

Арсений Петров

Восток — Запад

От геополитики
к логистике и обратно

С момента объявления первых санкций, фактического закрытия части границ и направлений, а также ухода с российского рынка логистики десятков иностранных игроков прошел год. Собеседники FBR — о том, как изменилась ситуация в сегменте, и о прогнозах на ближайшие месяцы.



Фото: freepik.com

Основным фактором, который влиял на рынок логистики весь год, эксперты называют санкционное давление. Против России было введено и вводится сейчас самое большое число ограничений в новейшей истории. Все они продолжают переформатировать сегмент, указывает **Григорий Григорьев**, генеральный директор Novelco.

На втором месте — отказ поставщиков от работы с российскими компаниями по «внутренним убеждениям» или по все той же причине санкций со стороны западных стран и в ответ — со стороны РФ. На третьем — затрудненные взаиморасчеты в привычных твердых валютах (EUR, USD). На четвертом — разрыв прежних логистических связей в принципе: закрытие неба Европой и США и в ответ — Россией, отказ крупнейших морских перевозчиков от работы на российском направлении (MSC, Maersk, CMA-CGM и т. д.). На пятом, конечно, параллельный импорт — разрешение на ввоз в страну оригинальной продукции без согласия правообладателя. Мера кардинально изменила рынок доставки в 2022 году, добавляет Григорьев.

На шестом — переориентация перевозчиков на другие рынки, в первую очередь — в направлении Турции, Ирана и Китая. На седьмом месте — выход на российский и мировые рынки новых мелких перевозчиков в связи с уходом крупных морских операторов. Эти компании зачастую имеют в парке одно-два судна небольшой вместимости. Например, в портах Дальнего Востока к концу 2021 года оперировало 15 контейнерных линий, в конце 2022 года — уже около 30. Средняя же вместимость судов упала с 2500 до 650 TEU (единица измерения вместимости грузовых транспортных средств). Это привело к увеличению количества судозаходов при уменьшении вместимости, дополнительной нагрузке на терминалы, снижению уровня сервиса из-за отсутствия у этих судовладельцев опыта в управлении активами.

На восьмом месте — развитие альтернативных коридоров и маршрутов. К примеру, Китай совместно со странами Каспийского региона (Азербайджан, Грузия, Казахстан, Турция) возвращаются к более интенсивному развитию Среднего коридора. Коридор «Север — Юг» находится пока в начальной стадии формирования, но это очень перспективный проект, который позволит существенно увеличить количество вариантов доставки в Россию.

В странах-трейдерах, особенно в Турции, ОАЭ, Вьетнаме, появляются новые линии, расширяющие возможности поставки товаров. В силу изменения географии мировой торговли вообще активно развиваются маршруты, которые ранее не были так востребованы, — в страны BRICS, Южной и Юго-Восточной Азии.

На девятом месте среди «факторов года» — частичная мобилизация, в результате которой рынок столкнулся с колоссальным дефицитом кадров. Ну и на десятом — отказ многих автопроизводителей от работы в России, прекращение поставок автозапчастей. Парк грузовых автомобилей, используемых на международных направлениях, исторически состоял в основном из машин европейских производителей (MAN, Scania, Volvo, DAF и т. д.). «Параллельный импорт частично решил проблемы с поставками запчастей, — говорит Григорий Григорьев. — Но автопредприятиям так или иначе придется принимать стратегическое решение — отказываться от этих машин в пользу, например, китайских автопроизводителей или продолжать нести риски повышенной стоимости деталей из-за нестабильных цепочек их поставок».

Вот новый разворот

Произошел ли тот самый разворот с Запада на Восток, о котором эксперты говорили год назад? Да, и продолжается до сих пор, считает Григорьев. В подтверждение эксперт приводит статистику доли ЕС во внешнеторговом балансе РФ: она уменьшилась с 55% в 2014 году до 25% в 2022-м. За тот же период удельный вес Китая вырос с 10 до 25%. Только за прошлый год доля Евросоюза в торговле с Россией сократилась на 25%. В 2022 году количество товарных партий, поставленных из Европы, снизилось более чем в два раза (с 1,8 млн до 0,8 млн декларированных товаров). При этом Китай вырос пока не столь значительно — на 16%.

