



ФОТО: АЛЕКСЕЙ СМЯКИН

груз идет окольными путями, через много портов, то там напрямую все выходит, насколько я понимаю, останавливается только в одном европейском порту. И стоит это примерно в два раза дешевле. И вот у нас есть контрагент из Бенина, он хочет с нами работать через Новороссийск, но не может, так как наша цена, сформированная с учетом нашей логистики, для него высоковата, и он уходит на другое направление», — рассказывает господин Мацнев.

Вслед за ростом тарифов международных линий выросли цены и на внутренние перевозки. По словам Екатерины Сафоненко, обычно сельскохозяйственный год у зерновиков считается с июля по июнь следующего года. В апреле-мае происходит падение и по контрактам, и по отгрузкам, и по внутренним перевозкам, потому что в мае транспорт идет на ремонтные работы, чтобы к началу урожая уже все были готовы.

«Но в 2022 году такого не было. А внутренние цены по перевозкам начали расти очень резко с апреля, потом был большой скачок. К маю цена увеличилась вдвое. Из Саратова обычно экспортеры возили на Новороссийск по 3,5 тыс. руб. за тонну, а в мае уже 6,5 тыс. руб. за тонну стало. И эта цена продержалась, наверное, до декабря», — отмечает госпожа Сафоненко.

По наблюдениям эксперта, рост цен подстегнуло то, что перевозчики в 2022 году начали активно работать в Запорожье и Херсонской области. Однако в конце года после происшествий на Крымском мосту ситуация стала меняться, и они вернулись в центральную Россию. По ее словам, в настоящее время ставка потихоньку опускается к уровню 3,5 тыс. руб. за тонну, что обусловлено концом сельскохозяйственного сезона, а также сильно просевшим из-за хорошего урожая прошлого года и санкций рынком.

**СУБСИДИРОВАНИЯ НЕДОСТАТОЧНО** На фоне роста транспортной составляющей правительство РФ в конце зимы увеличило субсидирование железнодорожных перевозок сельхозпродукции по льготным тарифам для РЖД и КЖД (Крымская железная дорога). На эти цели феде-

ральные власти дополнительно направили 2 млрд руб. Всего в текущем году они планируют выделить на поддержку таких перевозок более 4 млрд руб.

Правительство рассчитывает, что федеральное финансирование позволит аграриям снизить транспортные расходы и увеличить поставки в российские регионы зерновых и масличных культур, овощей и рыбной продукции, а также минеральных удобрений. В общей сложности объемы таких перевозок будут увеличены на 1 млн тонн.

Власти начали оказывать государственную поддержку железнодорожных перевозок сельхозпродукции в виде субсидий на возмещение потерь, возникающих при установлении льготных тарифов, в 2019 году. Перевозка по льготному тарифу предусматривает все виды отправки грузов: как в вагонах, так и в контейнерах.

Также власти продолжают компенсировать транспортные расходы российским экспортерам продукции АПК. Эта мера господдержки является одной



ФОТО: АЛЕКСАНДР КОРЖИКОВ

**ПЕРЕВОЗЧИКИ ОБОСНОВЫВАЮТ РОСТ ЦЕН НА УСЛУГИ ТРАНСПОРТИРОВКИ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ ПРОДУКЦИИ ВОЗРОСШИМИ РАСХОДАМИ НА НОВУЮ ТЕХНИКУ, ЗАПЧАСТИ И ГОРЮЧЕЕ**

кроме того, вопрос с многократно выросшей стоимостью контейнерных перевозок должен решаться рыночными инструментами, а не только государственным финансированием, использование которого в этом случае будет малоэффективным», — отмечает господин Есин.

Он полагает, что решать проблему роста транспортных издержек следует через увеличение числа российских контейнерных операторов, а также активную работу с дружественными государствами по созданию новых транспортных маршрутов, одним из которых является МТК «Север — Юг». Кроме того, считает эксперт, следует расширить помощь отечественным производителям и поставщикам в продвижении их продукции на экспорт, как это уже происходит с помощью демонстрационно-дегустационных павильонов РЭЦ, работающих сейчас в шести государствах Юго-Восточной Азии и Ближнего Востока (КНР, ОАЭ, Вьетнам, Египет, Турция и КСА). В них экспортеры могут бесплатно размещать свою продукцию, не неся дополнительных затрат на продвижение товаров за рубежом, отмечает он.

**«ДОСТАТОЧНО КОМФОРТНО ДЛЯ ОТРАСЛИ»** Тарифы на погрузочно-разгрузочные работы в портах, портовые сборы, тарифы на железнодорожные перевозки в той или иной степени устанавливаются через государственные механизмы или под контролем государства, говорит директор Южно-русского агентства макроэкономических исследований Алексей Кирсанов.

«На первый взгляд может показаться, что у нас на Кубани экспортное плечо до портов Азово-Черноморского побережья небольшое, и доставка зерна в порты осуществляется автотранспортом, тарифы на который не устанавливаются государством. Но если растет железнодорожный тариф, то увеличивается и стоимость автоперевозок. Регулирование тарифов — вопрос федерального масштаба. И начинать решение проблемы роста транспортных расходов нужно именно с комплексной работы по госрегулированию тарифов и развитию конкуренции», — отмечает он.

Как отмечает глава кубанского отделения АККОР Александр Шипулин, проблема с падением отпускных цен у производителей настолько существенная, что многих из них ставит на грань реального банкротства. Вместе с тем, говорит он, большее влияние на уровень закупочных цен, чем даже транспортная составляющая, оказывает всетаки экспортная пошлина на зерно.

Ранее президент Российского зернового союза Аркадий Злочевский сообщил, что российские сельхозпроизводители потеряли из-за нее более 1 трлн руб., и высказался за ее отмену. Об этом же, чтобы улучшить доходность аграриев, просили производители сельхозтехники на фоне падения спроса на их продукцию.

Однако на отмену пошлины, несмотря на многочисленные обращения участников рынка, федеральные власти пока не идут. Как ранее писал «Ъ», правительство пошло по пути корректировки ее механизмов. В частности, было принято решение отвязаться от цены в долларах и установить стоимость в рублях, в целом вице-премьер Виктория Абрамченко назвала нагрузку «достаточно комфортной для отрасли». ■

**РЕШАТЬ ПРОБЛЕМУ РОСТА ТРАНСПОРТНЫХ ИЗДЕРЖЕК СЛЕДУЕТ ЧЕРЕЗ УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛА РОССИЙСКИХ КОНТЕЙНЕРНЫХ ОПЕРАТОРОВ, А ТАКЖЕ АКТИВНУЮ РАБОТУ С ДРУЖЕСТВЕННЫМИ ГОСУДАРСТВАМИ ПО СОЗДАНИЮ НОВЫХ ТРАНСПОРТНЫХ МАРШРУТОВ, ОДНИМ ИЗ КОТОРЫХ ЯВЛЯЕТСЯ МТК «СЕВЕР — ЮГ»**