

# Коммерсантъ



Газета издательского дома «Коммерсантъ» Издаётся с 1909 года. С 1917 по 1990 год не выходила по независящим от редакции обстоятельствам. С 1990 года выходит в еженедельном режиме. С 1992 года — в ежедневном.

Понедельник 3 июня 2024 №95/П (7785 с момента возобновления издания)

kommersant.ru | КоммерсантъFM 93,6

спорт «Зенит» добился победы над «Балтикой» в компенсированное время финала Кубка России — 12

новости РПЦ и Роспатент готовят запрет товарных знаков с религиозной символикой — 5

## Контейнеры ушли за три моря

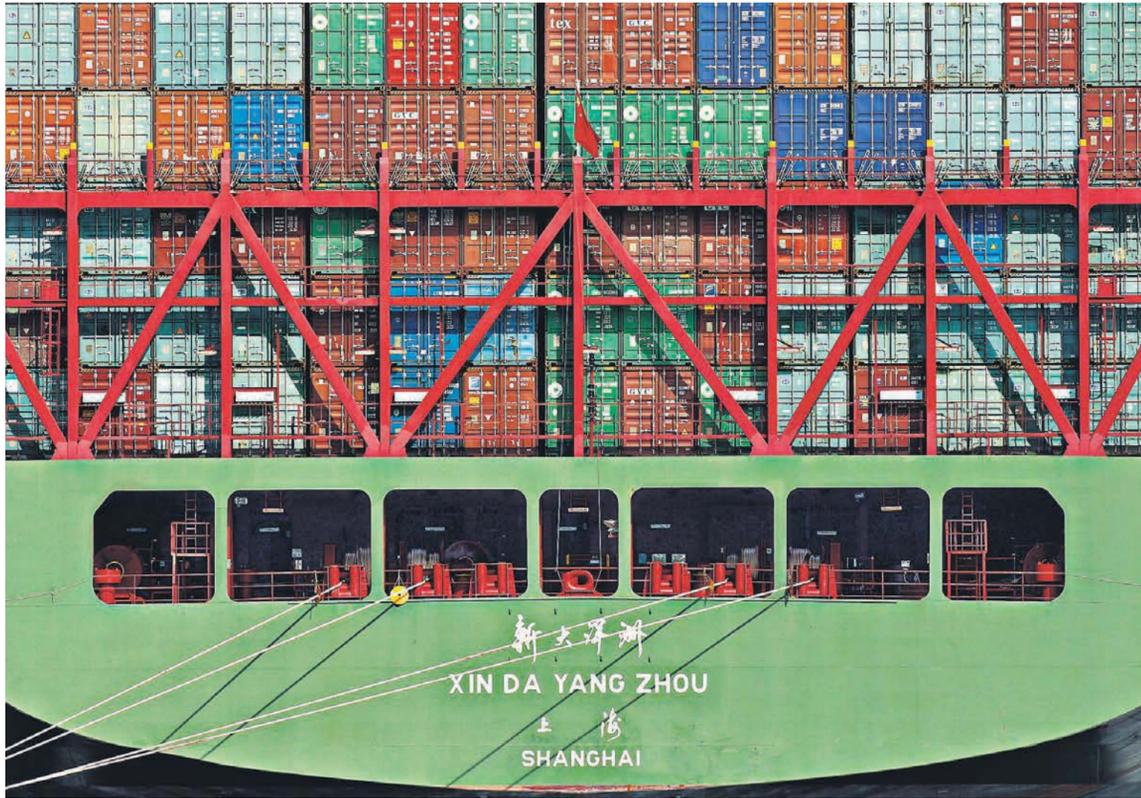
### Ставки на перевозки из Китая резко растут

Пустые контейнеры в Китае, крупнейшем экспортере потребительских товаров, подошли к концу. К этому привел конфликт в Красном море, а также рост импорта в Европу и Россию, не сопровождающийся увеличением контейнерного экспорта. В результате стоимость аренды контейнеров резко подскочила, найти свободную тару на июнь почти невозможно, а ее производители забыты заказами. С начала года спотовые ставки на перевозки удвоились, только в мае они подорожали на 50%, и участники рынка ожидают дальнейшего роста цен.

