

Коммерсантъ

23146

4 601865 000219



Газета издательского дома «Коммерсантъ» Издаётся с 1909 года. С 1917 по 1990 год не выходила по независящим от редакции обстоятельствам. С 1990 года выходит в еженедельном режиме. С 1992 года — в ежедневном.

Понедельник 13 ноября 2023 №210/П (7655 с момента возникновения издания)

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

спорт | Александру Овечкину осталось всего 68 шайб до первого места в списке снайперов НХЛ — 12

новости | Финансовая экспертиза не смогла установить, куда были истрачены якобы полученные в петербургском ГУ МВД 65 млн руб. взятки — 4

Из не оттуда в не туда

Морские перевозки в Россию резко подешевели

Ставки фрахта на морские перевозки контейнеров на российских направлениях падают вслед за мировыми. Но если главной причиной снижения на международном рынке стал низкий спрос в сочетании с ростом емкостей, то в РФ основную роль сыграли насыщение предложения за счет российских, азиатских и ближневосточных судоводных компаний, заместивших мировых лидеров, и конкуренция между гаванями. При этом российский рынок сохраняет премиальность к мировому. В результате игроки ожидают менее значительного, чем обычно, влияния нового сезона на ставки и сохранения низких цен на перевозки и в 2024 году.

Ставки фрахта на мировом рынке перевозок контейнеров слета упали более чем на 60% и продолжают снижаться, прежде всего на азиатских маршрутах. Ставки на линиях из Китая до портов Северной Европы находятся на минимальных значениях, говорит руководитель направления мультимодальных перевозок FM Logistic в РФ Дмитрий Суховерша. «20-футовый контейнер можно доставить до Гамбурга или Роттердама менее чем за \$500, а 40-футовый — менее чем за \$900», — отмечает он.

Коммерческий директор «Скиф-Карго» Михаил Коптев говорит, что рынок контейнерных перевозок за десятилетия «привык к цикличности», а в 2021–2022 годах «пережил беспрецедентный рост с рекордными прибылями».

«Сейчас наступает этап притока новых мощностей на фоне замедления спроса, — уточняет господин Коптев. — Потребители начинают сокращать расходы на фоне пошатнувшейся от инфляционного шока экономики и быстрого повышения ставок. Замедление спроса становится более интенсивным. Спотовые ставки на контейнерные перевозки на основных маршрутах упали в данный момент ниже допандемийного уровня». По словам топ-менеджера, основные игроки, такие как Naraag-Lloynd и Maersk, прогнозируют падение EBITDA в 3–3,5 раза по итогам 2023 года.

Накануне предпраздничного высокого сезона контейнерные линии предприняли попытку провести общее увеличение ставок (GRI), однако это не сильно сократило отставание от прошлых годов.

Так, на 9 ноября индекс Drewry’s WCI для направления Шанхай—Роттердам подскочил на 21% за неделю, до \$1272 на 40-футовый контейнер. Но в любом случае индекс все еще остается на 45% ниже уровня сопоставимой недели 2022 года и в 11 раз ниже, чем в 2021 году (\$13 801 за TEU).



Особое положение российского транспортного рынка еще удерживает ставки фрахта от драматического падения, однако они уже следуют мировой тенденции

Снижение ставок в мире транслируется на российский рынок, однако с особенностями. Так, говорит гендиректор Modern-Way Николай Ольшанский, уход глобальных морских линий в 2022 году сначала вызвал существенное повышение ставок, большие заторы в портах Дальнего Востока и на сухопутных погранпереходах. «В течение прошлого

Непростая премия

Снижение ставок в мире транслируется на российский рынок, однако с особенностями. Так, говорит гендиректор Modern-Way Николай Ольшанский, уход глобальных морских линий в 2022 году сначала вызвал существенное повышение ставок, большие заторы в портах Дальнего Востока и на сухопутных погранпереходах. «В течение прошлого

го и текущего года на рынок вышло большое количество китайских и российских морских линий», — поясняет он. — Многие из них ориентировались на то, что Россия оставалась премиальным рынком по уровню ставок по сравнению с действующими в Европе».

Российский рынок все еще сохраняет премиальность, особенно на фоне обшемирового спада. «Все больше иностранных судовладельцев в погоне хоть за какой-то премией готовы разрешить заход своих судов в порты России, — отмечает коммерческий директор

транспортно-экспедиторской компании «Модуль» Владимир Гай. — При высоком спросе на других рынках заход в российские порты считался бы неоправданно рискованным».

Однако, уточняет Николай Ольшанский, ставки морского фрахта в РФ также постепенно падают и приближаются к ценовому уровню соседних рынков. По его оценкам, это произойдет в первом полугодии следующего года.

Грузов становится меньше, поясняет глава таможенно-логистического брокера КВТ Юлия Шленская, а ставки падают из-за «высокой конкуренции с многочисленными китайскими линиями, ворвавшимися на этот рынок с началом СВО, и перераспределения объема морских перевозок с Дальнего Востока на Новороссийск и Санкт-Петербург, которые конкурируют и друг с другом».

