

ТРАНСПОРТ ПОВЫШАЕТ СТАВКИ

РОСТ ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ НЕГАТИВНО ОТРАЖАЕТСЯ НА ЗАКУПОЧНЫХ ЦЕНАХ НА СЕЛЬХОЗПРОДУКЦИЮ, ЗАЯВЛЯЮТ КУБАНСКИЕ АГРАРИИ. ПАДЕНИЕ ЗАКУПОЧНЫХ ЦЕН ЭКСПОРТЕРЫ ОБЪЯСНЯЮТ НЕВОЗМОЖНОСТЬЮ КОМПЕНСИРОВАТЬ ИЗДЕРЖКИ НА ПЕРЕВОЗКИ ЗА СЧЕТ УВЕЛИЧЕНИЯ СТОИМОСТИ ПРОДУКЦИИ НА ВНЕШНЕМ РЫНКЕ. ЭКСПЕРТЫ СЧИТАЮТ, ЧТО РЕНТАБЕЛЬНОСТЬ ЭКСПОРТЕРОВ НА МИНИМАЛЬНОМ УРОВНЕ ПОКА ПОЗВОЛЯЕТ ПОДДЕРЖИВАТЬ РАСТУЩИЙ КУРС ДОЛЛАРА, ОДНАКО ОБЕСПЕЧИТЬ ЦЕНОВУЮ СТАБИЛЬНОСТЬ СМОЖЕТ ТОЛЬКО ИЗМЕНЕНИЕ ПОДХОДОВ К ГОСРЕГУЛИРОВАНИЮ ТРАНСПОРТНЫХ ТАРИФОВ И РАЗВИТИЕ КОНКУРЕНЦИИ В СФЕРЕ ПЕРЕВОЗОК. МИХАИЛ ВОЛКОДАВ

ПРОДАЖА ПО СЕБЕСТОИМОСТИ

Руководитель кубанского отделения Ассоциации фермерских хозяйств и сельхозкооперативов (АККОР) Александр Шипулин рассказывает, что производители зерна сегодня, чтобы вести весенне-полевые работы, вынуждены продавать продовольственную пшеницу четвертого класса хорошего качества по 12 руб. за кг, в то время как год назад они торговали ею по 18 руб.

«В этих шести рублях и экспортная пошлина, и транспортные расходы. Те, кто забирают наше зерно, мотивируют цену в том числе и возросшими транспортными расходами. Но в целом и транспортные расходы, и техника, и запчасти, и горючее, и средства защиты растений (СЗР), и минеральные удобрения — все выросло в цене. Сегодня себестоимость уже зашкаливает за 12 руб. Но мы продаем за эту цену. А куда деваться? Мы ж не можем остановить производство», — говорит господин Шипулин.

Как ранее сообщал «Ъ», стоимость внутренних перевозок автотранспортом с начала 2022 года выросла в среднем на 50%, а по железной дороге — в два раза. Экспортеры в ходе совещания в Минсельхозе отметили, что рост транспортных издержек отражается на снижении закупочной активности и ценах на зерно в регионах. Это чревато тем, что аграрии не смогут продать экспортерам остатки урожая уходящего сельхозгода даже по сегодняшним ценам.

Полномочный представитель главы администрации Краснодарского края по взаимодействию с крестьянско-фермерскими хозяйствами Вячеслав

Легкодух отмечает, что логистическая составляющая наравне со стоимостью семенного материала, удобрений и СЗР является одним из главных ценовых факторов. «Внутренний рынок мы насытили своим богатым урожаем, сейчас в большей степени происходит сбыт на внешние рынки. А там цена константна, соответственно, чем выше тариф на доставку, тем дешевле производитель может продать свое зерно, так как это учитывается в себестоимости для тех, кто его дальше реализует», — говорит он.

- По данным минсельхоза Краснодарского края, в 2022 году агроэкспорт Кубани составил около \$3,5 млрд в действующих ценах. Поставки осуществлялись в 112 стран мира. В 2023 году Краснодарскому краю предстоит экспортировать продукцию АПК на сумму \$2,6 млрд.

В общем объеме агроэкспорта региона более 63% приходится на зерновые культуры. В 2022 году Краснодарский край экспортировал 12 млн тонн зерновых, а также зернобобовых культур и продуктов его переработки. Из них 5 млн тонн — пшеница. Экспорт пшеницы через порты Краснодарского края осуществлялся в 34 страны мира, в целом злаков — в 58 стран. Основными покупателями российского зерна в 2022 году были Турция, Египет, Судан, Саудовская Аравия и Пакистан.