Участники рынка перевозок наблюдают резкий рост цен на импортные перевозки контейнеров из Китая всеми видами транспорта из-за острого дефицита порожних контейнеров в стране, рассказали «Ъ» собеседники в отрасли. Главной причиной они называют конфликт в Красном море, вынудивший суда идти в обход мыса Доброй Надежды. Как поясняет глава «Транс Синергии» (входит в ЕСП) Станислав Станкевич, увеличение продолжительности рейса потребовало вовлечения большего числа контейнеров, что, в свою очередь, повлекло уменьшение их стоков в Китае. По данным ГК «Дело», с начала года спотовые ставки фрахта выросли вдвое, а только за май — примерно на 50%.

Президент таможенно-логистического брокера КВТ Юлия Шленская говорит, что на неделе 20–26 мая большинство морских линий ввели GRI (общее увеличение ставок), повысивший ставку на морские контейнерные перевозки на 15–30%. Следом выросли железнодорожные тарифы на отправку с Дальнего Востока в Центральную Россию: «Такую же тенденцию резкого роста ставок мы наблюдаем с середины мая на прямые железнодорожные перевозки из Китая». По словам госпожи Шленской, эти ставки также растут из-за общей нехватки оборудования и в связи с сокращением планов китайских станций на отправку прямых поездов в Россию.

По словам операционного директора азиатского направления «ПЭК: Global» Сергея Сафонникова, с начала мая тарифы на железнодорожную доставку из Китая в РФ выросли на 10%, до \$5,9–6,3 тыс. за 40-футовый контейнер. Станислав Станкевич говорит, что на стои-



Проблемы с контейнерными маршрутами из Китая привели к резкому подорожанию перевозок, в том числе в России  
ФОТО LUCY NICHOLSON / REUTERS

мость железнодорожного импорта из Китая в Россию повлияло увеличение в мае ставки на железнодорожный тариф со стороны Казахстана на \$430–500.

По словам директора по международным транспортным операциям FM Logistic в России Ярослава Белоусова, тренд на увеличение тарифов сохраняется как при осуществлении морских, так и железнодорожных перевозок.

«Большой объем неотгруженно товара перешел с мая на июнь. Это связано как с дефицитом контейнеров, так с постепенной адаптацией игроков рынка к новым требованиям китайских банков по оплатам, что привело к повышению спроса на транспортные услуги», — говорит господин Белоусов.

Средняя стоимость морской доставки из КНР в Россию с начала мая выросла на 30% и более, до \$1,9–2,1 тыс. за 20-футовый контейнер и до \$2,5–3 тыс. — за 40-футовый, указывает Сергей Сафонников. По его словам, сложности в финансовой логистике с КНР, наблюдавшиеся с конца февраля до первой половины апреля, привели к недозагрузке судов, а затем — к отложенному спросу и нехватке мест. Среднее время ожидания увеличилось на семь дней, до двух-трех недель, добавляет господин Сафонников.

Учредитель VIG Trans Игорь Ребелский говорит, что многие линии уже говорят об отсутствии мест на судах на несколько недель вперед. Ажиотажный спрос и рост ставок на перевозки в Средиземное море привели к тому, что часть операторов, работавших в России на Балтику, также забрали часть судов на более выгодные маршруты, добавляют в ГК «Дело».

#### Ящиков больше нет

Исполнительный вице-президент по морской логистике Noytech Supply Chain Solutions Анастасия Кизулева говорит, что дефицит контейнеров наблюдается с апреля и развивается по экспоненте: «Если в апреле оборудование было доступно, но время ожидания выросло, то в мае морские линии уже заявляли, что контейнеров в основных портах хватит на одно или два судна». По словам соучредителя СЛК Дмитрия Аржаных, резкий дефицит оборудования наблюдается в Нинбо, Сингане, Шанхае, Далине.

В Китае дефицит стал постоянным, хотя там ежегодно производится до 3 млн единиц различных контейнеров, «страна отправляет больше товаров, чем получает со всего мира», поясняет Игорь Чернышев. По его словам, Китай имеет нулевой баланс в контейнерной торговле только с Францией, Германией, Японией, Южной Кореей, Тайванем и Вьетнамом.

