

НОВОСТНОЙ ДАЙДЖЕСТ

Выпуск №134

17.06.2024

Материал
подготовил:
Панин. А. И.



ТЕМЫ ВЫПУСКА:

Стр. 3 – Онлайн-импорт тянут вниз санкции и госрегулирование (06.06.24)

Стр. 4 - Девелоперам в Центральной Азии и Закавказье есть чем похвастать (10.06.24)

Стр. 5 - Трансакции с Китаем искусственно замедляют не только санкции (11.06.24)

Стр. 6 - Смена приоритета перевозок по ж\д может огорчить автоперевозчиков (11.06.24)

Стр. 7 - Эксперт: прямые железнодорожные поставки из Китая замедлились вдвое (14.06.24)

6 июня 2024г

Онлайн-импорт тянут вниз санкции и госрегулирование

Доля кроссбордерных заказов в российской онлайн-торговле по итогам 2023 года снизилась практически в 6 раз по сравнению с показателем 2021 года.

Согласно подсчетам экспертов, число импортных онлайн-заказов уменьшилось с 309 млн в 2021 году до 174 млн в 2023 году. При этом доля кроссбордерных заказов сократилась с 18,18% до 3,38% соответственно.

Ключевыми факторами торможения рынка аналитики называют замещение продаж кроссбордерных площадок продажами российских маркетплейсов, санкции в отношении России на проведение платежей и логистику, прекращение доставки онлайн-ритейлерами из недружественных стран, государственное регулирование онлайн-импорта и рост издержек на цепочки поставок для российских интернет-магазинов.

По оценке аналитиков Data Insight, в 2023 году количество китайских заказов в Россию составило 171 млн штук – это около 98% от общего числа заказов онлайн-импорта.

Кроме того, 10% от общего количества кроссбордерных заказов занимают товары из Германии и США. В списке также значатся Казахстан (9%), Южная Корея (9%), Япония (5%), ОАЭ (5%), Таиланд (4%).

Девелоперам в Центральной Азии и Закавказье есть чем похвастаться

Объем качественной складской недвижимости в Центральной Азии, Закавказье и Республике Беларусь по итогам I квартала 2024 года вырос на 44% год к году – до 4,1 млн кв. метров, подсчитали аналитики NF Group. Прирост обеспечили Казахстан, Азербайджан и Грузия, где в эксплуатацию было введено около 47 тыс. кв. метров.

На конец марта 2024 года доля свободных площадей в каждой из указанных стран не превышает 2% от объема предложения. По сравнению с III кварталом 2023 года вакантность сократилась в Узбекистане (до 0%) и Азербайджане (до 1,2%). Незначительный рост вакансии зафиксирован в Казахстане (до 1,6%) и Армении (до 1,1%), но это всего несколько блоков, которые будут законтрактованы в ближайшее время. В Беларуси, Узбекистане, Кыргызстане, Таджикистане и Грузии свободные площади отсутствуют.

На территории стран Центральной Азии и Закавказья появляется все больше новых проектов. Общий объем строящихся площадей по итогам I квартала 2024 года с планируемыми сроками ввода в 2024-2025 годах составляет 327 тыс. кв. метров. Запросы на размещение со стороны российских компаний, в основном из сфер онлайн-торговли, логистики и дистрибуции, приходятся преимущественно на Казахстан, который остается основным направлением развития складской недвижимости в ближнем зарубежье.

Трансакции с Китаем искусственно замедляют не только санкции

На проблемы с трансакциями в Китай влияют действия злоумышленников. Об этом «Коммерсанту» сообщили иностранные консультанты. По их словам, срок проведения денежных переводов из России в Китай теперь может достигать 2-3 месяцев. Одной из причин азиатские партнеры называют новые мошеннические схемы.

Например, злоумышленники могут присылать письма от лица настоящих компаний с уведомлением о смене платежных реквизитов. При этом в адресе электронной почты мошенники меняют лишь одну букву, так что заметить подлог очень сложно.

– Серые варианты отъема денег возникают как раз в ситуации, когда есть неопределенность и желание ее обойти. Раньше канал был простой и понятный, потом появился затор. По крупнейшим игрокам рынка вопросы решаются на уровне от посольства до министра, от которых передается команда банкам совершать платежи, – заявил независимый эксперт по финансовым рынкам Алексей Бушуев.

Несмотря на нерешенные вопросы импортеры из РФ адаптируются к проблемам с переводами в китайские банки. Крупный бизнес преимущественно открывает дочерние компании в других странах, например, в Таиланде или Китае, чтобы проводить через них платежи. Однако и этот способ участники рынка назвать стабильным не могут.

Смена приоритета перевозок по ж\д может огорчить автоперевозчиков

Со вступлением в силу 1 сентября 2024 года Правил недискриминационного доступа (ПНД) к инфраструктуре РЖД нефтепродукты потеряют приоритет при перевозках, пишет «РБК». В связи с этим отрасль прорабатывает возможные логистические риски при доставке таких грузов по железной дороге.

ПНД «в целом» соответствуют временным правилам определения очередности грузов, пояснили «РБК» в пресс-службе РЖД. Однако сохранение третьей очереди для нефтепродуктов не предусмотрено документом. – В зависимости от того, какая после вступления ПНД в силу будет отправка – субсидируемая, внутренняя или экспортная, – она будет размещаться начиная с шестой очереди и ниже, – уточнили в РЖД.

В третьей очереди перевозятся грузы по отдельным распоряжениям президента, на нефтепродукты при повышении их приоритета весной 2024 года такого документа не было. По словам представителя РЖД, при значительном объеме предъявляемых к транспортировке грузов из более высоких очередей (1-5) возможны ограничения отправки нефтепродуктов. Оценить конкретные объемы этих ограничений сейчас сложно.

Поставки нефтепродуктов на экспорт в восточном направлении могут сократиться с учетом того, что грузоотправители, расположенные западнее, в условиях высокой загрузки инфраструктуры, замедления работы сети и необходимости выполнения соглашений РЖД на вывоз угля, обеспечения внутренних поставок не смогут отправить свой груз.

Эксперт: прямые железнодорожные поставки из Китая замедлились вдвое

С мая начал формироваться отложенный спрос на доставку из Китая, следом начали расти транзитные сроки и стоимость фрахта. Об этом «Логирусу» рассказал заместитель директора по работе с клиентами компании «Канавара Групп» Андрей Серебряков.

– На текущий момент, транзитное время при мультимодальной перевозке ориентировочно составляет 60 дней, а при прямой железнодорожной – около 30 дней. На большинстве сервисов наблюдается овербукинг, – рассказал эксперт. – Для сравнения: еще в апреле мультимодальная перевозка из Китая занимала 40 дней, а прямая железнодорожная – 15 суток.

Кроме увеличения транзитного времени на китайском направлении существует еще и дефицит порожнего оборудования, добавил собеседник «Логируса». В результате, стоимость международной перевозки выросла: морской фрахт увеличились в среднем на 25-30%, на железнодорожные тарифы – на 30-40%. – Снижения фрахта в ближайшее время ждать не стоит, более того, в июле и августе ожидается очередной рост тарифов, – предупредил эксперт.

Напомним, участники рынка перевозок в конце мая наблюдали резкий рост цен на импортные перевозки контейнеров из Китая всеми видами транспорта из-за острого дефицита порожних контейнеров в стране. По данным ГК «Дело», с начала 2024 года спотовые ставки фрахта выросли вдвое, а за май – примерно на 50%.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ!

Материал
подготовил:
Панин. А. И.

