«Все больше предприятий находят рынки сбыта в Китае и Юго-Восточной Азии. Также на сегодняшний день существует ряд перспективных направлений контейнерных перевозок через Северный морской путь и сухопутный транспортный коридор "Север — Юг". За пять месяцев через сухопутный погранпереход "Самур" проследовало 12 контейнерных поездов в Азербайджан»,— добавил Вадим Степченко.

УРАЛ ПОГРУЗИЛСЯ В «СУХОЙ ПОРТ»

При рассмотрении состояния транспортно-логистической отрасли Свердловской области эксперты советуют обращать внимание не только на показатели внешней торговли, но и на логистику внутри региона, где формируется система единого «сухого порта». Напомним, в 2022 году для контейнерных перевозок в Екатеринбурге открылась первая очередь транспортно-логистического центра (ТЛЦ) «Уральский». Он стал одним из этапов по созданию «сухого порта». На ТЛЦ перерабатывают и складируют контейнерные грузы, а также синхронизируют работы различных видов транспорта. Объем инвестиций в проект составил 12 млрд руб.

«Сегодня инфраструктура ТЛЦ позволяет обрабатывать более пяти пар полносоставных контейнерных поездов в сутки. Время обработки одного поезда у нас, как правило, не превышает полутора часов. Благодаря этому в регионе значительно сокращается время доставки импорта с Дальнего Востока»,— рассказал советник председателя совета директоров ТЛЦ «Уральский» Дмитрий Кузнецов. По его словам, из Китая в контейнерах прибывает большой поток легковых автомобилей, для хранения которых на терминале уже ввели в эксплуатацию открытую площадку, рассчитанную на 1,5 тыс. мест. «В связи с переориентацией грузопотоков Восточный полигон остается ключевой транспортной артерией при перевозке грузов железнодорожным транспортом в сообщении со странами Азиатско-Тихоокеанского региона»,— подчеркнул господин Кузнецов.

ТЛЦ «Уральский» должен стать самым крупным терминалом на Урале. Ввести в эксплуатацию остальные очереди терминала планируется к 2027 году. После чего его мощности составят 600 тыс. ДФЭ в год, что эквивалентно более 5 тыс. контейнерных поездов.

ДИНАМИКА ВНЕШНЕТОРГОВОГО ОБОРОТА СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ

СО СТРАНАМИ СНГ	ЭКСПОРТ	ИМПОРТ
Белоруссия	+14,0%	+74,8%
Казахстан	+8,5%	+70,1%
Узбекистан	x3,7	
СО СТРАНАМИ ДАЛЬНЕГО ЗАРУБЕЖЬЯ	**ЭКСПОРТ**	**ИМПОРТ**
Германия	–49,3%	–83,7%
Франция	x4,5	–45,1%
США	+54,3%	+82,6%
Китай		+33,7%
Чехия	–14,6%	
Италия	–92,2%	
Республика Корея	–77,1%	
Индия	+22,7%	
Нидерланды	+112,1%	
Турция	+144,1%	

ИСТОЧНИК: УРАЛЬСКОЕ ТАМОЖЕННОЕ УПРАВЛЕНИЕ

МАРИНА МОЛДАВСКАЯ

НА ФОНЕ УВЕЛИЧЕНИЯ СПРОСА НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ НА РЫНКЕ НАБЛЮДАЕТСЯ ДЕФИЦИТ САМИХ КОНТЕЙНЕРОВ

В то же время сейчас на стадии проектирования находится ТЛЦ «Екатеринбург» в районе станции Седельниково, якорным клиентом которого является компания «Трансконтейнер». Предполагаемая мощность терминала — 500 тыс. ДФЭ в год. «Мы видим, как быстро заместился рынок контейнеров. У нас ушли европейские компании после санкций, и тут же пришли другие игроки, которые полностью заместили дефицит контейнерного парка. Очевидно, что потребность в терминалах будет только расти»,— пояснил Вадим Степченко.