Дмитрий Аржаных отмечает, что у крупных производителей контейнеров забронировано все до конца августа, но с тех пор количество заказов увеличилось, и заводы будут загружены до ноября. Крупные морские линии заняли почти все мощности, говорит основатель «ТЭК Оператора» Михаил Звягинцев: «Наша компания недавно заказала партию контейнеров в Китае, так изготовлены они будут только в августе—сентябре».

Средняя ставка предоставления контейнера, уточняет Станислав Станкевич, с конца апреля — начала мая выросла на \$500–700, до \$1,7–2,1 тыс., в зависимости от региона Китая. В июне господин Станкевич ожидает подорожания еще на \$500. Юлия Шленская говорит, что в условиях острого дефицита парка ряд морских линий предлагают платную услугу «приоритетной» или «гарантированной» выдачи контейнера за \$400–600.

деловые новости — с9

#### Старая мощь требует новых денег

Резкий рост цен обойдет промышленности в 74 млрд руб. в год

#### Банки встали на защиту посредников

Статус иностранных агрегаторов платежей могут закрепить в законе

#### И говорит как пишет

«Яндекс» разрабатывает единую нейросеть для речи и текста

#### Польская техника сдалась России

Hansa передала бизнес в стране дистрибутору

#### Пена раздора

Сеть «Верный» привлекают к спору пивовара с налоговиками

#### Отельеры вступают в Игры дружбы

Стоимость размещения в гостиницах растет

## Холодный кофе успел к лету

### Потребление напитка начало резко расти

Розничные продажи в России готового холодного кофе в банках в первом квартале восстановились после падения в прошлом году, вызванного исчезновением с полок западных брендов. За январь—март продажи этой продукции, по данным NielsenIQ, выросли на 159,3%. На это повлиял запуск российских брендов, включая собственные марки сетей, а также стабилизация поставок через транзитные страны продукции Starbucks, три года назад лидировавшей по продажам в российском ритейле.

Продажи готового холодного кофе в российских розничных сетях в офлайне в первом квартале 2024 года выросли год к году на 159,3% после падения на 64,4% годом ранее, следует из данных NielsenIQ, предоставленных «Ъ». В натуральном выражении увеличение составило 83,7% после падения на 40% год назад.

В «СберМаркете» в первом квартале пользователи заказывали холодный готовый кофе почти в 2,5 раза чаще, чем годом ранее, сообщил «Ъ» представитель компании. В «Азбуке вкуса» говорят, что продажи после снижения в 2023 году не только вернулись к прошлым показателям, но и выросли.

Снижение продаж холодного кофе в банках в 2023 году произошло на фоне полного исчезновения в ассортименте сетей продукции Starbucks, занимавшей основную долю в сегменте, объясняют в «Азбуке вкуса». Американская сеть кофеен прекратила отгрузки в Россию в марте 2022 года из-за военного конфликта между РФ и Украиной, а в мае того же года объявила об уходе с российского рынка.

Теперь лидерами продаж в сегменте холодного кофе в банках стали другие зарубежные производители. Так, по итогам первого квартала 2023 года, по данным NielsenIQ, по объемам продаж на первое место вышла южнокорейская Lotte Group (бренд Let's be), на втором — новичок на российском рынке турецкая Dimes (марка Obsesso), а Starbucks опустился сразу на десятое место. Этот список покинули швейцарская Inpporax (бренд Lattesso), австрийская Ennstal Milch (Landessa). Аналитики не приводят конкретных цифр по этим производителям.

Восстановлению с начала 2024 года продаж холодного кофе в банках способствовало появление аналогов, в том числе под собственными торговыми марками (СТМ) ритейлеров, подчеркивают в «Азбуке вкуса». Замещение ушедших крупных игроков несколькими локальными брендами расширило ассортимент, что увеличило продажи, подтверждает собеседник «Ъ» из числа производителей холодного кофе.