Исполнительный вице-президент по морской логистике Noytech Supply Chain Solutions Анастасия Кизулева говорит, что дефицит морских сервисов в направлении РФ, наблюдавшийся в 2022 году, за год «хоть и не полностью, но компенсировался за счет российских, азиатских и ближневосточных игроков».

Ставки снижаются с июня, уточняет директор по развитию бизнеса SOTA Logistic Игорь Чернышев. «На российском рынке еще есть определенный дисбаланс, связанный с падением грузопотока из Европы и одновременным увеличением его в юго-восточном направлении, — отмечает он. — Последние четыре месяца из-за низкого спроса на потребительском рынке объемы сокращаются, а ставки снизились даже больше, чем на мировом рынке».

По словам господина Чернышева, падение ставок произошло по всем направлениям, но особенно из Азии. Николай Ольшанский отмечает, что по сравнению с пиковыми показателями постковидного периода (2021 год) сейчас ставки на импортные контейнерные перевозки из портов Китая в Россию ниже в 2,5 раза и в 1,5–1,8 раза меньше, чем в среднем в 2022 году.

По сравнению с допандемийным уровнем (2019 год) ставки пока выше на 20–25%. «Стоимость фрахта из портов юга Китая до порта Санкт-Петербург по-прежнему на самом низком уровне: на 9 ноября из Гуанчжоу она составила \$3340 за 40-футовый контейнер», — говорит Игорь Чернышев. Например, указывает Анастасия Кизулева, перевозка 40-футового контейнера из Нава-Шевы (Индия) в Санкт-Петербург год назад стоила \$7,5 тыс., а сейчас — около \$2 тыс.

деловые новости — 39

Баталии вокруг больниц

Израиль и «Хамас» приводят разные версии происходящего в Газе

Израильская армия продолжает военную операцию против палестинского движения «Хамас» в секторе Газы. Основные боевые действия сосредоточились в районе больницы «Аш-Шифа». Власти в Газе возложили на Израиль ответственность за ее обстрел и смерть нескольких пациентов. Израильцы утверждают, что под больницей находится командный пункт боевиков «Хамаса», которые удерживают гражданское население в качестве живого щита. По словам израильских официальных лиц, армия открыла гуманитарный коридор для выхода из больницы и привезла топливо для обеспечения работы генераторов, но «Хамас» приказал от помощи отказаться.

Бои в секторе Газы сосредоточились вокруг больницы «Аш-Шифа», расположенной в одноименном городе. Там, несмотря на продолжающиеся уже месяц призывы израильской армии к жителям Газы покинуть северную часть сектора и переместиться на юг, все еще остается немало мирных граждан — больные, раненые и сотни людей, кто искал убежище в больнице в надежде, что израильтяне не будут атаковать этот объект. По данным из палестинских источников, на прошедшей неделе в больнице укрывалось около 6 тыс. человек. При этом израильские военные уже давно сообщали, что под ней находится командный пункт «Хамаса» и боевики просто прикрыва-

ются гражданским населением, поэтому оставаться там небезопасно.

В субботу ситуация резко обострилась. Организация «Врачи без границ», чьи сотрудники работают в «Аш-Шифе», написала на своем сайте, что в результате ракетных ударов, в том числе по родильному и амбулаторному отделениям, в больнице погибло множество людей. Согласно заявлениям Министерства здравоохранения Газы, контролируемого «Хамасом», в субботу у последнего генератора больницы закончилось топливо, что привело к гибели трех недоношенных детей и четырех других пациентов. Отмечалось, что еще 36 младенцев рискуют умереть из-за отсутствия электричества. Замминистра здравоохранения Мунир аль-Бурш заявил, что израильские снайперы разместились вокруг больницы и открывают огонь по любому, кто перемещается внутри комплекса больничных зданий.

Официальный представитель Армии обороны Израиля Даниэль Хагари в субботу вечером заявил, что вся информация, которая поступает из Газы, лжива. «Они поспешили обвинить нас в ударе по больнице «Аш-Шифа». Мы проверили наши системы и снова обнаружили, что это было падение ракеты, принадлежавшей одной из террористических организаций в секторе Газы», — подчеркнул он.

Ждите годами или берите счедами

Правительство утвердило порядок выкупа активов у иностранных холдингов

Белый дом пытается вернуть управляемость российских компаний под контролем иностранных холдингов, утраченную из-за санкционных ограничений. Правительство определило правила выплаты им компенсаций при заморозке их корпоративных прав в российских экономически значимых организациях (ЭЗО). Перечня ЭЗО пока нет, но он может быть широк — в него могут войти предприятия «критических» отраслей и высокие социальные риски при их остановке. Иностранные холдинги утратят права голосовать на собраниях акционеров ЭЗО, получать их дивиденды, распоряжаться акциями и долями. Взамен им предложат компенсацию стоимости активов, хотя деньги могут быть заморожены на счетах типа С, или ждать возвращения прав. Для бенефициаров в РФ это упростит редомоциляцию, по сути, сведя ее к принудительному выкупу активов без серьезных международных-правовых рисков.

