

Турция сегодня является главным логистическим хабом для доставки грузов в Россию



Александр Лабькин

## «Параллельный» турецкий поток пока не иссяк

Приостановка на две недели пропуска российского импорта турецкими таможенниками показала, насколько критически Россия зависима от Турции — ближайшего к европейским портам транспортного хаба

**Р**оссийские импортеры подпавших под санкции товаров пребывают в смятении, поскольку возникшая проблема с пропуском транзитных грузов через Турцию, несмотря на все заверения, полностью не решена. После полной остановки провоза товаров в начале марта турецкая таможня лишь на прошлой неделе начала оформлять и пропускать товары в Россию, но часть грузов до сих пор остается на местных складах. При этом официальных заявлений властей о причинах сбоев до сих пор не было и, видимо, уже не будет: входящая в таможенный союз с ЕС Турция не может признать в содействии российскому параллельному импорту.

Вероятнее всего, причиной задержки товаропотока через Средиземноморье стали санкции. После внушительного расширения США и ЕС списка санкционных товаров Россия в марте перестала отображаться в европейской таможенной системе как страна назначения

любых транзитных грузов. Для возобновления работы с РФ туркам пришлось срочно переделывать и дополнять свое национальное приложение к этой системе, что и привело к трудностям с оформлением товаров.

Как бы там ни было, западные страны продолжают убеждать турецкие власти прекратить содействие параллельному импорту. В любой момент по их требованию для нас может закрыться возможность ввоза грузов из США, Европы, Латинской Америки и части Африки. Эта неопределенность уже сейчас заставляет логистические компании организовывать более сложные маршруты в обход Турции — через Иран, ОАЭ и страны Центральной Азии, — однако такие варианты стоят примерно на треть дороже и подходят не для всех видов грузов.

### Повезло не всем

В середине прошлой недели от логистических компаний начали поступать первые сообщения о возобновлении таможенного оформления российских

товаров на турецкой границе для перевозки всеми видами транспорта: авиационным, автомобильным, железнодорожным, а главное, морским. «Ситуация нормализуется, наши партнеры говорят, что все транзитные и тем более экспортные грузы в Россию оформляются», — говорит генеральный директор консалтингового агентства «Инфраньюс» **Алексей Безбородов**.

Но повезло пока не всем. «У нас и у некоторых наших коллег оформление товара не проходило вплоть до пятницы», — говорит генеральный директор Rutensil Logistic **Алексей Хоряев**. Он уточняет, что изначально таможня Турции прекратила оформлять абсолютно все: транзитные грузы в РФ, идущие как из западных, так и из вполне дружественных стран, и даже собственные экспортные поставки. «Возможно, сыграла роль рефлексия: поскольку турецкие таможенники не поняли, почему нельзя пропускать контейнеры в Россию, они перекрыли полностью весь поток. Потом запрет частично сняли. Сейчас труд-

ности остались только с транзитными грузами из недружественных стран», — говорит Алексей Хоряев.

Ситуацию усугубила неопределенность: ни турецкая таможня, ни власти так и не объяснили, почему перестали оформлять российский импортный поток и, главное, как долго это продлится. Напряженное молчание участники рынка связали с принятием в феврале 10-го пакета санкций Евросоюза против России, а также с общим усилением в этом году контроля минфина США за соблюдением санкций странами, которые к ним присоединились. С одной стороны, Турция настойчиво не желает пополнять число примкнувших, с другой — отсутствие официальных успокаивающих объяснений заметно взвинтило российских импортеров и логистов, заставив их задуматься, не пора ли вывозить товар с турецких складов и везти его через другую страну.

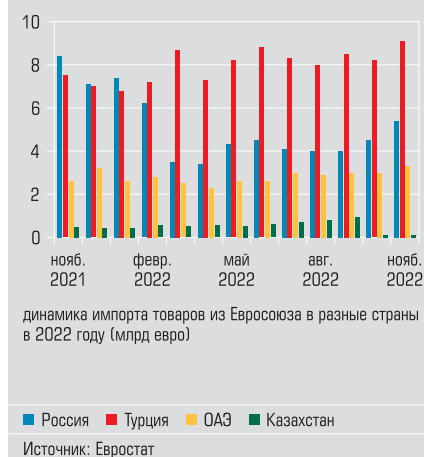
### Новая система дает сбой

Лишь к концу прошлой недели появилась первая внятная версия произошедшего: все дело в сбое европейской системы электронного документооборота при организации транзита (New Computerised Transit System, NCTS), которая действует с 2012 года и к которой Турция подключилась еще в 2016 году. Как узнали некоторые импортеры, причиной задержки таможенного оформления грузов стала перезагрузка этой системы — вероятно, в связи с общим усилением контроля за соблюдением санкций европейскими странами против России.