деловые новости — с9

Подписной индекс 50060 П1125

БОЛЬШЕ НОВОСТЕЙ О ПОЛИТИКЕ, ЭКОНОМИКЕ, БИЗНЕСЕ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЯХ В TELEGRAM-КАНАЛЕ «КОММЕРСАНТА»



## Угля ищут опору

### Минэнерго подготовило меры поддержки отрасли

В условиях ухудшающихся показателей угольной отрасли Минэнерго ищет варианты поддержки участников рынка. В годовом докладе министерство предложило продолжить переговоры с Китаем об отмене импортных пошлин на уголь из РФ, облегчить условия логистики и отказаться от австралийского индекса при расчете НДС. Свободный доступ в КНР может увеличить оборот отрасли на 150 млрд руб. в год, считают участники рынка.

Минэнерго предлагает продолжить переговоры с Китаем по обнулению импортных пошлин на российский уголь. Инициатива содержится в докладе о реализации в 2023 году программы развития угольной промышленности (копия есть у «Ъ»). Документ направлен 30 мая в Минэкономики. В министерствах отказались от дополнительных комментариев. В угольных компаниях «Ъ» не ответили.

Китай в 2014 году ввел импортные пошлины на антрацит, коксующийся и энергетический уголь в размере 3–6%. Пошлины не распространяются на Индонезию и Австралию из-за соглашений о свободной торговле. Нулевой тариф на импорт угля действовал с 1 мая 2022 года и в последний раз продлевался в марте 2023 года до 31 декабря. Вопрос об отмене пошлин на уголь давно обсуждается между Москвой и Пекином. Как

писал «Интерфакс», еще в 2015 году в Минэкономики сообщали о консультациях с КНР по вопросу снижения пошлин, отмечая, что правила ВТО в данном случае не нарушены, поэтому речь может идти только о доброй воле китайской стороны.

Минэнерго предлагает добиваться отмены китайских пошлин на фоне ухудшающихся показателей угольной отрасли. Как сказано в докладе министерства, по итогам 2023 года прибыль до налогообложения предприятий снизилась в 2,1 раза, до 356,7 млрд руб. Налоговые поступления сократились на 34%, до 220 млрд руб. Причиной снижения показателей Минэнерго называет падение цен на уголь.

Источники «Ъ» среди угольных компаний отмечают, что отмена пошлины на ввоз российского угля в Китай могла бы увеличить оборот предприятий отрасли примерно на 150 млрд руб. в год. Как поясняет собеседник «Ъ», Китай — основной рынок для экспорта российского угля. «Абсурд ситуации в том, что Китай ввел эту пошлину только против своего партнера и стратегического союзника. А недружественная Австралия поставляет в Китай уголь без какой-либо пошлины», — говорит он.

Облегчение доступа на рынок КНР — не единственное предложение Минэнерго.

деловые новости — с9

## Наука сокращать

### Счетная палата ждет от госуправления меньше цифр и большей ясности

Счетная палата выявила системные проблемы при реализации программно-целевого управления федеральными и иными ресурсами в РФ. Как отмечается в отчете СП, несмотря на все преобразования с 2013 года, госпрограммы пока не стали «полноценным инструментом организации проектной деятельности федеральных органов исполнительной власти, а также инструментом повышения эффективности бюджетных расходов». Остаются проблемы с целеполаганием и формальным характером оценки. Впрочем, как рассказали «Ъ» в аппарате вице-преьера Дмитрия Григоренко, значительную часть этих проблем проектный офис правительства уже выявил при реализации госпроектов с помощью цифрового мониторинга и принял меры — а его дальнейшие планы в целом совпадают с рекомендациями СП.

