

РЕЗЮМЕ:

- ✓ Вводимые против России торговые ограничения требуют от транспортной отрасли вынужденной масштабной структурной перестройки. NRA ожидает, что при благоприятном стечении обстоятельств период стабилизации отрасли после шока закончится в конце 2022 – начале 2023 года. Затем внешние связи начнут восстанавливаться, а уже в 2025 году объемы перевозок в годовом выражении могут вновь вернуться к уровню, наблюдаемому в 2021 году.
- ✓ Полагаем, что даже в случае длительного закрытия отдельных направлений, в основном в сторону США и Западной Европы, существуют все шансы организации новых транзитных и экспортных маршрутов в страны Азии, Ближнего Востока и Латинской Америки. Эти маршруты в перспективе увеличат устойчивость и экономическую эффективность работы транспортной отрасли, что позитивно повлияет на всю экономику России в целом.
- ✓ Наблюдаемая высокая неопределенность ограничивает возможности предсказания изменения в транспортных потоках. Базовый прогноз NRA предполагает, что транспортная отрасль может потерять от 25% до 40% объемов в стоимостном выражении в 2022 году в зависимости от разных вариантов развития событий.
- ✓ В базовом сценарии, в наибольшей степени сократятся экспортные транспортные потоки по машинам и оборудованию в страны ЕС и США. Сокращение экспортных потоков в прочие страны ожидается в 2.5–3 раза меньше, чем в страны, вводящие ограничения.
- ✓ По экспортным транспортным потокам по сырью ситуация зависит от возможных сценариев эмбарго и контрасанкций (особенно по минеральным удобрениям, зерну, металлургической продукции (включая редкоземельные металлы). Здесь ситуация продолжает постоянно меняться. Тем не менее, NRA ожидает незначительное сокращение экспортных транспортных потоков по газу, умеренное сокращение экспортных транспортных потоков по нефти и нефтепродуктам. Сокращение транспортировки остальных сырьевых товаров может варьироваться от умеренного до значительного в зависимости от степени ограничений и контрмер.
- ✓ По импортным транспортным потокам ожидается существенное сокращение транспортных услуг по ввозу инвестиционных товаров (машин и оборудования) из стран ЕС и США. Сокращение импорта инвестиционных товаров из прочих стран будет в пределах 15%–20%. По потребительским товарам сокращение транспортных потоков из стран ЕС и США может также быть значительным, однако NRA ожидает увеличение импорта из прочих стран в пределах 20%–25%, что компенсирует падение на европейском направлении.
- ✓ Поддержать транспортную отрасль, в первую очередь, способно государство, и объемы помощи постоянно растут. По данным на март 2022 года, на докапитализацию РЖД для поддержки реализации инвестиционной программы и цифровизации Правительство предполагает направить 250 млрд рублей, еще 25 млрд рублей пойдет на помощь авиакомпаниям, включая субсидирование кредитования, лизинговых платежей и текущей деятельности.

ПАРАМЕТРЫ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РОССИИ И ОБЪЕМ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ, ПОДВЕРЖЕННЫХ ТОРГОВЫМ ОГРАНИЧЕНИЯМ

СТАТИСТИКА ПО ЭКСПОРТУ И ИМПОРТУ

За 2021 г. российский внешнеторговый оборот достиг **789,4 млрд долл.** (вырос на 37,9% год к году 2020) или **59,2 трлн руб.** Экспорт России в 2021 г. вырос на **45,7%** год к предыдущему году и составил **493,3 млрд долл США.** Рост экспорта был обеспечен в основном за счёт увеличения поставок за рубеж топливно-энергетических товаров (**54,3%**) в стоимостном объёме.

В физическом объёме показатели остались либо на уровне 2020 г., либо снизились по всем основным экспортным направлениям российской экономики. **Наибольший объем экспорта в 2021 году пришелся на Китай.** Продажи товаров в эту страну в 2021 году составили **около 70 млрд долл США.** Однако, главными потребителями в 2021 году российского энергетического сырья стали страны Евросоюза – **более 60%** всего экспорта газа, **более 50%** объема экспорта нефти и нефтепродуктов, **30%** экспорта угля, а также **35%** экспорта алюминия. Суммарный объем экспорта в ЕС составил около **190 млрд долл США.** (относительно 2020 года прибавка составила **65,4%**). Такой рост в основном связан со значительным ростом цен на ископаемое сырье в 2021г. и повышенный спрос на него вследствие оживления экономик европейских стран после пандемии (Рис. 1)

Рис.1.