Положение экспортеров поясняет краснодарский эксперт в сфере внешней торговли Екатерина Сафоненко. «Затраты на перевозки растут, а международный рейтинг цен на продукцию — не настолько. Так как дороже продать на внешнем рынке невозможно, экспортерам остается либо

не работать, либо снижать цену у производителя. Единственное, за счет чего продолжают работать российские экспортеры, — это скачок доллара, потому что они продают в валюте. Сейчас, когда цены на внутренние транспортировки начали немного проседать, экспортеры могут немного "накинуть" производителям на ту продукцию, которая сегодня в спросе», — рассказывает эксперт.

Представитель армавирского сельскохозяйственного производственного предприятия «Юг», специализирующегося на выпуске подсолнечного масла, майонезов, кетчупов, томатной пасты и приправ, Елена Чаус также отмечает рост стоимости логистики (транспортных расходов). По ее мнению, этот рост, хотя и не является определяющим, оказывает влияние на всю цепочку от производителя до потребителя.

«И контейнерные перевозки морем, и автоперевозки — все подорожало. Но рынок — это единый организм, все подстраиваются друг под друга. Такой рост может повлиять как на закупочную цену производителя, так и на цену конечного продукта, который купят где-нибудь в Узбекистане, потому что логистика в любом случае закладывается. Если говорить усредненно, то, наверное, у всех стало чуть меньше заработка, каждое звено этой цепочки немного теряет свою маржинальность, при этом все стараются удержаться на рынке», — говорит госпожа Чаус.

- По данным минсельхоза Кубани, в последние годы наблюдается рост объема экспорта масложировых культур, это происходит в основном за счет увеличения объема поставок растительных масел — рапсового, горчичного и соевого. В 2022 году кубанские масложировые комбинаты экспортировали продукцию на рекордную сумму — около \$1 млрд, это на 48% больше, чем годом ранее. Наибольший объем экспорта масложировой продукции приходится на страны Азии. Ее закупает страны Восточной и Западной Европы.

Директор департамента продаж АО «Щелково Агрохим» Реваз Кавтарадзе отмечает, что существенное «проседание» цен на зерно и ухудшающееся финансовое положение производителей заставляет их экономить, в первую очередь на закупках средств защиты растений и удобрений, что, согласно его ожиданиям, может сказаться на урожае этого года. Динамика продаж СЗР, по словам спикера, уменьшилась относительно прошлого года, и это при том, что цены на них снизились.

ЛОГИСТИКА ДИКТУЕТ СВОЕ Ставки на международные морские перевозки резко выросли после февраля 2022 года, рассказывает Екатерина Сафоненко. «Так как часть крупных контейнерных линий сразу ушла из России в начале года, возник-



ла нехватка контейнеров. И единственная оставшаяся в РФ компания сразу с марта подняла ставки в три раза. Плюс они начали брать страховой сбор, получалась надбавка около \$50 на тонну. Юго-восточное направление в прошлом году в начале февраля (к примеру, Пакистан) прибавило примерно \$65 к тонне, а с апреля — уже \$195. Сейчас — \$150, потому что конец сезона и потому что упал спрос», — рассказывает она.

«И КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ МОРЕМ, И АВТОПЕРЕВОЗКИ — ВСЕ ПОДРОЖАЛО. НО РЫНОК — ЭТО ЕДИНЫЙ ОРГАНИЗМ, ВСЕ ПОДСТРАИВАЮТСЯ ДРУГ ПОД ДРУГА»

Руководитель представительства Российского экспортного центра (входит в ВЭБ.РФ) в Краснодаре Владислав Есин отмечает, что, хотя порты Турции стали для российских экспортеров своеобразным логистическим хабом, через который продукция доставляется дальше в пункты назначения, к чему участники внешнеторговой деятельности уже приспособились, увеличившиеся затраты на логистику все же делают цену товаров менее конкурентоспособной. Возникающие при транзите дополнительные издержки, а это погрузочно-разгрузочные работы, смена судна и другое, в ближайшее время останутся, и это нужно учитывать экспортерам в своей работе.

Представитель холдинга «ПрогрессАгро» из Усть-Лабинска Артем Мацнев рассказал «Ъ», что, несмотря на некоторую стабилизацию цен на морские перевозки в последнее время, все равно возникшие проблемы полностью не решаются. По его словам, компания даже потеряла некоторых своих клиентов из-за того, что те по соображениям удешевления логистики отказались от закупок через южные российские порты и ушли к поставщикам, работающим через другие экспортные ворота.

«Оттуда есть прямые ветки в африканские страны, и там нормальные тарифы. Если с юга России



СТОИМОСТЬ ВНУТРЕННИХ ПЕРЕВОЗОК ПО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ С НАЧАЛА 2022 ГОДА ВЫРОСЛА В ДВА РАЗА