

Коммерсантъ

4 601865 000240

25111

Четверг 13 марта 2025 №45 (7977 с момента возобновления издания)

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

Стоимость и сроки доставки контейнеров из Китая в марте резко упали. Участники рынка, помимо затоваривания стоков в предновогодний период, усматривают в этом более широкий и тревожный тренд к глобальному сокращению импорта из Китая. Причина — в первую очередь в дорожных деньгах, которые сдерживают корпоративные закупки машин и оборудования и ограничивают ритейлеров. Также на спрос влияет снижение покупательной способности населения и ожидание ослабления санкций.

В последнее время сократились и сроки, и стоимость перевозки контейнеров из Китая в Россию, говорит директор направления мультимодальных перевозок FM Logistic в России Дмитрий Суховерша. Сроки упали до трех недель, в то время как еще летом 2024 года они достигали двух месяцев. Если в пандемию ставки на перевозку из Китая достигали баснословных \$13–18 тыс. за контейнер, сейчас на направлении Шанхай—Москва — около \$5 тыс., говорит президент таможенного брокера KBT Юлия Шленская.

Директор по логистике ModernWay Олег Полуэктов рассказывает, что с ноября по февраль тарифы на автомобильные и прямые железнодорожные перевозки из Китая в Россию снизились на 30%, на морские доставки до портов Дальнего Востока — на 20%. «Эта тенденция усилилась в феврале», — добавляет он. Замруководителя отдела закупок ИС Дмитрий Головачев говорит о стремительном падении тарифов на железнодорожные перевозки с начала года: «Это связано с дефицитом товаров из Китая, отправляемых в РФ — предложение на перевозку превышает спрос».

«Грузов нет», — отмечает Юлия Шленская. — И это странно в свете того, что и доллар держится довольно низко (что по идее должно подталкивать импортеров к закупке), и китайские производства уже практически полностью вышли на рабочий режим. То есть март, как правило, показывает подъем, а в этом году все еще снижаемся». Весной 2023 года ситуация была обратная: на фоне роста импорта из Китая и накопления контейнеров в центральной части РФ операторам приходилось предоставлять льготные тарифы для их возврата (см. «Б» от 21 июня 2023 года).

Дмитрий Суховерша уверен, что причина — в глобальном сокращении объема российских закупок в Китае. Так, по его словам, фешен-сегмент просел на 30–35%. «Зимние коллекции не распродали из-за теплой зимы, закупать новую ритейлерам сложно из-за высоких ставок по кредитам (а закупки зачастую осуществляются на кредитные деньги)», — рассказывает он. Как отмечает топ-менеджер, одежда массового сегмента чувствительна к стоимости перевозки и традиционно доставляется контейнерами как самым недорогим спо-



Ставки контейнерных перевозок из Китая в Россию придавило из-за отсутствия грузов
ФОТО ANN WANG / REUTERS

собом. Большое влияние ситуация оказывает и на DIY-ритейл, снижение объемов наблюдается даже по компаниям из сегмента FMCG, говорит он.

Повышение ключевой ставки напрямую ударило по закупкам товаров, которые традиционно финансируются за счет займов, указывает учредитель VIG Trans Игорь Ребельский. В фешен-сегменте, подтверждает он, спад будет особенно заметен. Прогнозируемая инфляция в 7% на 2025 год, по его словам, ударит по сегменту «электроника и бытовая техника», спад ждет и категорию «оборудование и машины». «Компании реже инвестируют в капитальное оборудование, что также связано с дорогими деньгами и неопределенностью экономической ситуации», — говорит господин Ребельский. По оценкам Юлии Шленской, заметнее всего падение по тем категориям, в которых логистика занимает большую часть себестоимости: недорогое оборудование, небрендовые запчасти, одежда, китайская техника для дома, крепежный материал и прочее.

Директор по данным логистической платформы «Монополия» Александр Отрощенко связывает снижение тарифов с вы-

сокой ключевой ставкой, увеличением количества доступного автотранспорта в 2024 году и ростом спроса на лизинг. Основатель компании «ТЭК Оператор» Михаил Звягинцев отмечает, что ставки также толкают вниз отсутствие поставок китайских автомобилей в РФ. В 2023–2024 годах, по его словам, объем этих перевозок составлял до 30% от числа всех контейнерных перевозок из Китая, а сегодня все склады китайских машин в России заполнены, и продолжать продавать автомобили в таких объемах нереально. «Логично, что китайские производители взяли паузу», — указывает господин Звягинцев.

