

# «2024 ГОД СТАНЕТ ГОДОМ КОНКУРЕНЦИИ»

ЛОГИСТИКА ОДНА ИЗ ПЕРВЫХ ОТРАЖАЕТ ИЗМЕНЕНИЯ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ. СЕЙЧАС ОТРАСЛЬ АДАПТИРОВАЛАСЬ К НОВЫМ УСЛОВИЯМ И НАЧИНАЕТ АКТИВНО РАЗВИВАТЬСЯ. О ТОМ, КАКИЕ САНКЦИИ СТАЛИ КРИТИЧНЫМИ ДЛЯ РОССИЙСКОЙ ЛОГИСТИКИ, С КАКИМИ ПРОБЛЕМАМИ СТОЛКНУЛИСЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ КОМПАНИИ И ЧЕГО ИМ ОЖИДАТЬ В 2024 ГОДУ, РАССКАЗАЛ ОСНОВАТЕЛЬ И СТАРШИЙ ПАРТНЕР КОМПАНИИ OPTIMALOG ГЕОРГИЙ ВЛАСТОПУЛО.

## — С какими результатами логистическая отрасль подошла к 2024 году?

Каждый из сегментов продемонстрировал свои результаты. Так, грузопоток на воздушном транспорте снизился почти на 56% после начала СВО и с тех пор продолжает стагнировать. Дело в том, что большая часть флота — более 700 самолетов — находилась в лизинге. За прошедшие два года России удалось выкупить часть из них, но в основном это гражданские суда, которые не участвуют в грузоперевозках.

Зато контейнерные перевозки находятся на взлете. Это обуславливает разворот на Восток — товарооборот из Евросоюза, который осуществлялся автоперевозчиками, заместился грузами из стран Юго-Восточной и Центральной Азии, которые поставляются преимущественно в контейнерах.

Сегмент автоперевозок пережил падение в 2022 году, но за счет мобильности частного бизнеса, занимающего более 90% рынка, быстро переориентировался и в 2023 году продемонстрировал рост. По итогам 2022 и 2023 годов, автомобильные грузоперевозки с Азербайджаном, Арменией, Турцией и Казахстаном выросли кратно. Произошел значительный рост автогрузовых перевозок с Китаем. Причем, помимо российских компаний, в этом направлении работают также компании из Белоруссии. Несмотря на хорошие показатели, в сегменте сохраняется проблема обслуживания автопарка, большая часть которого импортного производства. Отечественные модели не смогли должным образом конкурировать с западными машинами, уступив место китайским производителям большегрузов.

## — Как изменились цены на перевозки?

После пиковых значений 2022 года стоимость снизилась, но так и не смогла вернуться к докризисному уровню. Нынешние значения на 50–70% или даже вдвое превышают показатели 2021 года.

Например, стоимость грузоперевозок морским транспортом на трейдах через дальневосточные порты выросла в 3–4 раза по отношению к 2021 году. Доставка 40-футовых контейнеров (FEU) железнодорожным транспортом с пиковых значений в \$12 тыс. в моменте падала до \$4 тыс. Аналогичная динамика наблюдалась и в сегменте автомобильных грузоперевозок. До начала СВО стоимость перевозок на турецком направлении составляла \$4–5 тыс., после цена доходила до \$12–15 тыс., а сейчас установилась на уровне \$7–10 тыс. На китайском направлении в пиковые моменты цена составляла \$20–25 тыс., сейчас — \$7–10 тыс. Суммы колеблются в зависимости от направления и дальности перевозки, динамики спроса и сложностей, которые периодически возникают на более благоприятных направлениях из-за ограниченности инфраструктуры.

## — Какие пакеты санкций оказали наибольшее влияние на логистическую отрасль?

Критическими стали первые пакеты санкций, которые были приняты с 27 февраля по 30 марта. Они ограничили поставку не только оборудования и запасных частей — товаров, составляющих большую часть оборота между Россией и ЕС, — но и, по сути, закрыли европейское направление для транспортных российских компаний (пятый санкционный пакет).

Далее серьезное влияние оказывали не сами санкции, а их последствия. Наши страны-партнеры, которые помогали транзиту грузов, стали ограничивать этот поток.



Например, Казахстан заявил о недопустимости провоза через свою территорию товаров, попавших под санкционные ограничения, и невозможности их оплаты.

Следующим серьезным ударом для отрасли стал 12-й пакет санкций, включающий в себя финансовые ограничения. После этого начались проблемы с платежами в Китай, Турцию, ОАЭ и другие страны. Банки других стран, в отличие от российских банков, по-прежнему интегрированы в международную торговлю с западными странами и при необходимости должны раскрывать информацию о совершаемых транзакциях. В результате каждый банк стал взвешивать последствия от ведения взаиморасчетов с Россией, поскольку это может повлечь репутационные и санкционные риски.

