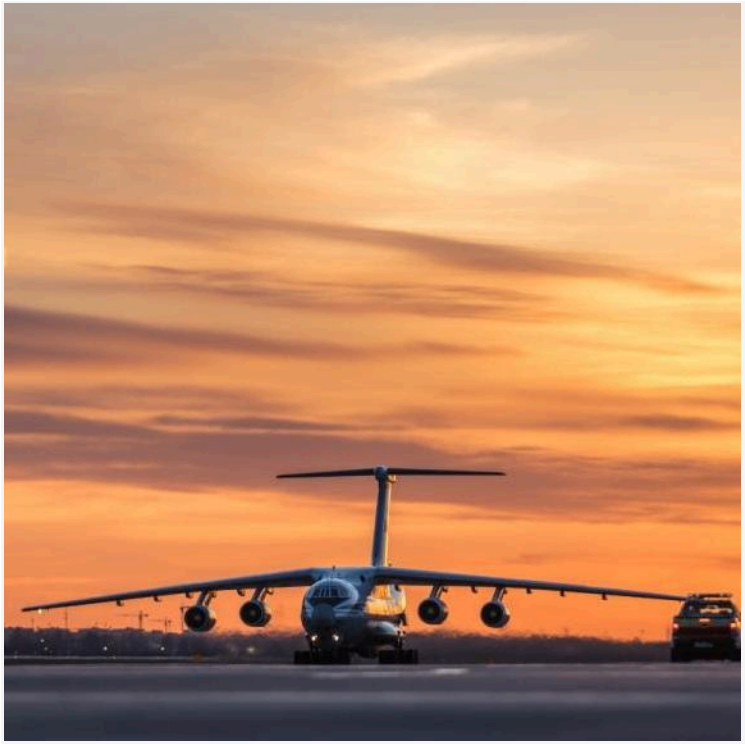

22.06.2024

Перспективы российской логистики

Оглядываясь на прошедший год, можно констатировать продолжающееся воздействие на мировую экономику и международную логистику глобальных негативных тенденций: рост уровней геополитического противостояния между Россией и Западом, усиление напряженности на Ближнем Востоке и террористической опасности по всему миру. На фоне передела мировых рынков мы воочию наблюдаем происходящую прямо сейчас трансформацию международных цепей поставок (а, скорее, даже не трансформацию — слом).

На этом фоне российская экономика успешно преодолела шок западных рестрикций (санкций). Накопленные заранее финансовые ресурсы позволили вложить в национальную экономику значительные объёмы инвестиций, в то же время возросшие объёмы государственного заказа обусловили высокие скорости роста промышленного производства. Гибкость и скорость, продемонстрированные в ходе разворота экспортных поставок с Запада на Восток, позволили нарастить объёмы международной торговли.

Торговля РФ с США, Евросоюзом и ещё рядом стран (а вместе с ней — и логистика) претерпевает серьезные изменения. Это, конечно же, приведет к дальнейшим негативным последствиям для всей мировой экономики и западных экономик, однако некоторые столкнулись с кризисом раньше других.

Так, например, шок от потери дешёвых российских энергоресурсов уже привёл ЕС к глубокому многоуровневому

кризису, что вылилось в продолжающемся падении производственной активности и снижении уровня жизни населения.



Добавляет ускорения этому тренду Китай, сокращающий объёмы торговли с Евросоюзом и переориентирующийся на обладающий значительным потенциалом рынок РФ и СНГ. Временные ограничения из-за угрозы вторичных рестрикций (санкций) в цепях поставок КНР — РФ не являются значимым препятствием и не повлияют на общие позитивные

тенденции дальнейшего наращивания объёмов взаимной торговли. Заметно возросший с осени прошлого года объём китайских поставок в РФ настолько велик, что железнодорожные погранпереходы и морские порты не успевают пропускать грузовые контейнеры и возвращать железнодорожные платформы за новыми контейнерными партиями. Эта ситуация привела к существенному удешевлению предложения перевозки. Так, стоимость доставки 40-футового контейнера из КНР в РФ подешевела, в среднем, с 4000 до 600 долларов (в сравнении февраль 2023 года к февралю 2024 года).

Отметим, что на торговлю Китай — ЕС прямо влияет и политическая эскалация между КНР и США, что отражается на товарном транзите через российскую территорию: логистика по этому маршруту усложняется и дорожает. Способствует этому удорожанию и резкое снижение трафика Суэцкого канала из-за военной эскалации в регионе. Компенсировать это снижение по альтернативному маршруту — Южному транспортному коридору — в ближайшие 5-10 лет не представляется возможным.

Для России же Ближний Восток и Средняя Азия демонстрируют хорошие сигналы для дальнейшего развития торговли. При этом, если страны Средней Азии обладают невысокой ёмкостью внутренних рынков из-за недостаточной динамики развития промышленных секторов экономик, но демонстрируют, в целом, позитивные тренды экономического роста и спроса на логистику, то страны Ближнего Востока показывают положительную динамику роста взаимной торговли потребительскими товарами при всё ещё «трудной» логистике.



Особо нужно отметить так называемые межблоковые страны — Индию, Турцию, Казахстан, — которые в силу определённых причин, способны проводить эффективную политику балансирования между интересами различных геополитических союзов.

Казахстан, пытаясь строить независимую траекторию, пока не способен преодолеть инфраструктурные проблемы своих транспортных коридоров, и Россия в этом вопросе является его спасательным кругом. Для РФ этот партнёр с его осторожным прагматическим подходом к вопросу рестрикций (санкций) интересен крепкими торговыми отношения с зарубежными поставщиками, продукция которых попадает в категорию товаров двойного назначения.

Турция, несмотря на кризис финансовых расчетов, осложнивших логистику в прошлом году, продолжает наращивать грузооборот с РФ. Так, статистика последних трёх лет показала 17-кратный (!) рост. Явным маркером роста является реактивация грузового авиасообщения Стамбул — Москва с марта текущего года.

Индия за прошедший год нарастила торговый оборот с РФ вдвое, демонстрируя явный спрос на оборудование и электронику из России. Маршруты доставки через Грузию, Азербайджан, Иран испытывают определённые проблемы, которые будут разрешены после планируемого запуска восточного морского коридора Ченнаи — Владивосток.

Продолжающееся активное развитие отношений со странами Африки основано на чётко обозначенном в последние несколько лет векторе развития морских и сухопутных транспортных коридоров. Наращивание сотрудничества позволит значительно увеличить торговый оборот России со странами Африки в перспективе ближайших нескольких лет.

В настоящий момент сдерживающим фактором в развитии России является проявляющийся дефицит кадрового ресурса, в первую очередь профессионального и научно-технического. Однако обладание практически всеми необходимыми природными запасами обеспечивает высокую устойчивость к глобальным потрясениям. Растущая промышленность и ускорение развития огромных территорий создают в России потенциал для роста экономики, включая и рынок логистических услуг.

Леонид Шурилинов,
эксперт Infranews Agency