С одной стороны, сложно в целом описывать, какими путями осуществляется сейчас импорт и экспорт, поскольку нет официальной статистики: прошлой весной Федеральная таможенная служба России перестала публиковать цифры импорта-экспорта, напоминает **Андрей Волков**, CEO Exmail. Однако можно проанализировать отчеты таможи других стран и новости транспортных компаний, которые сообщают о дополнительных судах и портах на маршрутах с разными регионами.



В итоге мы видим, что значительно вырос товароборот России с Китаем и Турцией. Обороты с Турцией по итогам прошлого года названы рекордными: по разным данным, уже с марта по октябрь 2022-го товары от турецких экспортеров оценивались в 800 млн долларов. Теперь вообще 45% экспорта и импорта России связано с дружественными странами: Китай, Турция, Индия, Казахстан, Беларусь; еще 10% — со странами Африки и Азии. Итого 55% товарооборота ориентировано на Восток, тогда как до СВО 55% экспорта-импорта было завязано на западных партнерах. «Надо понимать, что в Россию через те же Турцию и Белоруссию идут товары из Европы и США, которые доставляются теми операторами, что раньше работали с Россией, — уточняет Андрей Волков. — Поэтому здесь и нельзя говорить о каком-либо развороте: пока это просто новые звенья в старых логистических цепочках. Очевидно, что и у Турции здесь свои планы: в ее интересах занять место России с Беларусью на «шелковом пути» из ЕС в Китай в сложившейся ситуации, развивая торговые маршруты через Каспийское море (Транскаспийский коридор)».

Географические закрытия

Грузопотоки изменялись максимально гибко и вслед за переориентацией российской экономики на страны, не поддерживавшие западные санкции. «Импорт из западных стран в 2022 году рухнул на 50–60% и продолжает падать, а импорт из лояльных либо нейтральных по отношению к России стран, наоборот, значительно вырос, — соглашается с коллегами Кирилл Латинский, коммерческий директор SOTA Logistic. — Но термин «Восток» следует понимать лишь фигурально — де-факто это просто ряд лояльных по отношению к РФ стран. Крупнейшие из них по объему сотрудничества — Китай, Турция, Индия, Иран, Казахстан, Армения, Азербайджан».

В 2022 году многие клиенты не только переориентировали логистику, например, на дальневосточное направление, но и активно занялись поиском новых поставщиков тех товаров, которые можно заменить в странах Юго-Восточной Азии, вспоминает Алеся Литвиненко, руководитель закупок западного направления STALOGISTIC. Долгое время участники рынка опасались отправлять транзитом через европейские порты даже грузы без санкционных рисков, указывает она. Сейчас же активно развиваются прямые сервисы или с транзитом через дружественные страны на порты Новороссийска и Санкт-Петербурга. Колоссально увеличился транзит через Турцию, в том числе с использованием местных складских мощностей. Практически каждую неделю на рынке появляются новые предложения от российских, китайских, арабских,

пакистанских и других компаний по доставке грузов в Россию, перечисляет собеседница. Многие из них берут суда в тайм-чартер или рейс-чартер, реже суда находятся в их собственности. Однако флот существенно меньше по вместимости по сравнению с международными морскими линиями и не столь новый.

Доставленное удовольствие

Литвиненко указывает и на появление на рынке логистики множества новых профильных игроков. Сейчас задача профессиональной логистической компании — оценить их надежность в сфере как финансов, так и предлагаемой услуги, страхования ответственности самих компаний и их флота, поясняет она.

Товар в Россию пока, впрочем, можно по-прежнему доставить из любой страны мира. Ряд морских линий принимают грузы из Европы напрямую. Это, в первую очередь, несанкционные товары. Правда, у некоторых линий, помимо санкций, есть ограничения и по номенклатурам.