Структура экспорта в стоимостном выражении в 2021 году (в % соотношении)

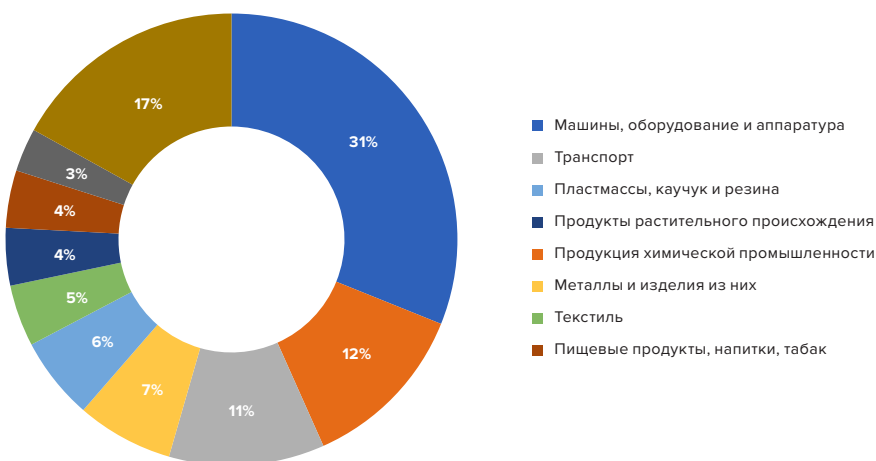


Источник: <https://russian-trade.com>

Рост российского импорта в 2021 году в стоимостном выражении составил **26,5%**. Импортировались преимущественно машины, оборудование и аппаратура, продукция химической промышленности, транспорт, металлы и изделия из них, пластмассы, каучук и резина (Рис. 2)

Рис.2.

Структура импорта России в 2021 году в стоимостном выражении (% соотношение)



Источник: <https://russian-trade.com>

Самая большая доля импорта России – **около 44%** всех закупок за рубежом – приходится на машины, механизмы и транспортные средства. Основными поставщиками этих товаров были европейские компании. На страны, которые ввели санкции, приходилось **более 46%** стоимости всего импорта (Рис. 3).

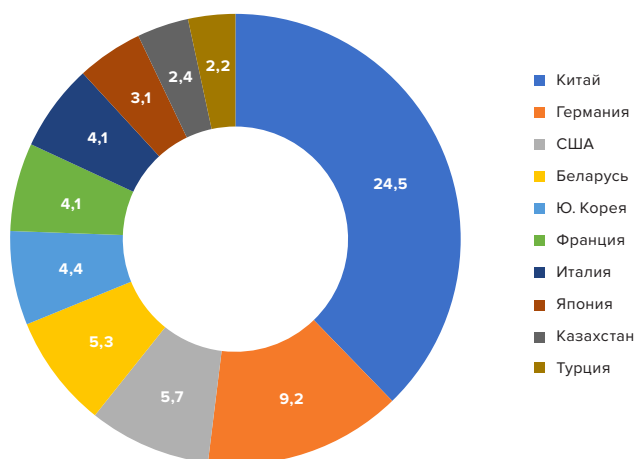
² <https://minenergo.gov.ru/node/19194>

³ <https://blogs.forbes.ru/2021/12/22/vodorodnoe-budushhee-vozmozhnosti-dlja-rossii-stat-liderom-novoj-mezhdunarodnoj-otrasli>

⁴ https://delprof.ru/upload/iblock/eef/DelProf_Analitika_Vodorodnaya-energetika.pdf

Рис.3.

