

Экономика региона

Логистов завернули в Азию

Автомобильные грузоперевозчики после запрета движения по европейским странам перестроили грузопотоки в страны Азии. Сибирские транспортные компании заявляют о двукратном росте объемов перевозки грузов в восточном направлении с января по май 2023 года. Если в январе пограничный пункт «Забайкальск» (граница с Китаем) пропускал 250 фур, то уже к маю цифра выросла до 500 автомобилей. Впрочем, восточные пути могут лишь частично заменить закрывающиеся логистические направления в ЕС, считают участники транспортного рынка. Одновременно перевозчики опасаются, что и пути обхода через Азию могут быть закрыты или ограничены из-за риска введения санкций со стороны европейских государств по отношению к дружественным России странам.

— Конъюнктура —

Объем международных грузовых автоперевозок Сибирского федерального округа (СФО) в мае этого года вырос по сравнению с январем в два раза, сообщил руководитель филиала Ассоциации международных автомобильных перевозчиков (АСМАП) по СФО Анатолий Антонов. Таможенная служба РФ с февраля 2022 года не публикует в открытом доступе данные по объемам импорта и экспорта в России. Росстат, который регулярно выкладывает информацию о транспортировке грузов, отчитался пока только за период с января по март. Согласно информации ведомства, за первые три месяца текущего года объем автомобильных грузоперевозок во всех категориях (международные и внутри страны) по Сибири по сравнению с 2022 годом сократился на 4%, а по отношению к аналогичному периоду 2021-го вырос на 1%. В целом по России транспортировка грузов фурами с января по март 2023 года увеличилась по сравнению с тем же периодом 2022-го на 4%, а в сопоставлении с 2021-м выросла на 8%.

По словам Анатолия Антонова, кратное увеличение перевозок в мае прежде всего связано с переходом на круглосуточный режим работы основного для Сибири пункта пропуска на границе с Китаем — «Забайкальска», через который следует основной поток внешнеторговых грузов для регионов Сибири. «Судя по тем данным, которые мы получаем от сибирских перевозчиков, объем транспортировки товаров по автомобильной дороге в Китай в мае этого года вырос в 2,5–3 раза — сравнение с январем этого же года. Вместо 250–280 машин в январе пункт пропуска «Забайкальск» в мае ежедневно фиксировал до 500 фур», — прокомментировал господин Антонов. Рост грузоперевозок в Казахстан и Узбекистан из Сибири в этот же период эксперт оценил в пределах 30%.

Выручка компаний, занимающихся перевозкой грузов автотранспортом из Сибирского федерального округа, в период с января по март текущего года выросла почти в два раза — с 29 млрд руб. в 2022-м до 54 млрд руб.

Тарифы пошли на понижение

По данным Росстата, тарифы на автомобильные грузовые перевозки в целом по Сибири в апреле 2023 года в сравнении с тем же периодом годом

ранее выросли на 23%. В то же время участники транспортного рынка говорят о снижении прайса на ряд направлений. К примеру, ставки на логистику из Китая в Россию к маю 2023 года снизились по сравнению с 2022 годом, отмечает соучредитель группы компаний «СЛК» Дмитрий Аржаных: «В середине 2022 года стоимость доставки грузов автомобилем из Китая на рынке достигала \$25–30 тыс. за еврофуру, сейчас — \$14–17 тыс.».

В середине 2022 года наблюдался пик роста цен, говорит владелец группы компаний Sinolmport Тина Анистен. «Сейчас стало немного лучше, в последнее время мы наблюдаем снижение ставок в среднем на 20%. Это связано в первую очередь с тем, что компании-автоперевозчики, которые работали на Европу, двинулись на Восток. Помимо этого, появилось много частных компаний, которые быстро смогли зафрахтовать суда и перенаправить грузопоток снова на море, а также на железную дорогу. Цепи поставок понемногу начинают срастаться, конкуренция среди авто, ж/д и морских перевозчиков делает благоприятными цены для владельцев груза», — комментирует эксперт.

Сегодня импорт через Владивосток и Сибирь вырос лавинообразно — раньше автотранспорта в этих направлениях ввиду большей концентрации фур через западную границу было существенно меньше, говорит генеральный директор ГК «Маршал» Михаил Белоусов. Из-за переориентации автоперевозчиков грузов с Запада на Восток тарифы на транспортировку в Азию снизились, указывает он.

По ряду новых маршрутов цены на перевозку грузов автотранспортом могут оставаться высокими. Такие направления, как Иран, ОАЭ и Катар, в настоящее время только формируются. «Также часть импортеров начинает активно переориентироваться на поставщиков из Юго-Восточной и Средней Азии — Кореи, Вьетнама, Индии», — рассказывает генеральный директор ГК «Деловые линии» Фарид Мадани.