Операционные таможенные системы содержат сведения о происхождении, назначении и местах прохождения грузов через Евросоюз; таможенные коды товаров, данные о тарифах и сборах, информацию о перевозчиках; бланки, формы, справки и прочее. Но с начала марта в отношении всех санкционных грузов, идущих через Турцию, европейская NCTS при наборе в строке получателя товара «Российская Федерация» стала выдавать следующий текст: «Во время операции произошла ошибка. Внимание! Никакая сделка не может быть совершена в рамках заявленной страны происхождения и страны назначения/прибытия для этого товара». «Из общеевропейской системы NCTS Россию как страну — получателя транзитных грузов просто вычеркнули, — поясняет президент «Опоры России» Александр Калинин. — Поскольку оформить транзитную таможенную декларацию без указания нашей страны было невозможно, турки начали переходить на собственную, национальную операционную систему оформления деклара-

Прямой импорт из Евросоюза в Россию резко снизился, при этом заметно выросли поставки товаров в Турцию

График 1



ций, на что потребовалось некоторое время». Переход на новую систему (или адаптация своей подсистемы к ней) и затрудняет поток импорта в Россию.

В техническом плане ситуация до сих пор нестабильна. «По сведениям наших партнеров, сейчас оформление транзитных грузов продолжается в той же электронной системе, которая раньше не позволяла пропускать их в Россию, — говорит учредитель компании VC Forwarding Екатерина Лазуткина. — С 13 марта она начала допускать оформление контейнеров в сторону РФ, но все равно проблемы пока остаются: транзитные грузы компьютер пропускает через раз — в отличие от экспортных турецких, проходящих стабильно. Но это в самом деле выглядит скорее как сбой программы, а не изменение процедур таможенного оформления в отношении нашей страны».

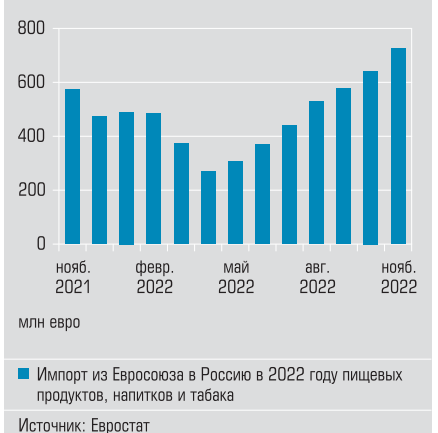
«Пока проблема полностью не решена, поэтому непонятно, чего еще ждать от турецкой таможни, — согласен с коллегой генеральный директор LKTK Group, исполнительный директор Сообщества топ-менеджеров логистических компаний Александр Кибальников. — У нас, к сожалению, часть транзитных грузов по-прежнему в блокаде, и турецким партнерам лишь в единичных случаях удается оформить и отправить товар в Россию. Я не могу вам подробно описывать механизм подобного рода чудес, пусть это останется нашим профессиональным секретом, но в целом ситуация в лучшую сторону не изменилась».

### Чудеса и не только

Большинство таких «чудес», то есть легальных схем транзита «запрещенки», известны еще с 2014 года, когда США и Евросоюз наложили на Россию первые отраслевые санкции, предусматривав-

Поставки пищевых продуктов, напитков и табака в Россию из Европы после обвала в марте постепенно восстанавливались

График 2



шие запрет на импорт оборудования, запчастей для оборонной и авиационной промышленности, энергетики, электроники и прочих стратегически значимых отраслей, накопивших большую зависимость от зарубежных товаров.

Самая простая схема — косвенный реэкспорт, когда товар от европейского поставщика доставляется в РФ тем же маршрутом, но покупка производится через компанию из лояльной страны, как правило, фирму-однодневку или же постоянного партнера. По пути товар перепродают без завоза в страну мнимого покупателя. Например, в Турции, по данным компании «Арнейс», такие посреднические услуги стоят от 3 до 5% от инвойсной (с учетом перевозки и всех платежей) цены грузовой партии, а открытие собственной фирмы здесь обойдется в три-четыре тысячи долларов (плюс операционные расходы на ее деятельность).