Структура импорта России в 2021 году в стоимостном выражении по странам (% соотношение)

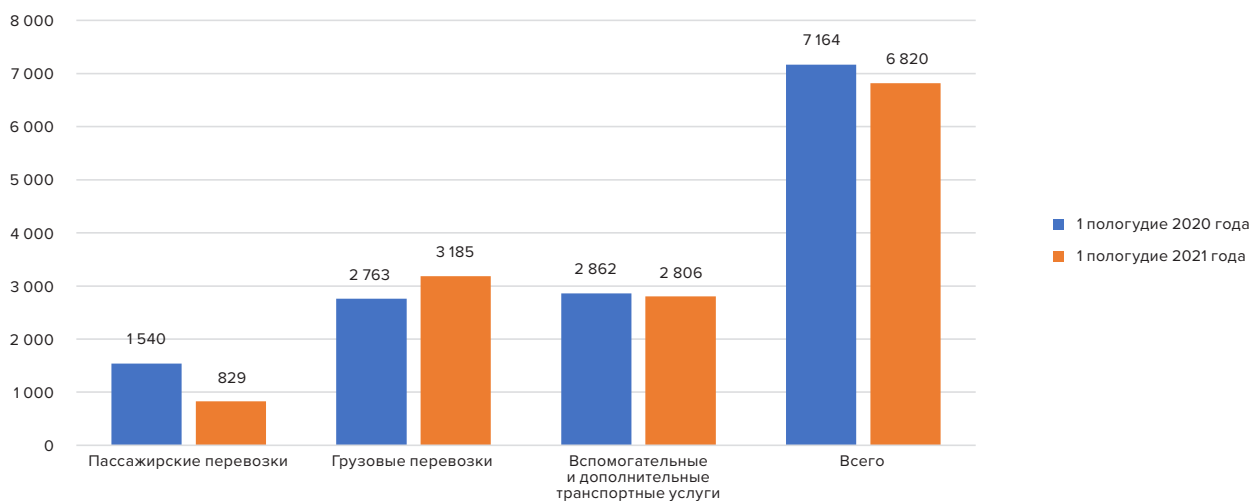


Источник: <https://russian-trade.com>

По данным Министерства транспорта России, по итогам 1 полугодия 2021 г. Россия экспортировала **6,8 млрд долл США** транспортных услуг¹ (Рис. 4 и 5). По итогам всего 2021 года эта цифра могла составить около **14 млрд долл США**.

Рис.4.

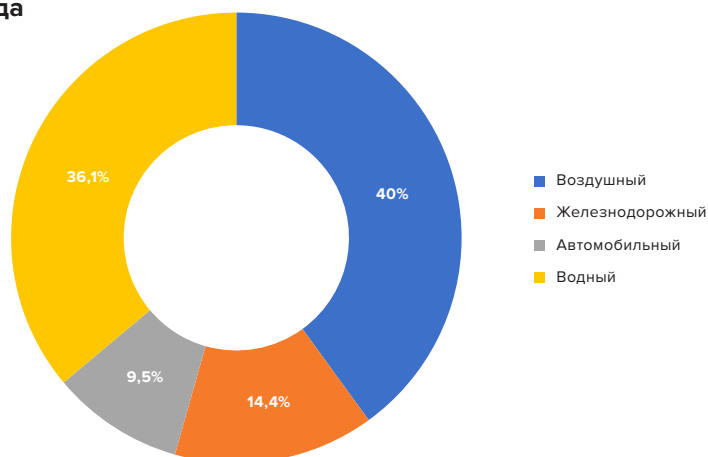
Структура экспорта транспортных услуг в первом полугодии 2020 и 2021 годов, млн. долл. США



Источник: Министерство транспорта Российской Федерации

Рис.5.

Структура экспорта транспортных услуг по видам транспорта (% соотношение) в первом полугодии 2021 года



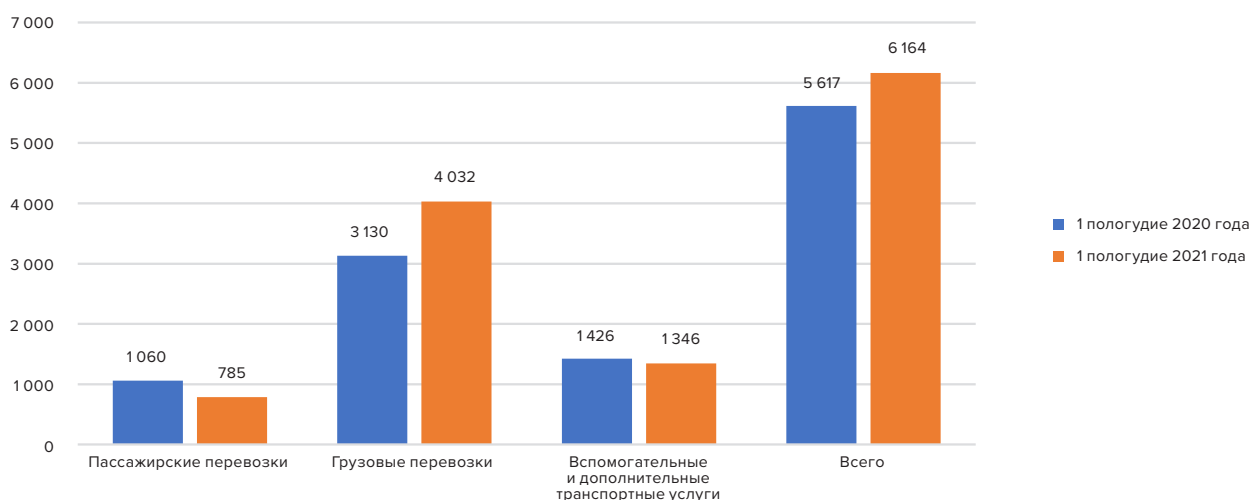
Источник: Министерство транспорта Российской Федерации

