



## ТРИ РЕЦЕПТА ДЕНЕГ

Эксперты редко радуют бизнес-сообщество позитивными прогнозами, однако конференция «ТрансБалтика-2015» была приятным исключением. Несколько тезисов дискуссии, надеемся, помогут вам в планировании!

ТЕКСТ: ЮЛИЯ ГРАНТ  
ФОТО: WWW.RMS.LV, ДМИТРИЙ АГИШЕВ

### ИМПОРТ ВЕРНУЛСЯ НА КРУГИ СВОЯ

Сергей Агибалов из Института энергетики и финансов размышлял: есть ли шанс у поставщиков в условиях кризиса и санкций? Есть!

«Экспорт России превышал 500 млрд долларов, импорт был 300 млрд, кроме того, Россия была экспортером капитала, в том числе в Прибалтику (да, мы же помним программу «ВНЖ в обмен на инвестиции в недвижимость»! 2 млрд евро она принесла, не так ли?).

Иногда ситуация кажется плохой, но исправляется довольно быстро. После кризиса 2009 года восстановление экспорта и импорта (а спад был более чем на 30%, и он был синхронным) произошло всего через пару лет.

Разговоры об изоляции России – досужие разговоры. Как и разговоры о тотальном импортозамещении. Российская экономика интегрирована в мировую. И по объему экспорта она

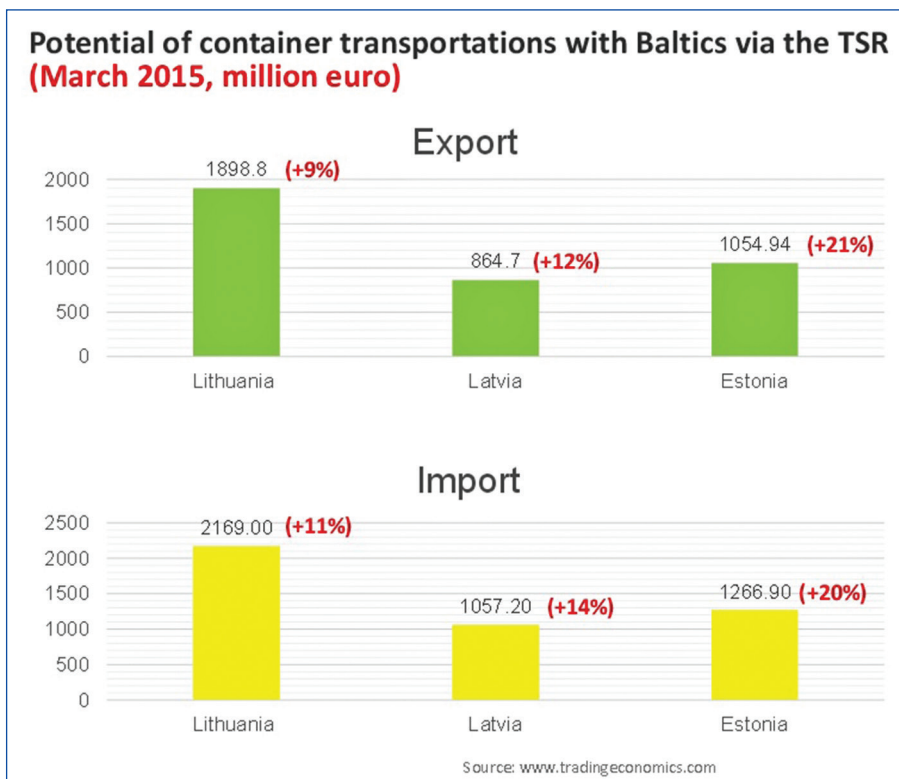


**Руководитель Латвийской ассоциации логистики Нормунд Круминьш:**  
«Дуйсбург – крупнейший внутренний порт Европы – в 2014 году обработал 65 млн тонн грузов, 3,4 млн TEU. Он добился этого исключительно спектром услуг, предлагаемых клиентам. 300 логистических компаний работает там. 40 тыс. рабочих мест создано. Вот и рецепт устранения безработицы в Латвии!»

на уровне Канады или Франции с 2,5% мирового объема. По некоторым позициям доля России в мировом разделении труда значительнее: по удобрениям на Россию приходится 12%, по никелю 13%, по нефтепродуктам 16%.

Россия не может быть такой самодостаточной, как Советский Союз. Строить заборы никто не станет, а если попытается, то не сможет. Однако в структуре внешней торговли Российской Федерации в XXI веке нарастают диспропорции. За период с 2000 по 2008 год импорт в РФ вырос в 6,4 раза, до 289 млрд долларов, а экспорт – только в 4,4 раза, до 466 млрд. Импорт в объеме ВВП составлял в 2000–2008 годах 17% и в кризисном в 2009-м упал лишь до 15%!

Да, сальдо внешнеторгового баланса всегда оставалось положительным, но в новом десятилетии импорт снова начал расти с опережением и достиг в 2013 году 65% от экспорта. А в санкционном 2014-м его доля просто снизилась до 62%, наблюдавшихся ранее: экспорт упал на 4,9%, импорт – на 9,8%.