Люди активно покупали товары народного потребления до нового года, говорит гендиректор «Транссертико» Александр Соболев, но сейчас в свете падения курса доллара, ожидания снижения ставки рефинансирования и ослабления санкций потребители заняли выжидательную позицию. Вторая категория импортируемых товаров, поставки которых снизились, продолжает он, — сложное промышленное оборудование, которое во многом поставляется по госзаказу. «Бюджет на их закупку вроде бы сформирован, но сейчас на принятие решений о поставках накладываются многие внешнеполитические факторы, и поставки притормозились», — говорит

он. «Кроме того, продолжается прошлогодняя тенденция к перевозке товаров более крупными, но менее частыми партиями для обеспечения стабильности поставок», — отмечает собеседник, «Б» в отрасли. — Это также влияет на сокращение грузоперевозок из Китая».

Замгендиректора по логистике NC Logistic Артем Васканян отмечает и общий тренд к сокращению импорта в пользу развития собственных мощностей на фоне роста затрат на логистику и нестабильности сроков доставки. Также, добавляет он, в России активно развивается сектор микропроизводств, которым невыгодно закупать маленькие партии товаров из Китая.

Как долго продлится эта ситуация, участники рынка затрудняются предположить. Подтолкнуть в марте ставки вверх может только «черный лебедь», говорит Игорь Ребельский. В иных обстоятельствах, по его словам, увеличение стоимости перевозки автотранспортом ожидается в июне, когда будут заканчиваться разрешения на въезд в Китай. По мнению Дмитрия Суховерши, предпосылок для кардинального изменения тренда до конца весны не просматривается, хотя в мае возможен всплеск спроса. Об изменениях в ближайшей перспективе пока речи не идет, считает Юлия Шленская.

Наталья Скорлыгина

Переселенцев подвел язык

Все меньше соотечественников стремятся переехать в РФ

Как выяснил «Б», в 2024 году программой добровольного переселения соотечественников в РФ воспользовалось минимальное количество людей за последние 14 лет. Всего в Россию в прошлом году переехало 31,7 тыс. человек, больше всего — из Казахстана и Таджикистана. В МВД говорят, что падение было ожидаемым, ведь в начале 2024 года была введена обязательная проверка переселенцев на знание русского языка. Первый зампред комитета ГД по связям с соотечественниками Константин Затулин объясняет тенденцию «ростом мигрантофобии».

Программа по оказанию содействия добровольному переселению в Россию соотечественников, проживающих за рубежом, введена указом президента в 2006 году. Ее цель — помочь вернуться людям, оказавшимся за пределами РФ после распада СССР. При переселении участники программы и члены их семей могут рассчитывать на упрощенное получение гражданства и социальную поддержку. Им оплачивается переезд, выплачивается единовременное пособие на обустройство (размер которой зависит от региона — участника программы), пособие по безработице. Всего в 2006–2024 годах, по данным МВД, в РФ переехало более 1,2 млн соотечественников.

По запросу «Б» в МВД предоставили данные о выполнении программы в 2024 году,

Органы МИДа и МВД получили заявки на участие в добровольном переселении от 36,4 тыс. человек. 31,7 тыс. граждан приехали в РФ и встали на учет в органы МВД (период между получением свидетельства участника программы и фактическим переездом может быть разным, иногда более года). Это самый скромный результат с 2011 года, когда было подано 61,1 тыс. заявок, а приехало 31,4 тыс. человек. Даже в 2022 году, когда началась СВО, результаты программы были выше (112,7 тыс. поданных заявок и 64,8 тыс. въехавших).

МВД ожидало еще меньшего количества переселенцев по итогам года — не более 30 тыс. человек. Падение показателей полиция объясняет введением в январе 2024 года нового условия для участия в программе. Согласно указу президента, переселенцы (за исключением граждан Белоруссии, Казахстана, Молдавии и Украины) должны подтвердить владение русским языком на уровне, «достаточном для общения в устной и письменной форме в условиях языковой среды». Это можно сделать, пройдя тест или же предоставив документ об образовании, выданный в стране, где русский язык — один из государственных. В 2024 году, по данным МВД, иностранцы подали 8,4 тыс. заявлений о признании их владеющими русским языком, 3,6 тыс. из них были удовлетворены.

С вещами на вылет

S7 может уйти из Домодедово в другой аэропорт

Как стало известно «Б», базовая для Домодедово авиакомпания S7 может перейти в Шереметьево или Внуково. Перевозчик обеспечивал Домодедово около четверти всей выручки, и потенциальный уход ухудшит и без того тяжелую финансовую ситуацию аэропорта. До конца 2025 года Домодедово предстоит выплатить инвесторам и кредиторам более чем на 15 млрд руб., что сопоставимо с его выручкой за первое полугодие 2024 года. На фоне иска Генпрокуратуры к собственникам Домодедово может не хватить средств для расчета по обязательствам, но эксперты считают, что у аэропорта есть время исправить ситуацию.