Сроки доставки при этом изменились драматически», увеличившись в два раза, говорят представители отрасли. «Но, как и с ценами, они стали более предсказуемы. Маршруты сейчас сформированы, а не создаются с нуля, как это было в течение прошлого года, когда перевозчики столкнулись с необходимостью разработки новых путей параллельного импорта», — добавляет начальник отдела



Выручка сибирских компаний, занимающихся перевозкой грузов, с января по март текущего года выросла почти в два раза — с 29 млрд руб. в 2022-м до 54 млрд руб.

закупок транспортной компании «Прометей» Катерина Шарапова.

Грузы из Европы едут в два раза дольше, чем было годом ранее, и не из-за проблем с пропускными способностями, а в большей степени из-за правовых и таможенных вопросов. Грузы в восточном направлении — и авто, и морем, и ж/д — стали доставляться быстрее. В частности, срок ожидания в порту Владивостока сегодня составляет три-четыре дня до погрузки на поезд. «Еще полгода назад ожидание могло занять более трех недель. Буквально неделю назад стали быстрее проходить автофуры. И хотя значительного результата и увеличения скорости нам еще не приходится наблюдать, но процесс идет», — рассказывает госпожа Анистен.

В 2023 году меняется в том числе структура грузов — увеличилась доля продукции с высокой добавленной стоимостью. То, что раньше производилось внутри России, теперь доставляется посредством параллельного импорта, который не может удовлетворить спрос. «Та же кола сегодня доставляется в Россию из Казахстана, Azerbaijan, Польши и Турции», — комментирует Михаил Белоусов.

Также вырос импорт автотранспортом станков и оборудования, набирают обороты доставка запчастей, электроники, одежды, обуви и стройматериалов.

Пиллюля от шока

Несмотря на то что часть автомобильного грузопотока в 2023 году из Европы переориентировалась на страны Ближнего Востока, стабильным этот процесс назвать нельзя, говорят представители транспортной отрасли. Восточные страны постепенно закрывают свои логистические пути для грузов в Россию. Также проблемы возникают не только с транспортной логистикой, есть и финансовые, и правовые вопросы, поэтому сегодняшние пути для

транспортировки грузов могут быть временными.

«Турция постепенно затягивает свои пропускные пути, Казахстан с 1 апреля ограничил параллельный импорт товаров в Россию, и логисты теперь смотрят в сторону Узбекистана и других близлежащих стран. Но можно ожидать, что в скором времени и эти логистические коридоры закроются под влиянием санкций. Поэтому развивать логистическую инфраструктуру в этих направлениях, чтобы везти товары через данные страны, можно, но не стоит инвестировать много», — считает Тина Анистен.

В то же время за последние два года — период действия коронавирусных ограничений и запрета на перемещение для перевозчиков по странам ЕС — логисты привыкли, что маршрут, который работал вчера, сегодня может быть уже закрыт,

отмечает Катерина Шарапова. По ее словам, поиск решений проблем, которых не было, стал ежедневной рутинной, и вновь возникающие нештатные ситуации игроки рынка научились преодолевать на ходу.

Восточные пути могут лишь частично заменить закрывающиеся логистические направления в страны Евросоюза, отмечают игроки транспортного рынка. На Запад на протяжении десятилетий приходилась подавляющая пропорция товарооборота, заместить ее сразу не получится, и точно не всю, считает Катерина Шарапова.

«Какие-то товары были созданы для Европы и экспортировались только туда, на Востоке они никому не нужны. Снижение товарооборота в некоторых отраслях произошло на десятки процентов — такое невозможно заменить сразу и полноценно. Проблем подкидывает

финансовый сектор. Там все еще штормит. Если с евро и долларами все понятно — забыли про транзакции в этих валютах, то юани — это русская рулетка: частные комплаенсы, случайные или тотальные проверки, которые могут занять месяц, и т.п.», — комментирует представитель компании.

На сегодняшний день нельзя однозначно сказать, что логисты справились, полностью удовлетворили спрос и настроили маршруты в восточном направлении, поскольку это достаточно долгий процесс, отмечает Тина Анистен. «Вопрос эффективной переадресации автомобильных перевозок нельзя рассматривать автономно, он затрагивает в целом всю логистику и организацию цепей поставок, а не только автотранспорт», — комментирует госпожа Анистен.

Лолита Белова

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ ОРГАНИЗАЦИЙ ВСЕХ ВИДОВ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ (БЕЗ СУБЪЕКТОВ МАЛОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА), ТЫС. ТОНН

ИСТОЧНИК: РОССТАТ

	2022 январь – март	2023 январь – март
Российская Федерация	255 280,8	266 011,5
Сибирский федеральный округ	40 899,7	39 258,2
Красноярский край	17 872,6	16 644,1
Иркутская область	6 163,3	5 906,7
Кемеровская область	5 684,9	6 049,2
Новосибирская область	3 854,0	3 020,6
Алтайский край	2 776,5	2 684,1
Томская область	1 748,1	1 409,7
Омская область	1 400,2	1 538,7
Республика Хакасия	1 178,2	1 408,0
Республика Тыва	469,3	586,4
Республика Алтай	22,6	3,8

Рынок газа выдохся

— Перспективы —

И это для рынка также негативный тренд: чем ниже потребление, тем дольше сохраняется период снижения цены».