**ДИАГРАММА: ВЛИЯНИЕ ТРАНССИБИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК НА ЭКСПОРТ-ИМПОРТ ЧЕРЕЗ ПОРТЫ ПРИВАЛТИКИ. ИЗ ДОКЛАДА И. ПЕТУХОВА.**

Если сравнить структуру импорта России и, например, Норвегии, можно отметить большую долю продуктов питания, промышленного сырья и инвестиционных товаров. Сейчас ощутима тенденция к уменьшению доли продовольствия и росту товаров производственного назначения (машин и оборудования). Доля импорта в продуктовой корзине россиян снизилась до 14% в 2013–2014 годах, тогда как в 2000-м она составляла 20%. Стоимость машиностроительного импорта, наоборот, выросла с 8 до 19% за тот же период.

В страновом отношении явственно давление Китая, который с 2001 по 2014 год увеличил экспорт в Россию с 1,6 до 50,4 млрд долларов. Поставки из стран ЕС удерживались в 2001–2008 годах на уровне 44% импорта.

2014 год был богат сюрпризами и закончился переходом ЦБ от регулирования курса рубля к регулированию инфляции. Произошла зачистка банковского сектора. Во всем этом есть позитив: санкции заставили ликвидировать диспропорции в импорте. Смешно же, что Россия импортирует корнеплоды – морковь и репу, и откуда? Из Израиля!



**ЭКСПЕРТ МОСКОВСКОГО ИНСТИТУТА ЭНЕРГЕТИКИ И ФИНАНСОВ СЕРГЕЙ АГИБАЛОВ УВЕРЕН, ЧТО ПАДЕНИЕ ИМПОРТА В РОССИЮ НЕ НОСИТ ТРАГИЧЕСКОГО ХАРАКТЕРА.**

Средний доход населения в долларах откатился на уровень 2009 года, что снижает потребность в

**БАНКОВСКИЕ АНАЛИТИКИ, ПРОСПАВШИЕ В 2014 ГОДУ ПАДЕНИЕ ЦЕН НА НЕФТЬ, КРИЧАТ О НОВОМ ПАДЕНИИ, НО ИМ МАЛО КТО ВЕРИТ. РОССИЙСКИЙ РЫНОК ОСТАЕТСЯ ОЧЕНЬ КРУПНЫМ И ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫМ ДЛЯ ПОСТАВЩИКОВ.**

импорте продуктов питания. Поэтому спад импорта объективен.

Что дальше? Динамика восстановления будет похожа на то, что было в 2009 году. Банковские аналитики, проспавшие в 2014-м падение цен на нефть, кричат о новом падении, но им мало кто верит. Падает оборот розничной торговли, больше сокращаются продажи товаров длительного пользования. Но рынок остается очень крупным и привлекательным для поставщиков.

Всех очень интересует импортозамещение, и в этом плане есть позитивный опыт в автопроме, металлургии и агропромышленном комплексе (АПК). Наиболее перспективные рынки – базовая крупнотоннажная химия, АПК, машиностроение (транспортное). Конкуренция на рынке обостряется: американские бренды автомобилей проваливаются ниже рынка, южнокорейские чувствуют себя лучше среднерыночных параметров.

Но в целом восстановление импорта займет длительный срок. При меньшем объеме грузов конкуренция за них тоже будет расти».

## 40 ДОЛЛАРОВ ПРОТИВ 10

Руководитель Латвийской ассоциации логистики Нормунд Круминьш считает, что сухие порты – рецепт экономического роста. Железнодорожный порт, внутренний порт, логистический порт – это все названия для одного и того же явления. Порты не производят грузы, они включены в логистические цепочки. Например, Гамбург идет в центры образования грузов, консолидируя их для себя в 20 пунктах по Европе. И предоставляет целый ряд услуг, создающих добавленную стоимость.

«Транзитные грузы очень легко переместить из одного порта в другой. Если мы говорим о цепях поставок, то их изменить уже не так легко, – напоминает Н. Круминьш. – Если мы пакуем, комплектуем товары, то нам нужны углубленные знания о них.

Гамбургский порт доставляет грузы до конечного покупателя.

Что создает конкурентные преимущества Любека перед другими близлежащими портами, а их рядом хватает? Он тоже идет к клиенту, предлагая цепочки поставок при помощи железнодорожных экспрессов.

Крупнейшему внутреннему порту Европы Дуйсбургу – лишь 15 лет. В 2014 году он обслужил 65 млн тонн грузов, 3,4 млн TEU. И добился этого исключительно спектром услуг, предлагаемых клиентам. 300 логистических компаний работает там. 40 тыс. рабочих мест создано. Вот и рецепт устранения безработицы в Латвии: сделаем два логистических центра, и готово – все наличные 95–97 тысяч человек будут трудоустроены.

Дуйсбург – прекрасный пример сотрудничества государства, самоуправления и предприятия. Для нового предприятия риски распределены, потому что большую часть забот взяли на себя государство и самоуправление.