Грузы, которые невозможно принять напрямую, доставляются через хабы в дружественных странах, например через Турцию. Основная проблема же с отправкой из США связана с тем, что сами производители и отправители отказываются продавать товар российским компаниям и, соответственно, оформлять экспортные грузы в США. В итоге в большинстве случаев такие отправки производятся

«Доля ЕС во внешнеторговом балансе РФ уменьшилась с 55% в 2014-м до 25% в 2022 году».





«Колоссально увеличился транзит через Турцию, в том числе с использованием местных складских мощностей».

через хабы в дружественных странах и оформляются не на прямого получателя.

Алеся Литвиненко в итоге выделяет проблемы с доставками в страны Северной и Южной Америки, Океании, Японию — как в импорте, так и в экспорте. Это связано не только с санкционными ограничениями, но также с общим повышенным спросом на перевозки из этого региона и нехваткой мощностей у глобальных перевозчиков. «Если речь о товарах, не включенных в пакетные санкции, то из европейских стран грузы следуют в транспортных средствах с принадлежностью ЕС, Великобритании, Северной Ирландии, Норвегии, Украины до зон ТЛЦ, где перегружаются/перецепляются на автомобили с принадлежностью Российской Федерации и Республики Беларусь, — соглашается Кирилл Латинский. — Далее товар следует в адрес грузополучателей. Есть и исключения, когда определенная номенклатура товаров следует в адрес российских грузополучателей без перецепки либо перегруза в зонах ТЛЦ. Доставка санкционных товаров действительно осуществляется через третьи страны, лояльные либо нейтральные по отношению к России, с использованием различных иностранных юридических лиц».

Кроме того, для рынка покупателей появляется большая проблема вывоза достаточно обширного перечня наименований. Например, к таким товарам относится вся электроника, которая трактуется как товары, возможные для использования в военных целях, поясняет **Екатерина Котова**, руководитель

отдела маркетинга CDEK Forward. Кроме того, покупатели из России потеряли возможность расплачиваться на зарубежных сайтах, и теперь для трансграничных покупок либо прибегают к помощи специалистов, у которых уже есть форварды, выкупающие товар из-за границы, либо регистрируют банковский счет вне юрисдикции РФ.

Турецкий барабан

На Китай, Индию, Казахстан, Беларусь вместе с Турцией по итогам года санкций приходится около 43% общего товарооборота, констатирует Григорий Григорьев. Иран и отчасти ОАЭ сейчас также активно встраиваются в новые логистические пути поставок товаров в Россию.

Освоение новых маршрутов продолжается, однако поиск способов ведения деятельности повлек высокие дополнительные затраты, что привело к снижению рентабельности бизнеса и, как следствие, вывело с рынка мелких игроков, добавляет Екатерина Котова. Импорт в Россию подорожал в среднем на 30%. «Да, обозначился четкий тренд на установление Турции в качестве нового главного логистического хаба, — размышляет Котова. — Но это только отчасти так: то есть часть маршрутов проходит через Турцию, и там свои проблемы. В общем, нельзя сказать, что это единственное и главное решение для логистических компаний». По этим же причинам в дружественных странах не запускается и не анонсируется

Екатерина Котова:
«Поиск новых способов ведения деятельности повлек высокие дополнительные затраты. Импорт в Россию подорожал в среднем на 30%».

строительство большого числа логистических хабов. Предугадать поведение этих государств под давлением Запада теперь невозможно, и риски для инвесторов пока слишком высоки, поясняет собеседница.

Однако крупнейшие российские маркетплейсы — Ozon, Wildberries и другие — активно открывают представительства и логистические центры в Турции, Узбекистане, Киргизии, Казахстане, Армении, Азербайджане, Сербии. Официальной целью в большинстве случаев называется «вывод на маркетплейсы разнообразного ассортимента локальных продавцов», однако очевидно, что проекты в первую очередь разрабатываются для облегчения логистики и параллельного импорта.

