться от больших складских запасов продукции, смещая фокус в сторону закупки под заказ клиента. Прослеживается и тенденция к закупке товаров меньшими партиями, что также ведет к сокращению среднего чека по заказу и нестабильности закупок.

Коммерческий директор компании Trucker Анатолий Зверев:

— Выросла нагрузка на российские морские порты — Санкт-Петербург, Новороссийск, Владивосток, Находку — которые всегда были основными транспортными коридорами страны, но в текущей ситуации они переживают настоящий грузовой бум. Одновременно появилась возможность развития известных, но непопулярных морских направлений через акватории Каспийского, Черного и Азовского морей. Грузопотоки из Индии, Турции, Ирана, Сирии, государств СНГ и других арабских и азиатских государств набирают полноценную мощь. Турция в 2022 году превратилась в настоящий транспортный хаб, пропускающий товары из Европы в Россию, включая «серый» и «параллельный» импорт.

Руководитель проектов компании «Адвантум», член АСОРПС (Ассоциация операторов рефрижераторного подвижного состава) Сергей Юрченко:

— В первые полгода 2022-го заметно начал ощущаться дефицит транспорта и запчастей. На первый план выходит стоимость обслуживания иностранной техники ввиду отсутствия запчастей и высокой стоимости сервиса. В то же время прекратились поставки новой техники из стран Европы. Транспортный рынок РФ покинули крупные иностранные перевозчики (DHL), что повысило нагрузку на внутренних перевозчиков и тем самым повлекло увеличение тарифа на перевозку и пересмотр подхода к бизнесу. Логистические компании стали больше обращать внимание на автоматизацию и бережное отношение к ресурсам.

Гендиректор компании «Домовозов» Дмитрий Долгов:

— Малотоннажные грузовики подорожали на 30–40%, среднетоннажные — на 40–50%. Вся техника российского производства, но с импортными комплектующими. Кроме того, среднетоннажную технику невозможно сделать под заказ. ПАО «КамАЗ» приостановило выпуск некоторых популярных моделей. Сейчас возможно найти лишь последние остатки техники, разбросанной по дилерам по всей России. Итак, мы имеем повышение конкуренции, снижение стоимости услуг по перевозкам, дефицит новой техники при ее завышенной цене.

Руководитель филиала АО «РЖД Логистика» в Новосибирске Алексей Мальцев:

— Если говорить о транспортно-логистической отрасли в целом, то, безусловно, она переживает период серьезной трансформации. Сегодня уже ошутимые первые результаты переориентации грузопотока с западного направления на восточное. Стремительно растут темпы контейнерных отправок из регионов России в Китай, Индию, страны Центральной Азии, меняются маршруты поставок, расширяется номенклатура грузов, возрастает роль транскаспийского сотрудничества.

СМЕРТЕЛЬНАЯ ДОСТУПНОСТЬ

Через два года после приобретения особняка в Московской области покупатель получил иск о признании совершенной им сделки недействительной с требованием возврата купленной за \$4,5 млн недвижимости в конкурсную массу разорившегося продавца. Финансовый управляющий должника настаивал на том, что цена продажи была значительно ниже рыночной, следовательно, сделка нарушает права кредиторов банкрота и должна быть отменена.

От фактического изъятия имущества в конкурсную массу покупателя спасло то, что нам удалось собрать документы, относящиеся к периоду совершения сделки и обосновывающие объективные причины снижения стоимости объекта. Недвижимость длительно экспонировалась на сайтах крупных агентств, которые, к счастью, сохранили архивы своих публикаций. Также важную роль сыграла дотошность покупателя, который в процессе торга старательно зафиксировал все недостатки приобретаемого особняка с сохранением фото- и видеоматериалов. Предусмотрительность покупателя, сделавшего оценку объекта, позволила в нотариальном порядке закрепить показания оценщика, осматривавшего объект до сделки купли-продажи

и подтвердившего наличие изъянов, повлиявших на окончательную цену недвижимости. Если бы всех этих доказательств не нашлось, весьма вероятно, что покупателю пришлось бы передать недвижимость в конкурсную массу бывшего продавца и встать к нему же в очередь в реестр требований кредиторов за возвратом уплаченной ранее цены в сумме \$4,5 млн. Учитывая, что размер всех требований кредиторов в десятки раз превышал эту сумму, можно предполагать, что продажа имущества на торгах не компенсировала бы покупателю и 10% цены, уплаченной ранее продавцу, ставшему банкротом.