Заместительная экономика

Сейчас в Европе не ожидают дефицита газа. Напротив, там считают, что ЕС удалось почти полностью избавиться от российской газовой зависимости. В начале весны председатель Еврокомиссии Урсула фон дер Ляйен заявляла, что, несмотря на сокращение поставок российского газа в Европу на 80% за восемь месяцев, этот объем странам ЕС удалось компенсировать «за счет напряженной работы». «Разумеется, помогли хорошие друзья, такие как США и Норвегия, которые нас поддержали поставками сжиженного и трубоного газа», — добавила госпожа фон дер Ляйен.

Виктор Катона подтверждает, что Норвегия стала основным экспортером природного газа в мире. Что касается СПГ, лидирующее место остается за США. «Пользуясь масштабным ценовым разрывом между американским бенчмарком Henry Hub и европейскими ценами, американский СПГ вырос с 15 млн т СПГ в 2021 году до 38,7 млн т. Также стоит отметить, что вторым самым крупным источником роста поставок СПГ стала Россия, увеличив объем поставок с 11 млн т в 2021-м до 15,2 млн т», — добавляет эксперт.

По оценкам Виктора Катоны, в целом сегодня зависимость европейских стран от российского природного газа минимальна, особенно в прибрежных странах с доступом к объемам сжиженного природного газа. Однако для стран Центральной и Восточной Европы российский газ все еще необходим,

так как инфраструктура для обеспечения этого региона сжиженным газом пока недостаточна.

«ЕС очень сильно снизил свою зависимость от российского газа, но пока работа в данном направлении не окончена», — поясняет Сергей Кауфман. — Практически полного отказа от российского газа можно ожидать в течение полутора-двух лет на фоне прогнозов по росту предложения СПГ со стороны США, Катар и менее крупных производителей». Новую волну строительства заводов по сжижению газа на мировом рынке Игорь Юшков ожидает с 2026 по 2030 год. В этот период должны быть введены в эксплуатацию мощности по производству газа в США, Катаре, Австралии.

Ожидание у моря погоды

При этом, хотя лето только начина-

ет, а вместе с ней роста цен на газ: внезапный холод может сильно изменить рыночную конъюнктуру. Еще одним фактором роста, по мнению Виктора Катона, будет рост спроса в Китае. Страна может воспользоваться низкими ценами на газ, чтобы вернуться на рынки и начать скупать те объемы, которые в прошлом году направлялись в Европу. Образовавшаяся конкуренция станет катализатором для подорожания газа. «Летом вряд ли будет движение вверх — все-таки предложение на фоне роста добычи в США остается очень сильным. Потенциал роста, безусловно, связан с зимой», — заключает аналитик.

Если лето будет жарче обычного или отопительный сезон начнется рано и будет холоднее нормы, то в условиях все еще ограниченного предложения можно

ожидать всплеска цен до \$600–800 за 1 тыс. куб. м, допускает Сергей Кауфман. Также, по его мнению, нельзя исключать очередного витка снижения поставок газа из РФ. При этом в случае мягкой погоды цены могут полностью нормализоваться, закрепившись в диапазоне \$200–300 за 1 тыс. куб. м.

«Мы видим рост спроса на СПГ в ЕС, но это связано с замещением трубопроводного газа», — прогнозирует Сергей Кауфман. — В целом спрос на газ в Европе в ближайшие годы, вероятно, будет падать на фоне постепенного увеличения роли ВИЭ. Крупнейшими источниками роста спроса на газ в ближайшие 10–15 лет, как ожидается, станут крупные азиатские экономики, в первую очередь Китай и Индия».

С тем, что важную роль на газовом рынке играют азиатские потребители, согласен и Виктор

Катона. «Все зависит от Азии. Сейчас, когда индекс JKM Platts (Japan Korea Marker) упал ниже \$10/mmBtu, все в ожидании того, что не только Индия возобновит закупки СПГ, но также Китай вернется на рынок, особенно на фоне крайне печальной электрогенерации на китайских ГЭС на фоне аномальной жары и засухи», — говорит он. То есть при аналогичном объеме предложения (в США, например, в этом году не вводятся новые экспортные терминалы) спрос на СПГ должен быть большим. Но многое, по мнению эксперта, в данном случае будет зависеть от того, насколько важной азиатские страны посчитают тему чистоты воздуха и углеродных выбросов. Пока что уголь кажется более предпочтительным вариантом с точки зрения прибыльности.

Константин Анохин