В феврале ОАЭ впервые вышли из списка серых стран с недостаточно открытым и чистым капиталом, поэтому крупнейшие банки ОАЭ ужесточили процедуры комплаенса при работе с резидентами РФ, в том числе чтобы не создавать лишних проблем для нового статуса их страны.

## — Как тогда российские компании проводят трансграничные платежи?

Для продолжения внешнеэкономической деятельности используются различные способы, вплоть до оплаты криптовалютой и USDT. Российские компании обращаются к банкам второго и третьего эшелона, которые не попали под санкционные ограничения.

Это выход для поддержания бизнеса в рабочем состоянии. Но такая тактика повышает административные расходы, увеличивает транзакционные издержки, снижает

эффективность бизнеса, качества услуг и цепочек поставок. Одно дело совершить транзакцию за 10 минут и через 2 часа увидеть от партнера подтверждение о получении средств, и совсем другое, когда платеж может идти до десяти дней. Помимо временных и транзакционных затрат нужны дополнительные кадровые ресурсы, которые будут контролировать эти процессы.

Высокие издержки приводят к повышению стоимости товаров и услуг и усилению инфляции — все это негативно сказывается на экономических процессах и приводит к их примитивизации.

## — Поставляются ли товары из Европы?

Мы продолжаем импортировать те товары, которые не попали под санкции. Они поставляются по прямым контрактам с европейскими производителями и, как правило, транспортируются транзитом через Литву, Польшу и Республику Беларусь. Сроки, конечно, немного увеличились на два-три дня, так же как и стоимость, потому что изменилась технология перевозки и значительно сократилось количество предложений на рынке.

Если смотреть на статистику, то объем товарооборота между Россией и Евросоюзом сократился с \$260 млрд до \$89 млрд, из которых порядка \$35 млрд приходится на импорт несанкционных товаров.

## — Какие на сегодня страны заменили импорт из Европы?

Единственная страна, которая смогла это сделать, — Китай. По итогам 2023 года почти половину импорта в России заняла именно КНР — \$115 млрд из

\$285 млрд. В целом товарооборот с Китаем в прошлом году составил \$240 млрд.

Из Поднебесной к нам завозят автотранспорт и оборудование (по 25%), электронику и компоненты (около 18%), химическую продукцию (около 7%) и товары народного потребления (примерно 10–12%). Никакие другие страны не смогли стать заместителями такого объема товаров. Это не очень хорошо, потому что наблюдается тенденция к китаизации нашей экономики, то есть значительная зависимость от одного внешнеторгового партнера.

## — С какими проблемами могут столкнуться перевозчики при транспортировке грузов из Китая?

Есть несколько сложностей, с которыми можно столкнуться при организации цепочек поставок из Китая. Во-первых, это ограничение инфраструктурных объектов на территории РФ. К ним можно отнести порты Владивостока, которые сейчас уже загружены более чем на 90%, пункт пропуска Забайкальск — Маньчжурия, а также большую часть всего Восточного полигона как наиболее товароёмкого направления. Впрочем, мы видим значительные усилия властей по расширке узких мест и финансированию развития инфраструктуры. Ждем их реализацию в ближайшие 2–5 лет.

Во-вторых, это возможные решения третьих стран, прежде всего Казахстана, о дополнительных мерах контроля за транзитом грузов, следующих в Россию. Такую историю мы наблюдали в середине 2023 года, что привело к снижению отправок транзитом через Казахстан и к увеличению как сроков поставки почти на месяц, так и стоимости перевозок.

В-третьих, это решения властей Китая, касающиеся ограничений экспорта товаров в РФ, квотирования емкости транспортных коридоров или введения карантинных мер. Например, во время пандемии COVID-19 КНР ввела двухнедельный карантин для водителей большегрузов, что резко замедлило перевозки и вызвало огромные очереди на границах.

## — Продолжится ли в 2024 году усиление китайского направления?

На мой взгляд, внешняя торговля России и Китая в части импорта практически достигла своего пика, и в текущем году показатели не продемонстрируют большого роста. При этом, если проблемы с платежами не найдут эффективного решения, то мы можем увидеть и снижение объемов торговли.

## — Какие вызовы стоят перед отраслью?

В первую очередь это серьезная нехватка кадров. На сегодня уровень безработицы в России составляет 2,9%. При этом предельный уровень безработицы в мировых стандартах — не меньше 5,5–6%. При таком показателе рынок труда может демпфировать резкие колебания спроса и предложений.

В результате непростой ситуации с кадрами происходит рост зарплат и издержек, в том числе административных. Дополнительное давление оказывают сложности организации финансовых потоков, которые не добавляют бизнесу устойчивости.

За 2022–2023 годы участники рынка адаптировались, приняли новые условия и правила работы. Теперь необходимо повышать качество сервиса, эффективность процессов и компетенции сотрудников. На этом фоне 2024 год для логистики станет годом конкуренции в борьбе как за клиента, так и за кадры. ■