Более затратный путь — прямой реэкспорт: товар физически прибывает в Турцию, где на транзитном таможенном складе без растаможки перепродается конечному покупателю из России с дальнейшей вполне легальной поставкой его как турецкого товара. В этом случае затраты на доставку увеличиваются за счет дополнительного логистического плеча, как правило, с перевалкой на другой вид транспорта. Например, перевозка одного контейнера из Германии в Россию через порты Балтики стоила порядка 4–5 тыс. долларов, а через Турцию (с перевалкой по морю) и Россию (по железной дороге до пункта назначения) — уже 10–12 тыс.

Еще одна схема, которая активно работала с прошлого года, — импорт через третьи страны, когда товар приходится провозить не просто транзитом, а с растаможиванием в третьей стране,

что помимо расходов на дополнительный транспорт предполагает уплату пошлин. В Турции тариф составляет 12,7% таможенной стоимости груза, это средний мировой уровень. После уплаты пошлины, услуг склада и той же перевалки товар продается в Россию как турецкий, что позволяет скрыть страну его происхождения. Эта схема активно используется при параллельном импорте, причем сама Турция в нем заинтересована, поскольку повышение статистики экспорта улучшает показатели ее платежного баланса. Однако во время паузы в турецком транзите мало кто из российских логистов и импортеров (а дополнительные затраты несет покупатель) воспользовался такой возможностью. «Перевод транзитных грузов в статус экспортных можно рассматривать как один из путей решения проблемы, но мы лично так делать не стали: плата слишком высока», — говорит Александр Кибальников. В частности, чтобы товар стал «турецким», надо растаможить его с учетом всех контрольных процедур технического, санитарного и прочих надзоров, что долго и затратно.

Наконец, некоторые компании начали использовать схему так называемого ложного транзита, когда груз из страны Евросоюза везут якобы транзитом через РФ (что не запрещено) для экспорта в третьи страны, как правило, в Казахстан или Белоруссию. Затем товар формально продает иностранной компании, а та перепродает его обратно в РФ, при этом физически груз все это время остается в России. Издержками в таком случае является двойное растаможивание при перепродажах. «Наши коллеги, насколько я знаю, после блокаута в Турции начали использовать даже такие рискованные схемы, но в них есть вероятность проверки счетов и контрагентов», — говорит Алексей Хоряев. — Поэтому мы решили

просто перенаправить некоторые грузы через Иран, что, конечно, несколько дороже. На днях отправили по новому маршруту первый груз».

### Последние ворота в Европу

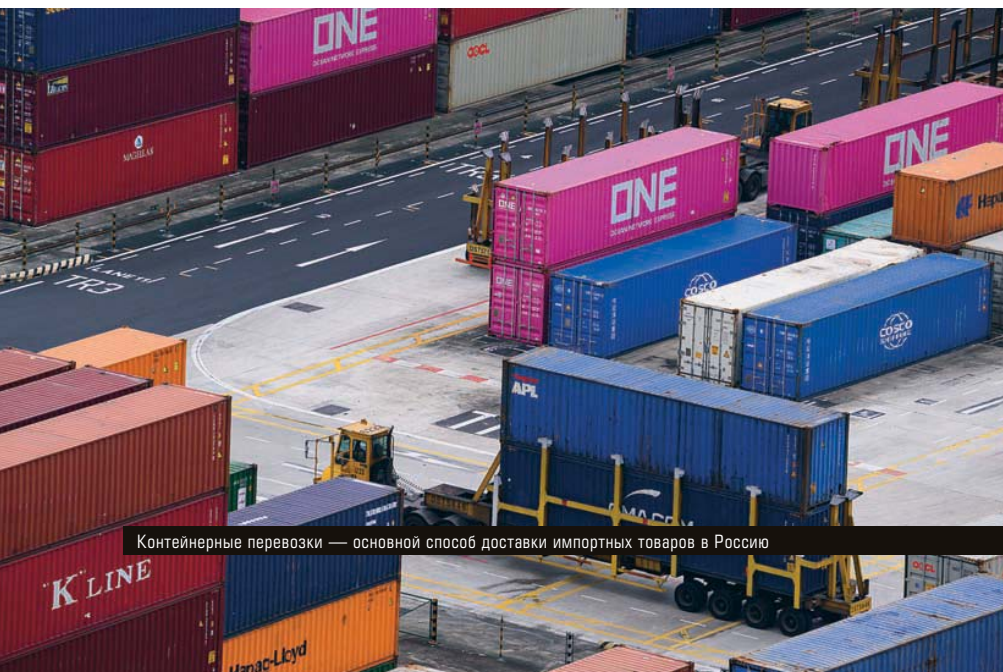
Ранее основной объем товаров из Евросоюза в Россию перевозился грузовым транспортом, морским через европейские порты, а также через автопереходы со странами Балтии. После расширения США, Евросоюзом, Канадой и Австралией списка запрещенных для экспорта в Россию товаров до 570 наименований к нам из Америки и Европы стало практически нечего возить. А то немногое, что осталось, европейцы продавать не хотят, опасаясь обязательных в таких случаях проверок со стороны минфина США и Еврокомиссии на предмет соблюдения санкций.