Другой пример не такой оптимистичный: владелец лишился крупного производственного объекта, поскольку при его приобрете-



Управляющий партнер LexProF, адвокат Татьяна Гончарова

нии не была проверена история его создания. Суд, удовлетворивший требование конкурсному управляющего, учел его доводы о том, что объект были вложены существенные инвестиции одной из компаний группы, которая впоследствии была признана банкротом.

Эти примеры — повод обратить внимание на действующую в вашей компании методику оценки рисков совершаемых менеджмен-

тов действий. Практика судов неутешительна: сейчас фактически стерлась грань между предпринимательским риском и недобросовестным поведением, которое влечет за собой разные виды ответственности руководителя компании после перехода ее в стадию банкротства. Происходит переоценка всех действий исполнительного органа, собственников компании с глубиной в три года до подачи заявления о банкротстве. Готовы ли вы к такой ревизии? Ведь риск ухудшения финансового состояния бизнеса на три года вперед может реализоваться помимо вашей воли.

Да, сейчас не время лишних расходов. Учитывая сложнопрогнозируемую экономическую ситуацию, мы видим, что бизнес сократил расходы на все, без чего можно обойтись. Понятно, что без закупки сырья остановится производство, но без услуг внешнего консультанта по юридическим вопросам, наверное, можно и обойтись. Потому что: а) есть внутренний юрбюро; б) почти все ответы на любой вопрос можно найти в интернете. Даже если юристы раньше не занимались какими-то задачами, путеводители правовых систем или статьи с сайтов консультан-

тов, выпавшие на сформулированный в интернет-пространстве вопрос, подскажут варианты ответов.

Эта кажущаяся легкость в получении информации по правовым запросам может привести к неправильной оценке сложности бизнес-задачи и пределов компетенции, которой обладают внутренние юристы. Губительную роль в усилении бдительности и переоценке собственных сил играет в этом случае усложняющая доступность правовой информации с готовыми ответами по схожей ситуации. Но в каждом конкретном случае есть множество особенностей, которые необходимо выявлять и фиксировать, доби-

ваясь совокупности доказательств в пользу определенного довода.

Поэтому сейчас, как никогда, возрастает роль руководителя юридического департамента в определении тех вопросов, которые требуют дополнительного опыта и экспертизы. Если он не увидит потенциальных рисков, лежащих за пределами компетенции возглавляемого им подразделения, в некоторых случаях это может оказаться смертельным для бизнеса. Поэтому при общей тенденции сокращения обращений к внешним консультантам не пропустите тех событий, по которым профессиональный опыт аутсорсинга может стать решающим в защите вашего бизнеса.

Справка: Юридическая компания LexProF с 2012 года повышает деловой авторитет регионов Сибири в России и за рубежом, занимая лидирующие позиции в российских и международных рейтингах: с 2016 года LexProF — в британском рейтинге Chambers Europe (band 1), в американском рейтинге Best Lawyers управляющий партнер LexProF Татьяна Гончарова отмечена среди лучших юристов России в области сопровождения сделок сделок и положений, защиты в суде. В 2021 году юридическая компания LexProF вошла в топ рейтинг Forbes Club Legal Research в категории «Антикризисное управление: привлечение к субсидиарной ответственности». Уже 10 лет LexProF представляет интересы доверителей по всей России — от Калининграда до Дальнего Востока. Профессионализм LexProF подтвержден на российском уровне рейтингами «Право-300» — «золото» в арбитражном судопроизводстве и ИД «Коммерсантъ» — «Лидеры рынка юридических услуг России» в защите налогоплательщиков, банкротных процедурах.