S7 обсуждает условия перехода из Домодедово по приглашению Шереметьево и Внуково, рассказали три источника «Б» в отрасли. Оба аэропорта предложили перевозчику свои услуги, и, по словам двух собеседников «Б» в аэропортовом сообществе, активное обсуждение началось около двух недель назад. Один из менеджеров Внуково уточнил, что переговоры с S7 впервые пытались инициировать еще в 2018 году. Источник «Б» в Шереметьево допускает, что S7 может перевести к ним как минимум часть рейсов «в модном гибридном формате присутствия сразу в нескольких аэропортах одного города».

В Домодедово сообщили «Б», что работают с S7 с 2002 года и рассчитывают на «долгосрочное и взаимовыгодное продолжение партнерства». В Шереметьево, Внуково и S7 воздержались от комментариев.

S7 долгие годы оставался крупнейшим по объему выручки перевозчиком Домодедово. Согласно отчетности по МСФО по итогам первой половины 2024 года, на S7 пришлось 24% выручки аэропорта — почти 3,6 млрд руб. Другая базовая авиакомпания — «Уральские авиалинии» — принесла почти вдвое меньше, около 1,9 млрд руб. за тот же период. «Уральские авиалинии» сообщили «Б», что не планируют покидать Домодедово.

По данным «Б», по итогам 2024 года S7 могла принести Домодедово около 8 млрд руб. выручки, что на 10% ниже уровней 2022 и 2023 годов. Показатель сокращается на фоне того, что S7 активно развивает региональный хаб в новосибирском Толмачево. В 2023 году соведелица S7 Татьяна Филева констатировала, что выручка от рейсов из Новосибирска приблизилась к уровню доходов от перевозок из Москвы. Кроме того, авиакомпания сократила часть московских рейсов из-за проблем с Airbus A320neo / A321neo (см. «Б» от 21 ноября 2024 года).

Биткойну отсчитали миллионы

ЦБ раскрыл условия легальной торговли криптовалютой

ЦБ впервые установил критерии «особо квалифицированных» инвесторов, которые получают право торговать криптовалютами в экспериментальном правовом режиме (ЭПР). Это будут состоятельные граждане, разместившие в ценные бумаги и депозиты более 100 млн руб. или получившие доход за прошлый год более 50 млн руб. Другие квалифицированные инвесторы получают возможность приобретать производные финансовые инструменты, доходность которых связана с криптовалютой. Первые такие бумаги — структурные облигации «Финама» и «Румберга» — ЦБ аннулировал буквально накануне.

Банк России установил статус «особо квалифицированных» инвесторов, которым будет доступна торговля криптовалютами в рамках ЭПР. К ним будут относиться граждане, разместившие в ценные бумаги и депозиты более 100 млн руб. или получившие доход за прошлый год более 50 млн руб. Это следует из опубликованных 12 марта предложений регулятора, направленных правительству РФ. Также к эксперименту допустят компании, которые имеют статус квалифицированных. Для финансовых организаций, желающих инвестировать в криптовалюты, ЦБ установит специальные правила с учетом рисков. При этом Банк России не считает криптовалюту платжным средством и предлагает запретить расчеты между резидентами за криптовалюту вне экспериментального режима, а также ввести ответственность за нарушение этого запрета.

Предлагаемые новации — это, по сути, уже второй по счету экспериментальный правовой режим, под который будет готовиться отдельная программа, пояснил член экспертного совета по законодательному регулированию криптовалют Госдумы Михаил Успенский. «В рамках текущего режима ЭПР речь идет не о торговле криптовалютой квалифицированными инвесторами, а о сопровождении ВЭД. В рамках этого режима физические лица даже не допущены, а на юридических лиц возлагаются достаточно жесткие требования, в первую очередь огромный уставный капитал», — уточнил эксперт.

Поскольку реальных поставщиков ликвидности в РФ нет и вся ликвидность поступает все равно из-за рубежа, вероятно, в рамках трехлетнего ЭПР будут отрабатываться механизмы для создания законодательства, считает управляющий партнер юридической фирмы «Аграновская и партнеры» Мария Аграновская. Инфраструктурой для второй версии ЭПР могут выступить те организации, которых «успешно отобрали в первую песочницу», считает Михаил Успенский.

Подписной индекс

П1125
П1126

КТО ЛЮБИТ
ПОКОРОЧЕ —
ПОДПИСЫВАЙТЕСЬ
НА «Б»
В TELEGRAM