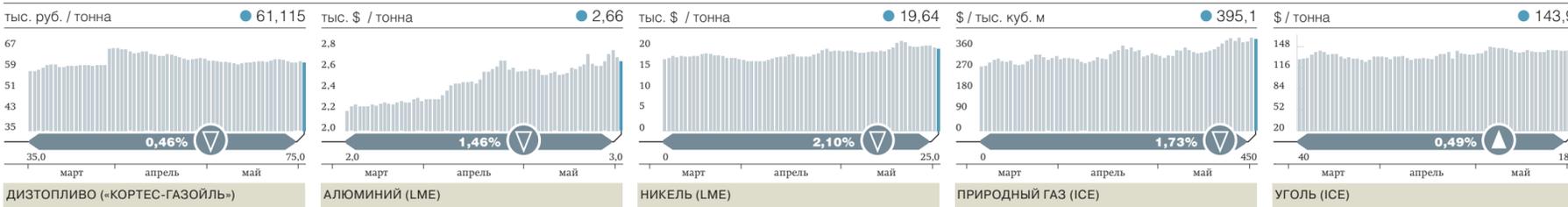
Преобразования в сфере программно-целевого управления после 2013 года привели к принципиально важным результатам, главный из которых — установление взаимосвязи между ресурсами и результатами и показателями программ и проектов. Однако, как отмечают в Счетной палате по итогам аудита сферы госуправления за 2013–2023 годы, госпрограммы пока не стали «полноценным инструментом организации проектной деятельности федеральных органов исполнительной

власти, а также инструментом повышения эффективности бюджетных расходов».

По мнению СП, основные проблемы, которые пока так и не решены до конца, — это целеполагание и формальный характер оценки эффективности госпрограмм. В ряде случаев результаты не отражают актуальных стратегических приоритетов социально-экономического развития и не позволяют реально оценить эффективность работы органов исполнительной власти и бюджетных трат, а мониторинг носит «формальный характер», полученные результаты не используются в дальнейшей работе. Так, при росте общего количества показателей и результатов программ и проектов встречается их дублирование, а также дробление аналогичных по своим характеристикам результатов, в ряде случаев документы содержат промежуточные, технические результаты. Все это говорит о формальном отсутствии в госпрограммах и входящих в их состав элементов выстроенной последовательности, модели функционирования результатов, описывающей, «как, когда и чьими управленческими действиями одни результаты, полученные за счет затрачиваемых ресурсов, приводят к достижению других, более высокоуровневых, результатов и соответствующих показателей».

экономическая политика — с2

# ДЕЛОВЫЕ НОВОСТИ



## Контейнеры ушли за три моря

### Импорт без экспорта

Дополнительный фактор роста цен — увеличение товарооборота между РФ и Китаем, что потребовало больше контейнеров, отмечают в ГК «Дело». Заметен рост поставок не только в Россию, но и в Европу, добавляет директор департамента логистики компании ModernWay Юлия Бададян. По ее словам, руководство Китайских железных дорог перераспределяет планы выходов ускоренных контейнерных поездов с приоритетом на европейское направление. Образуются заторы на погранпереходах в ожидании платформ для перегруза и на станциях назначения, что приводит к бросанию поездов по сети ОАО РЖД, добавляет госпожа Бададян.

Как отмечает директор по продажам РТСБ-РУС Евгений Барков, контейнеры значительно сложнее возвращаются из ЕС в Китай, так как по направлению на восток едет значительно меньший объем грузов, чем из Китая в ЕС, ввиду больших сложностей транзитных перевозок через РФ для европейских экспортеров.

Есть сложности и на стороне Китая. С рядя железнодорожных станций отправка задерживается почти на три недели, указывает Дмитрий Аржаных. Евгений Барков говорит, что по крайней мере на станции Сиань приоритет получили автоперевозчики, старающиеся вывезти свой объем автомобилей в определенный промежуток времени, а отправка обыкновенных грузов задерживается.

### Контейнерные пирамиды

На ситуацию в России накладывает невозможность вывезти контейнеры на восток. Как пояснили в ГК «Дело», дефицит контейнеров российских операторов в Китае возник из-за ограничений на вывоз в направлении портов Дальнего Востока и перегруженности флота на Балтике и в Азово-Черноморском бассейне. В западной части России скопилось десятки тысяч порожних контейнеров, необходимых в Ки-

тае, но эвакуация которых пока невозможна. По словам Игоря Чернышева, дисбаланс в российско-китайской торговле приводит к скоплению множества контейнеров в Московском транспортном узле.