Впрочем, на фоне увеличения спроса на контейнерные перевозки на рынке наблюдается дефицит самих контейнеров, сообщил сооснователь холдинга MG Corporation (в его состав входят сервисы «Мой контейнер» и «Мой пост») Алексей Гинанов. По его словам, большую часть контейнеров «расхватывают» угольщики, из-за чего «едет низкомаржинальный товар, а высокомаржинальный — ждет». «Новороссийск нужно разгружать — там тьма контейнеров, которые не уезжают, поскольку там нет такой экспортной базы. Мы должны расширять контейнерную базу и научиться перемещать порожние ящики в те регионы, где они нужны. Лучше сороковки (контейнеры СФЭ) — в Сибирь, двадцатки (ДФЭ) — на Урал»,— отметил господин Гинанов.

ТОРГОВЦЫ ПРОЩАЮТСЯ С ДОЛЛАРОМ

Вместе со сменой транспортных маршрутов изменилась финансовая логистика — экспортеры стали рассматривать варианты замены совершения платежных операций в долларах. «На текущий момент доллар еще имеет преобладающее значение для внешней торговли, хотя уже наблюдается укрепление юаня. И контрактов в юанях все больше — это видно просто по клиентской базе»,— рассказала руководитель операционного подразделения Optimalog Урал Татьяна Чернышева.

По ее словам, использование других валют пока не рассматривается. «Ставка на другие валюты меньшая. Та же турецкая лира очень волатильная даже в течение дня. Поэтому говорить о том, что взаиморасчеты с ней будут иметь какое-то приоритетное значение для внешней торговли, вряд ли стоит. На текущий момент актуальны доллар и юань — мы в этом видим какое-то укрепление. Возможно, как-то рынок сместится»,— добавила госпожа Чернышева.

Заместитель министра международных и внешнеэкономических связей Свердловской области Олег Александрин считает «глобальным» вопрос смещения роли доллара в совершении валютных операций: «Я думаю, что даже страны-игроки не до конца представляют, что будет через год-два. На этот вопрос не знает ответ, наверное, никто, и сейчас идет борьба именно за ответ на этот вопрос».

Как рассказал Андрей Беседин, в краткосрочной перспективе доллар останется одной из доминирующих расчетных систем, в долгосрочной — будет уходить. «Это единственная валюта, которая является не только расчетной системой, но и системой серьезного экономического давления, и все это понимают,— пояснил президент УТПП.— Уход от доллара займет время. Это не быстрый вопрос, но вы видите, какая началась кампания для того, чтобы уйти от этой зависимости. Доллар перестал быть валютой, а стал инструментом удушения и всего прочего. Поэтому уходить от него мы будем не быстро, но я думаю, что многие еще увидят его закат».

ЛОГИСТИКЕ ПОТРЕБУЕТСЯ ВРЕМЯ

Процесс смены торговых партнеров может занять еще некоторое время, но дефицита товаров в стране не будет: продавать будут как отечественные товары, так и иностранные, в том числе поставленные в рамках параллельного импорта, отметил Дмитрий Баранов. По его словам, отечественному бизнесу в качестве торговых партнеров интересны компании из разных стран, потому что так можно найти нужные товары высокого качества по приемлемой цене. «Поэтому наряду с традиционными торговыми партнерами России интересны государства Африки и Азии, Латинской Америки и Ближнего Востока. Разные государства могут стать как покупателями российских товаров, так и поставщиками в РФ собственных товаров, важно договориться об условиях взаимной торговли, чтобы они устраивали партнеров, и она будет налаживаться, обороты будут расти»,— пояснил аналитик. При этом найти поставщиков товаров параллельного импорта может быть сложнее, поскольку становление механизма продолжается, а организовать перевозки таких товаров в Россию все еще непросто.

Эксперты считают, что транспорт-логистическая отрасль Свердловской области еще развивается. Это связано не только с переориентацией на торговлю с другими странами, но и с развитием технологий, появлением новых запросов как от грузоотправителей, так и от перевозчиков. «Можно ожидать создания новых логистических комплексов в стране в первую очередь на наиболее напряженных маршрутах, совершенствования разных видов транспорта для ускорения перевозок, дальнейшей цифровизации всей транспортно-логистической отрасли»,— резюмировал Дмитрий Баранов. ■

ЕВГЕНИЯ ЯБЛОНСКАЯ

НЕСМОТРЯ НА УСЛОЖНЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ МАРШРУТОВ, ЭКСПЕРТЫ НЕ ПРОГНОЗИРУЮТ ДЕФИЦИТ ТОВАРОВ В СТРАНЕ