¹ <https://mintrans.gov.ru/ministry/results/180/documents>

Стоимость импортированных услуг в I полугодии 2021 года составила **6,2 млрд долл. США** (Рис. 6 и 7). По итогам года НРА ожидает, что стоимость импортируемых услуг составила около **13 млрд долл. США**.

Рис.6.

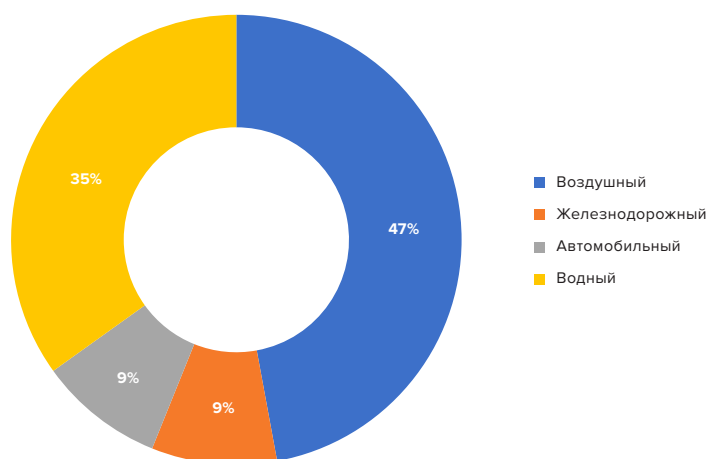
Структура импорта транспортных услуг в первом полугодии 2021 и 2022 годов, млн. долл. США



Источник: Министерство транспорта Российской Федерации

Рис.7.

Структура импорта транспортных услуг в первом полугодии 2021 и 2022 годов (% соотношение) по видам транспорта



Источник: Министерство транспорта Российской Федерации

Данные о структуре импорта и экспорта транспортных услуг указывают на то, что в основном это перевозки водным и воздушным транспортом, логистика которых даже частично не будет восстановлена в ближайшие 3 месяца. Направление воздушных перевозок при этом наиболее уязвимо на фоне европейских ограничений в этой области.

Тем не менее, в случае усиления взаимодействия по линии Россия–Иран и Россия–Азербайджан и восстановления железнодорожных перевозок с Турцией до станции Карс через территорию Армении, позволит существенно нагрузить этот участок железнодорожных путей и фактически позволит занять РЖД монопольное положение в этом регионе. Это может в значительной степени компенсировать выпадающие доходы транспортной отрасли, вызванные текущим шоком.

Несмотря на «идеальный шторм», возможная «перестройка» логистических и транспортных потоков России и энергичная реализация программ по импортозамещению позволит рассчитывать на восстановление объемов перевозок в **2024–2025** годах к уровням 2020–2021 годов. Определенные сложности связаны с трубопроводным транспортом, в связи с возможным сценарием нефтяного и газового эмбарго и(или) возможных контрасанкций. В настоящее время при всех возможных ограничениях поставки по трубопроводам нефти, нефтепродуктов и газа идут без существенных затруднений.