Для российских игроков возврат контейнеров с экспортом затруднен в связи с ограничениями пропускных способностей со стороны ОАО РЖД, отмечает Михаил Звягинцев. По его словам, импорта сейчас заходит больше, чем уходит экспорта, та-

### ЦИТАТА



**Проблема с накоплением тары есть в Москве и в целом на всей западной части страны**  
— Сергей Авсейков,  
исполнительный директор ЕСП  
в интервью „Ъ“ в мае 2024 года

ким образом, в контейнерном парке складывается серьезнейший дисбаланс. Игорь Чернышев уточняет, что на каждый экспортируемый контейнер приходится 2,5 импортного из Китая. Дисбаланс усугубляется введенными ОАО РЖД ограничениями на пропуск контейнерных поездов из европейской части РФ в сторону Дальнего Востока, указывает он. Из центральной части России ни по прямому железнодорожному сообщению, ни по железной дороге в порты Дальнего Востока экспорт практически не уходит, отмечает Игорь Ребельский.

Ситуация доходит до абсурда, когда владельцы контейнеров предпочитают сдавать часть порожняка в России на металлолом, отмечает Юлия Шленская. Игорь Ребельский подтверждает, что некоторые операторы на фоне сложностей с возвра-

том контейнеров в Китай утилизируют оборудование на лом.

Ярослав Белоусов говорит, что компании, которые использовали морской и железнодорожный транспорт, начинают смотреть в сторону альтернатив, в частности автоперевозок. По его словам, в этом сегменте отмечается серьезный спрос, транспорт забронирован на две-три недели вперед. Основатель сервиса для поиска грузовых перевозчиков Deliver Данил Рудаков говорит, что среди автопарков, с которыми сотрудничает компания, в мае наблюдался рост цен на перевозки с Дальнего Востока на запад РФ, а стоимость перевозки грузов из Москвы в регионы снижалась.

### Подорожание неизбежно

Дальнейший рост ставок в ближайший месяц неизбежен по всем видам грузоперевозок, полагает Ярослав Белоусов. Юлия Шленская говорит, что к середине июня рядом участников рынка прогнозируется рост ставок еще на 20–30% от текущего показателя. Михаил Звягинцев допускает удвоение цен к середине лета. «Дальше начнется осень, а это высокий сезон», — предупреждает он.

Игорь Ребельский говорит, что, по мнению экспедиторов портов и самих линий, ставки могут возрасти на 100% к текущим в ближайшие полгода за счет сезонного прироста грузооборота, повышения нагрузки на портовую и железнодорожную инфраструктуру с учетом ежегодных путевых работ и ремонта полотна. Анастасия Кизулева считает, что в июне могут быть недели и порты, где при наличии оборудования ставки увеличатся вдвое по сравнению с текущими.

По мнению Дмитрия Аржаных, в ближайшее время стабилизации в обстановке ожидать не стоит: «Цены будут только расти, нормализация работы стоков в Китае будет только ближе к осени, а там и до Нового года с его ажиотажем недалеко».

Наталья Скорлыгина

## Китайские машины набрали пробег

### Предложение подержанных автомобилей из КНР растет

**В России стали чаще продавать и покупать китайские автомобили с пробегом. За весну предложение таких машин на маркетплейсах выросло на 71,6%, а спрос — на 15,2% год к году. В основном подержанными предлагают бестселлеры нового рынка автомобилей Geely, Haval, Chery и Changan, а также некогда популярный Lifan. Спросом, по словам дилеров, на вторичном рынке в основном пользуются машины китайских брендов, давно представленных на рынке.**

Китайские автомобили стали чаще перепродавать на маркетплейсах. По данным «Авито Авто», число предложений о продаже машин с пробегом китайских брендов весной выросло на 71,6% к аналогичному периоду прошлого года. Даже всего на площадке размещали объявления о продаже автомобилей Geely, на которые пришлось 22,7% от всех предложений, и Chery, которые заняли 21,3% от объявлений. Средняя стоимость подержанных автомобилей этих марок на площадке была 2,4 млн и 1,6 млн руб. соответственно. Третье место по доле предложения заняли автомобили Haval (10% объявлений со средней стоимостью в 2,2 млн руб.), четвертое место у Lifan (8,9%; 585 тыс. руб.), пятое — у Changan (7,4%; 2,6 млн руб.).