В результате главным логистическим хабом, через который в Россию хлынул поток санкционных товаров, стала Турция. От соседних лояльных нам стран ее отличают лучшее географическое положение, выход к Средиземному, Эгейскому и Черному морям, а главное, развитая портовая (свыше десятка только действующих портов), железнодорожная и автомобильная инфраструктура. «Если говорить об иных транзитных решениях, то есть ОАЭ, Оман и частично Китай. Но импорт через Турцию, безусловно, наиболее экономически целесообразен, в том числе в силу ее удачного расположения по отношению к наиболее экономически развитым федеральным округам России», — говорит Кирилл Латинский, коммерческий директор SOTA Logistic. — Турция связана с нашей страной несколькими транспортными коридорами: морским, по которому из ее портов привозятся контейнеры; паромным, по которому морем доставляется грузовой автотранспорт; и автомобильными —

через территорию Ирана, реже Грузии и Азербайджана». Согласно данным Федеральной таможенной службы РФ, по итогам 2022 года товароборот России с Турцией за счет роста импорта увеличился на 84% и достиг 60 млрд долларов; в частности, экспорт полупроводников оттуда за год вырос более чем в 40 раз — с 79 тыс. долларов в 2021 году до 3,2 млн в 2022-м.

Но именно это и настораживает импортеров: альтернативы Турции с западного направления почти нет, а ее власти так и не сообщили о своих дальнейших планах по организации транзита в Россию. Между тем давление на нашего восточного соседа явно нарастает. Так, в конце января во время турне по Центральной Азии Анкару посетил госсекретарь США **Энтони Блинкен**, публично раскритиковавший президента **Реджепа Эрдогана** за растущий товароборот с РФ. А незадолго до остановки растаможивания российских транзитных товаров в турецкой столице побывал замглавы минфина США **Брайан Нельсон**, который уже прямо угрожал местным компаниям, помогающим нам с санкционным импортом. «Динамика событий указывает на политический подтекст этой ситуации, что подтверждается в том числе отсутствием официальных комментариев от властей Турции», — уверен Кирилл Латинский.

Пока россияне если и начали перенаправлять импортные потоки через Иран и ОАЭ, то скорее вынужденно. «Разумной альтернативы логистическому пути через Турцию сегодня нет», — говорит Александр Кибальников. — На карте мира очень мало стран, которые могут быть встроены в наши логистические цепочки. Варианты через Иран и ОАЭ хорошо подходят для товаров, следующих из Юго-Восточной Азии, Индии, с Аравийского полуострова. Однако замещать турецкий транзит грузов из США, Европы и Латинской Америки дубайским — идея смелая, но очень дорогая. Про Иран я вообще молчу: эта страна сама под санкциями, и вряд ли европейский поставщик согласится отправить товар иранскому получателю». Но другого выхода у российских импортеров нет: в ситуации неопределенности им приходится искать альтернативные маршруты, в том числе экзотические, — как говорится, на всякий случай. «Сегодня есть варианты авиаперевозок через Мальдивы и Уганду, в качестве идеи предлагается отправлять товары через Бахрейн. Но пока это все необкатанные схемы доставки. Возможно, кто-то уже привез таким путем первые партии товара, но у меня нет сведений об этом», — комментирует Александр Кибальников. ■



Контейнерные перевозки — основной способ доставки импортных товаров в Россию