Вводимые многими странами ограничения в марте 2022 года оказали существенное влияние на состояние транспортной отрасли. Самый ощутимый удар пришелся **по морским и воздушным перевозкам**. В марте 2022 года объем ввозимых из Европы товаров уменьшился на **65–70%**, примерно на **22%** сократился поток импорта из Китая (из-за опасения импортерами санкционного давления). Грузооборот в морских портах России сократился. Почти на **40%** снизилось количество судов, прибывающих в российские порты. Число задержанных на пути в Россию контейнеров оценивается более чем в **300 тыс. единиц**, в связи с этим оказалось заблокировано до **50%** товаров, идущих на импорт в Россию и до **60%** российского экспорта. Приостановка букинга на перевозку оказало существенное влияние на сроки и стоимость перевозок.

Наблюдается почти полная остановка доставки грузов авиационным транспортом.

Однако, несмотря на то, что налаженные ранее логистические связи были разорваны, логистические потоки возможно перенаправить. Так, рынок заполняется морскими линиями из **Китая, ОАЭ и Южной Кореи**. Есть альтернатива по доставке морем контейнерных грузов китайскими или израильскими перевозчиками. Российские морские контейнерные перевозчики тоже есть (например, FESCO), но пока их мощности значительно уступают мировым лидерам.

На конец марта 2022 года, ситуация с доставкой грузов по суше на данный момент более или менее стабилизировалась. Товары, которые следовали ранее через порты северо-запада и юга будут переориентированы на **порты Дальнего Востока** и сухопутные погранпереходы на **границе с КНР**, что может двукратно увеличить грузопоток через Восточный полигон. В том числе это касается и грузов, которые ранее перевозились через Суэцкий канал. ОАО РЖД принимают меры для пропуска наиболее важных грузов.

Учитывая большие сложности с авиаперевозками, логистические компании пытаются переориентироваться на новые маршруты. В том числе, практикуется доставка грузов воздухом к ближайшим к России точкам, далее товары перегружаются на автомобильный транспорт.

Турция может стать перевалочным хабом европейско-российских перевозок. Для этого у страны есть ряд преимуществ, как в плане локации, так и в наличии опыта отгрузки в страны, подвергшиеся санкциям запада. Не исключены варианты доставки импортных грузов из США и стран ЕС, в том числе **через Грузию и Индию**. Однако, такие варианты, могут привести к еще большему увеличению стоимости импортируемых товаров, и как следствие, к снижению покупательской способности потребителей.

В марте 2022 года, количество заявок на экспортные перевозки в сторону Турции **выросло на 125%**. На **66%** вырос спрос на перевозки из Грузии в Россию, на **54%** выросли перевозки из России в Армению. В то же время, по данным на середину марта 2022 года, перевозки со странами ЕС снижаются, в частности, число заявок на перевозки из Литвы сократилось на **41%**, а из Финляндии — на **57%**, перевозки из Латвии — на **8%**.

ГОСПОДДЕРЖКА

Согласно рабочей версии проекта плана Правительства РФ по поддержке российской экономики в условиях санкций из федерального бюджета выделят **более 1 трлн рублей**. Большая часть дополнительных расходов пойдет на стимулирование занятости (**496 млрд рублей**), транспортной (**275 млрд рублей**) и строительной (**100 млрд рублей**) отраслей.²

На докапитализацию РЖД для поддержки реализации инвестиционной программы и цифровизации планируется направить **250 млрд рублей**, еще **25 млрд рублей** пойдет на помощь авиакомпаниям, включая субсидирование кредитования, лизинговых платежей и текущей деятельности.³

По оценкам НРА, можно ожидать следующих основных трендов 2022 года в сравнении с 2021 годом:

- 1** В наибольшей степени сократятся экспортные транспортные потоки по машинам и оборудованию в страны ЕС и США. Сокращение экспортных потоков в прочие страны ожидается в 2.5–3 раза меньше, чем в страны, вводящие ограничения.
- 2** По экспортным транспортным потокам по сырью ситуация зависит от возможных сценариев эмбарго и контрасанкций (особенно по минеральным удобрениям, зерну, редкоземельным металлам и т.п.). Здесь ситуация продолжает постоянно меняться. Тем не менее, ожидаем незначительное сокращение экспортных транспортных потоков по газу, умеренное сокращение экспортных транспортных потоков по нефти и нефтепродуктам. Сокращение транспортировки остальных сырьевых товаров может варьироваться от умеренного до значительного в зависимости от степени ограничений и контрмер. Тем не менее, введение требований к странам ЕС по расчету за газ и нефть в рублях могут серьезно поменять ситуацию, вплоть до полного прекращения поставок в течение некоторого периода времени в негативных сценариях.
- 3** По импортным транспортным потокам ожидается существенное сокращение транспортных услуг по ввозу инвестиционных товаров (машин и оборудования) из стран ЕС и США. Сокращение импорта инвестиционных товаров из прочих стран будет в пределах 20%. По потребительским товарам сокращение транспортных потоков из стран ЕС и США может также быть значительным, однако, НРА ожидает увеличение импорта из прочих стран в пределах 20%–25%.
- 4** Пассажирские авиационные перевозки могут упасть на 20%–25% за счет существенного сокращения международных перелетов.