Интерес к покупке подержанных китайских автомобилей растет не так активно, как предложение. По данным «Авито Авто», спрос на автомобили с пробегом брендов из КНР

за весну вырос только на 15,2% год к году. Лидером по популярности стала марка Geely с долей 24,6%. На Chery пришлось 22,9% запросов, на Lifan — 11,9%, на LiXiang — 6,8%.

Большинство из популярных во вторичном сегменте китайских марок активно предлагают и ищут и новыми. Так, на «Авито Авто» ве-

**1,7 миллиона штук составили продажи автомобилей с пробегом в РФ в январе—апреле 2024 года, по данным «Автостата»**

ной чаще всего предлагали к продаже новые Chery (20,1% объявлений), Haval (15,5%), Geely (14,1%) и Changan (11,3%). Новые автомобили этих марок входят в топ и по спросу на площадке. Согласно данным «Автостата» о рынке новых легковых автомобилей, в январе—апреле бестселлером среди иномарок стал Haval с продажами 55,2 тыс. машин. В топ-5 также вошли Geely (47,7 тыс. штук), Chery (44,8 тыс. штук) и Changan (28,7 тыс. штук). Но ни одна из китайских марок пока не получила заметные объемы перепродаж, чтобы войти хотя бы в топ-10 вторичного рынка.

Lifan и LiXiang не заметны в сегменте новых автомобилей, как по оценке «Авито Авто», так и «Автостата». Бренд Lifan появился в РФ еще в 2000-е годы и даже был лидером сегмента китайских автомобилей в 2010-х годах. Это позволило марке накопить парк автомобилей в стране. На начало 2024 года «Автостат» оценивал число машин под брендом Lifan в РФ в 152,1 тыс. штук. Но в последние годы продажи Lifan на рынке новых машин сокращались, и марка фактически завершила присутствие в России в 2022 году. Бренд гибридных кроссоверов LiXiang, напротив, только появился в РФ в конце 2022 года за счет параллельного импорта.

Китайские автомобили с пробегом пользуются уверенным спросом, так как существенно дешевле новых автомобилей, говорит заместитель гендиректора по направлению автомобилей с пробегом «Авилона» Роман Титов. Он отмечает, что такие автомобили уже сдают в trade-in, когда, например, владелец принимает решение приобрести модель из линейки другого китайского бренда.

В «Борисофе» поясняют, что доля китайских автомобилей в trade-in значительно меньше, чем у европейских брендов, которые активно поступают через этот канал дилерам ввиду окончания гарантии. Спросом у покупателей, уточняют в компании, пользуются автомобили с пробегом китайских брендов, давно представленных на рынке, «которым доверяют».

Ольга Никитина

## Углю ищут опоры

Как сказано в докладе регулятора, в условиях дефицита провозных мощностей можно рассмотреть выделение региональных квот на вывоз экспортного угля не только на восток, но и в направлении портов северо-запада и юга. Кроме того, Минэнерго предлагает государству рекомендовать компаниям формировать тарифы на перевалку угля на среднерыночном уровне без отклонений более чем на 20% от рынка. У ОТЭКО, управляющей терминалом в Тамани, тарифы отклонялись от среднерыночных на 60%, сказано в докладе. Угольные компании и трейдеры сократили перевалку через терминал ОТЭКО в начале 2024 года, добиваясь снижения тарифов. После простоя в мар-

те и апреле отгрузки возобновились в мае, по данным Kpler (см. „Ъ“ от 28 мая).

В ОТЭКО заявили „Ъ“, что расценки на перевалку угля на терминалах компании находятся ниже экономически обоснованного тарифа. «Еще в апреле 2024 года мы установили базовую ставку перевалки угля на уровне \$18», — напоминают там. По данным Argus Russian Coal, которые приводит ОТЭКО, текущая ставка перевалки в порту Тамань — \$17, в порту Восточный — \$20,17, в порту Усть-Луга — \$15,72.