Хабы в дружественных странах — вообще единственный способ в «новой нормальности» обеспечить непрерывность поставок в Россию, убежден Кирилл Латинский. Именно непрерывность товаропотока позволяет постепенно снижать себестоимость логистики или, по крайней мере, не повышать ее. Это возможно за счет увеличения конкуренции, систематизации процессов и стабилизации транспортных коридоров. «Да, сегодня эти страны дружественные, а завтра могут перестать быть ими, — соглашается он с коллегами. — И все риски связаны с внешней конъюнктурой, геополитическими процессами, а также влиянием действующих и возможных в будущем санкций на российскую экономику. Но, увы, сегодня с уверенностью можно говорить только о том, что сохранение текущего беспрецедентного санкционного давления на Россию приведет к сжатию экономики страны либо практически остановит ее рост».

Скажите без акцента

Российский бизнес продолжает занимать все освободившиеся после ухода иностранных игроков ниши, констатирует Кирилл Латинский. Особенно много желающих в сегменте международных перевозок. Эксперт связывает это с низкой стоимостью входа в бизнес, а также с уходом с рынка международных игроков, что существенно снизило конкуренцию:

«Из наиболее значимого же и заметного за год для нашего рынка я бы отметил следующее: российские логистические операторы научились доставлять в РФ санкционные товары, в том числе с использованием схем параллельного импорта. РЖД нарастили пропускную способность по доставкам морских контейнеров из портов Дальнего Востока за счет использования полувагонов. «Почта России» вскоре запустит проект бондовых складов, что позволит снизить стоимость логистических услуг и повысить их качество. Правительство РФ же существенно переработало законодательство, сняв ряд барьеров. Речь идет,

в частности, о легализации параллельного импорта, отмене «ЭРА-ГЛОНАСС» и прочих послаблениях при ввозе товаров в страну. Это позволило бизнесу более активно заниматься импортом».

«Сейчас, размещая заказы на производство у иностранных фабрик, мы сразу просчитываем несколько вариантов доставки товара, поскольку ситуация с санкциями, внутренним законодательством страны, а также практическим их применением не поддается достаточно для выбора одного варианта доставки прогнозу, — делится Юлия Октябрёва, основатель галереи света Visual Comfort Gallery и бутика American Lighting & Gifts. — Традиционно самое спокойное в этом отношении направление — Восточная Азия — на данный момент перегружено из-за перераспределения логистических цепочек и действовавших до недавнего времени ковидных ограничений. За 2022 год товарооборот между Россией и Китаем вырос на 28%, что не могло не сказаться на доступности свободного транспорта. Самым же сложным направлением остаются США и, в меньшей степени, Европа. Для эффективной работы с ними мы расширили пул логистических партнеров, покрывающий все возможные способы доставки товара и позволяющий иметь привлекательные условия по срокам доставки и ценообразованию на рынке».

Влияние всех этих процессов на ценовую политику очевидно, констатирует Латинский. Один из наиболее наглядных примеров — рост стоимости иностранных автомобилей почти на 40% и выход в топ продаж китайских брендов. Цены на бытовую технику увеличились на 15%, на предметы гигиены (туалетное мыло, зубная паста, дезодоранты и др.) — на 36–44%. «Это наша новая реальность, и, судя по всему, она с нами надолго, — убежден эксперт. — Рост цен на большинство товарных позиций приводит к снижению покупательной способности населения, а это ключевой маркер в экономике. Многие полагают, что следует смотреть на ВВП, но и это не совсем так, потому что доминирующим показателем уровня жизни населения остается именно индекс покупательной способности, который, к сожалению, снижается».

Старые и новые военные конфликты, глобальная рецессия, которая повлечет снижение общемировой деловой активности, останутся ключевыми факторами для большинства экономик и рынков, прогнозирует Григорий Григорьев. Следующий фактор — инфляция, рост которой повлияет на стоимость транспортных услуг по всему миру. Цены на нефть и топливо, вероятность новых локальных локадаунов в Китае, разделение стран на несколько лагерей ввиду отношения к антироссийским санкциям также способны перереформировать рынок. На российскую же логистику, очевидно, могут оказать влияние даже выборы в Турции, которые пройдут в мае. ■

Кирилл Латинский:
«Рост цен на большинство товарных позиций приводит к снижению покупательной способности населения, а это ключевой маркер в экономике».