В результате транспортная отрасль может потерять **от 25% до 40%** объемов в 2022 году. В качестве возможности мы видим шанс, что емкость азиатских рынков по большинству товарных позиций позволяет абсорбировать **до 100%** российского экспорта. Выстраивание логистики поставок может занять до двух лет (особенно в части железнодорожных перевозок и транспортировки природного газа и нефтепродуктов). Тем не менее, сложившаяся и перспективная конъюнктура цен, позволит **использовать нетрадиционные маршруты поставок** – маршрут Каспий–Иран–Бендер-Аббас. Значительного расширения потребует Восточный полигон, кроме того, потребуется задействовать инфраструктуру **порта Раджин** (КНДР), а также запустить навигацию **по Амуру** до Николаевска-на-Амуре. Весьма кстати будет заявленное строительство **железной дороги от Эльги до Охотского моря**. Кроме того, существенно возрастет **потребность в расширении СМП**.

! Если этим шансом удастся воспользоваться, то начиная с 2023 года мы вновь будем видеть восстановление объемов. При благоприятном сценарии объемы перевозок могут восстановиться до уровней 2021 года к началу 2025 года.

СЕРГЕЙ ГРИШУНИН

Управляющий директор Рейтинговой службы

E-mail: grishunin@ra-national.ru

Контакты для СМИ

СВЕТЛАНА ПОДГОРНАЯ

Директор по связям с общественностью

Тел. +7 (495) 122-22-55 (143)

E-mail: podgornaia@ra-national.ru

Клиентская служба

ТАТЬЯНА ГРИГОРЬЕВА

Директор Клиентской службы

Тел. +7 (495) 122-22-55 (101)

Моб. +7 (903) 589-04-27

E-mail: grigoryeva@ra-national.ru



115191, г. Москва, Гамсоновский пер., д.2, стр.7

тел./факс: +7 (495) 122-22-55

www.ra-national.ru

Ограничение ответственности Агентства

© 2022

Настоящий аналитический обзор создан Обществом с ограниченной ответственностью «Национальное Рейтинговое Агентство» (ООО «НРА»), является его интеллектуальной собственностью, и все права на него охраняются действующим законодательством РФ. Вся содержащаяся в нем информация, включая результаты расчетов, выводы, методы анализа и др., предназначена исключительно для ознакомления; их распространение любым способом и в любой форме без предварительного согласия со стороны ООО «НРА» и подробной ссылки на источник не допускается. Любые факты неправомерного использования интеллектуальной собственности ООО «НРА» могут стать основанием для судебного преследования. Единственным законным источником публикации документа является официальный сайт ООО «НРА» в информационно-телекоммуникационной сети Интернет по адресу: www.ra-national.ru

ООО «НРА» и любые его работники не несут ответственности за любые последствия, которые наступили у лиц, ознакомившихся с настоящим аналитическим обзором, в результате их самостоятельных действий в связи с полученной из него информацией, в том числе за любые убытки или ущерб иного характера, прямо или косвенно связанные с такими действиями. Вся содержащаяся в аналитическом обзоре информация представляет собой выражение независимого мнения ООО «НРА» на дату его подготовки на основе сведений и данных, полученных из источников, которые ООО «НРА» считает надежными. Любые сделанные в нем предположения, выводы и заключения не имели целью и не являются предоставлением рекомендаций по принятию инвестиционных решений и проведению операций на финансовых рынках или консультацией по вопросам ведения финансово-хозяйственной деятельности. ООО «НРА» не несет ответственности за точность и достоверность сведений и данных, полученных из использованных источников, и не имеет обязанности по их верификации, а также по регулярному обновлению информации, содержащейся в настоящем аналитическом обзоре.