Минэнерго также предлагает ввести цену отсечения в механизм курсовых экспортных пошлин, действующих до конца 2024 года, отказаться от австралийского индекса при расчете НДПИ на коксующийся уголь и ввести мораторий на увели-

чение НДПИ в период санкций против угольных компаний.

Руководитель направления консалтинга Neft Research Александр Котов согласен, что принцип расчета величины НДПИ на коксующийся уголь на основе австралийского индекса требует пересмотра. По словам эксперта, австралийский индекс — это hard coking coal (HCC), которому примерно соответствует российский коксующийся уголь марки К. При этом Россия в основном экспортирует уголь марок Ж и ГЖ, соответствующих уголю semi-soft coking coal (SSCC), стоимость которого отличается от HCC, указывает господин Котов. После привязки ставки НДПИ к австралийскому индексу та выросла примерно в десять раз, говорит эксперт.

Евгений Зайнуллин

## Холодный кофе успел к лету

Так, в рейтинге NielsenIQ наиболее продаваемых брендов по итогам первого квартала 2024 года также есть локальная продукция — Slasy Story от компании «Сласти» из Шлиссельбурга (Ленинградская область) и Natura Selection от «Натура Про», объявившей более года назад о старте производства молочных кофейных напитков. Ранее гендиректор компании Михаил Ляско заявлял, что продажи этой продукции последние три года прирастают на 40% в год. В «СберМаркете» отмечают рост в первом квартале ассортимента холодного кофе на 20% год к году.

По данным NielsenIQ, в январе—марте 2024 года выросли продажи в этой категории «Зеленой линии» — СТМ сети «Перекресток» (входит в X5 Group). По словам представителя сети, реализация холодного кофе в банках за неполный май 2024 года в сравнении с августом 2023 года, когда продажи только начались, выросли на 56%.

В то же время ушедший было Starbucks начал возвращаться на полки российских магазинов. Эта продукция есть в «Азбуке вкуса», представитель которой сообщил „Ъ“, что напиток поставляется по параллельному импорту. Популярность холодного кофе растет в основном среди мо-

лодых людей, говорит исполнительный директор «Русбренда» Алексей Поповичев.

В среднесрочной перспективе рост спроса продолжится, чему, по словам гендиректора «Infolife-Аналитики» Михаила Бурмистрова, «будет способствовать расширение производителями и ритейлерами ассортимента этого высокомаржинального продукта». Это происходит на фоне сокращения интереса к классическому кофе в рознице (см. „Ъ“ от 17 апреля): единственной заметно растущей категорией здесь остается растворимый кофе в пакетиках.

Полина Гриценко

## И говорит как пишет

MVP (минимально жизнеспособный продукт) SpeechGPT, вероятно, появится в ближайшие месяцы, «дальше пойдет процесс непрерывных улучшений», полагает эксперт в области ИИ и продвинутой аналитики компании Axenix Владимир Кравцев. Он полагает, что SpeechG-

PT будет прежде всего встраиваться в «уже существующие сервисы, связанные с каналами коммуникации с клиентами, партнерами „Яндекса“, то есть будет происходить постепенная замена текущих более простых моделей на современные».

Однако разработка «Яндекса» едва ли будет сопоставима по возможностям с мультимодальными

моделями от Google (семейств в «уже существующие сервисы, связанные с каналами коммуникации с клиентами, партнерами „Яндекса“, то есть будет происходить постепенная замена текущих более простых моделей на современные».

Юрий Литвиненко

Коммерсантъ® events

6-7 ИЮНЯ

**ДОБРО ПОЖАЛОВАТЬ**  
В КОММЕРСАНТЬ MEDIA DOME\*!

\* МЕДИА ДОМ  
events.kommersant.ru  
реклама 16+

Стратегические партнеры

AQUARIUS, Russ, Media Instinct Group

Партнеры

IBC REAL ESTATE, ГРУППА БАЛАНС Консалтинг, ДИАЛОТ, Alfa-Service

DBC CONSTRUCTION, Sawatzky, кактус ФУЛФИЛМЕНТ

DIASOFT всё по-настоящему, УльтимаТек