Сколько денег остается в Латвии от портовой деятельности или от деятельности логистического терминала? Соотношение 1:4. Отвозя тонну угля до порта, мы получаем 10 евро за тонну, предлагая складские услуги, можем заработать в порту 5 евро, на доставке на склад еще 5, на складе, только на перегрузке из контейнера в фуру – 7 евро, на упаковке и прочих услугах – до 20 евро, наконец, на доставке до границы еще 10–15 евро на тонну.

В Латвии мы предлагаем разные возможности инвесторам. Является ли выбранный способ работы с ними самым эффективным?

Завозить велосипеды в ЕС из третьих стран можно в собранном виде, а можно в разобранном. В первом случае пошлина 14%, во втором 4%.

Сэкономленные экспортером и импортером деньги частично будут потрачены на сборку, но при цене контейнера в сотню тысяч долларов выигрыш будет весьма существенным.

Правительство наметило пункты расположения потенциальных логистических центров. Литва уже открыла 2 интермодальных центра – в Каунасе и Вильнюсе. Хотя отношение России к Латвии гораздо позитивнее, чем к Литве.

Конкуренция все время присутствует. Но грузы не идут по одному и тому же маршруту. Вопрос: что должны сделать мы, чтобы соответствовать запросам рынка? Наверстывать труднее, но мы можем посмотреть на чужие ошибки и избежать их.



**Представитель Координационного совета по транссибирским перевозкам Илья Петухов прогнозирует рост товарооборота между Китаем и ЕС до 800 млрд долларов к 2020 году. В перевозке этих грузов пригодится и Прибалтика.**

По более чем 80% продукции, импортируемой в Казахстан, транспорт оплачивает поставщик. Надо говорить с ним. Выкладывая на стол аргументы.

Австрийская железная дорога – не самая длинная в Европе – имеет офисы в 22 странах мира и получает деньги оттуда. В проектах Польши или Литвы главным инвестором

**РЕЦЕПТ УСТРАНЕНИЯ БЕЗРАБОТИЦЫ В ЛАТВИИ: СДЕЛАЕМ 2 ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРА НАПОДОБИЕ ДУЙСБУРГА, И ГОТОВО – ВСЕ НАЛИЧНЫЕ 95–97 ТЫС. СВОБОДНЫХ ЧЕЛОВЕК БУДУТ ТРУДОУСТРОЕНЫ.**

выступают железная дорога или порт. И 65% денег дает Евросоюз.

Поэтому нам надо действовать, и немедленно!»

Может быть, мечта Нормунда заменить массовые грузы контейнерами и не сбудется в ближайшее время, но его идею устроить центры обработки транзитных товаров в депрессивной Латгалии вполне можно осуществить. В частности для алкоголя, оклеиваемого для России и СНГ акцизными марками...

## ОТ ТРАНССИБА И НАМ ПЕРЕПАДЕТ

Координатор проектов Координационного совета по транс-

сибирским перевозкам Илья Петухов подкрепил мечты, высказанные Нормундом Круминьшем, конкретной экономической статистикой. Перевозка контейнеров транзитом через Балтийские страны с 2009 года действительно выросла кратно, а будущее внушает еще больший оптимизм. Ключ – в тенденциях международной торговли. Если сегодня страны СНГ поставляют в Европу 52% своего экспорта, а в Азию 18%, получая взамен соответственно 4 и 2%, тогда как торговля между Европой и Азией (в основном Китаем) более ровная (18 и 15% соответственно), то балансировка потоков приведет к значительному росту взаимных перевозок.

Торговый оборот России и Китая с 2011 до 2020 год вырастет с 83,5 до 200 млрд долларов, Турции и Китая – с 24 до 100 млрд, Евросоюза и Китая – с 567 до 800 млрд. В натуральном выражении грузооборот между ЕС и Китаем увеличится со 117 до 170 млн тонн.

Россия в этом грузопотоке видит свои возможности как транзитная страна. Уже сейчас она перевозит более 700 тыс. TEU в международном сообщении, и очевидно желание грузовладельцев получить высокую скорость перевозки: более половины международного потока приходится на контейнерные поезда, причем в транзите на них ложится львиная доля перевозок. Первую скрипку здесь играет... Корея с более чем 90 тыс. TEU, на втором месте Китай (55 тыс.), на третьем – Япония (чуть более 2 тыс.). Однако Корея выросла за 2014 год на 4%, тогда как Китай на 98%, а Япония на 102%!

Грузопоток по Транссибу вырастет с 2012 по 2020 год с 638 тыс. условных контейнерных единиц до почти миллиона. Найдется здесь работа и для Прибалтики – правда, в этой деятельности Илья Петухов отдает приоритет почему-то Литве. По его прогнозу, в 2015 году она заработает на контейнерном грузообороте с Транссибом почти 4 млрд евро, тогда как Латвия – только два млрд. Прав, прав был Нормунд Круминьш: надо уметь договариваться с поставщиками товаров, которые сейчас и заказывают перевозки! ■