Правительство утвердило правила определения размера и выплаты компенсаций иностранным холдинговым компаниям (ИХК) в период приостановления их корпоративных прав в российских экономических значимых организациях. Механизм компенсаций потребовался в соответствии с 470-ФЗ от 4 августа 2023 года — закон призван вернуть управляемость подконтрольных ино-

странным холдингам российских компаний за счет ограничения корпоративных прав их иностранных участников.

ИХК в законе — иностранные компании, связанные с недружественной юрисдикцией, с более чем 50% акций (долей) ЭЗО. Экономически значимые организации — хозяйственные общества, важные для обеспечения экономического суверенитета и безопасности РФ. Перечень ЭЗО определяет правительство — он еще не готов. Критерии отнесения к ЭЗО следующие (достаточно соответствовать одному): годовой объем выручки — более 75 млрд руб., стоимость активов — более 150 млрд руб., штат сотрудников — свыше 4 тыс. человек, работа компании в критических отраслях, а также доля прямого или косвенного участия российских бенефициаров в ИХК (по общему правилу — более 50%).

По оценкам юридической фирмы Vegas Lex, в РФ более 100 ЭЗО с иностранным участием. По мнению партнера юридической фирмы «Устум Курмаев и партнеры» Дмитрия Клеточкина, перечень как ЭЗО, так и их иностранных владельцев может быть неограничен. «ЭЗО будут определяться «на лету», с учетом не только реальной встроенности в критически значимые отрасли, но и потенциальных социальных рисков (остановка предприятия, сокращение штатов и так далее)», — говорит он.

экономическая политика — 32

07 Инвесторы вышли из дыма Активы ВАТ в России отошли компании из Абу-Даби

07 Возвращение мозговой деятельности В России пытаются запустить аналоги «Фенотропила»

07 Знания просачиваются через границу Участники российского EdTech-рынка возвращаются за рубеж

08 У рупий появились варианты Индия скорректирует правила международных расчетов

08 Ломбарды потянулись в розницу Они стали открывать магазины перепродаж

10 Регионам отгрузили землю «Аквилон» выкупает площадку в Москве

Не взлетается любя

Передачу «Аэрофлоту» первых двух SJ100 перенесли на 2024 год

Как выяснил „Ъ“, поставка двух первых импортозамещенных SJ 100 для «Аэрофлота» окончательно перенесена на 2024 год. Ряд источников „Ъ“ полагают, что эксплуатация самолетов начнется не ранее конца следующего года. В «Ростехе» пояснили, что передадут самолеты, когда будут уверены в их безопасности, «не размениваясь на сроки в работе над качеством». Финальные даты определит ход испытаний двигателя ПД-8, первый полет которого намечен на декабрь. Эксперты отмечают, что установленные после введения санкций сроки были «чрезвычайно оптимистичными», но ожидание для «Аэрофлота» не критично.

Поступление в парк «Аэрофлота» первых двух SJ 100 окончательно перенесено на 2024 год, рассказали „Ъ“ источники в авиаотрасли, а также собеседники, близкие к авиакомпаниям и «Ростеху». Предполагалось, что импортозамещенные самолеты с российскими двигателями ПД-8 будут переданы до конца 2023 года. Все стороны, по данным „Ъ“, согласовали перенос поставок. В целом «Аэрофлот» должен получить 34 SJ 100 до 2025 года.

Ряд источников „Ъ“ полагают, что регулярные рейсы на «русифицированном» самолете начнутся не ранее второй половины или даже конца 2024 года. Техническая приемка самолетов, не предполагающая начала расчетов за лизинг, может состояться чуть раньше: самолеты формально будут переданы авиакомпаниям, но первое время «останутся на территории производителя» («Яковлев», входит в «Ростех») до завершения работ по сертификации всех российских систем и агрегатов, уточняют собеседники „Ъ“.

Один из источников „Ъ“ называет вторую половину 2024 года логичным сроком начала регулярных рейсов, учитывая, что первый полет самолета с российскими двигателями запланирован до конца 2023 года: «Нужно новые двигатели доиспытать, потом завершить все предусмотренные испытания самолета с новыми системами для полноценной сертификации».

Близкий к группе «Аэрофлот» источник „Ъ“ говорит, что там нет претензий к «Яковлеву»: «Все вопросы согласованы». Еще один собеседник, близкий к производителю, подтвердил, что стороны достигли взаимопонимания: «С учетом масштаба задач по импортозамещению и загрузки действующего авиапарка поставка первых самолетов в 2024 году всех устроит».

О высокой вероятности переноса источники „Ъ“ говорили с весны, связывая ситуацию с пересмотром графика испытаний ПД-8 (см. „Ъ“ от 13 сентября).

деловые новости — 310

Подписной индекс 50060 П1125

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ, БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В TELEGRAM-КАНАЛЕ «КОММЕРСАНТА»