

Бюлетин на Центъра на промишлеността на Република България в Москва

Април 2023/брой 04



СЪДЪРЖАНИЕ

МАРКЕТИНГОВИ ПРОУЧВАНИЯ:

- ИМПОРТЪТ НА САЙДЕР В РУСИЯ ПРЕЗ 2022 Г .;
- ОБЕМЪТ НА ПРОИЗВОДСТВО НА ВЕТЕРИНАРНИ ПРЕПАРАТИ НА РУСКИЯ ПАЗАР;

ИНФОРМАЦИОННИ МАТЕРИАЛИ:

КАК СЕ ПРЕСТРУКТУРИРАТ ЛОГИСТИЧНИТЕ ВРЪЗКИ С РУСИЯ;

ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНОСТИ И УНИКАЛНИ ОБЕКТИ В РУСИЯ:

ТРАНССИБИРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МАГИСТРАЛА, РУСИЯ;

ПРОВЕДЕНИ МЕЖДУНАРОДНИ ИЗЛОЖЕНИЯ И ФОРУМИ

В МОСКВА ПРЕЗ М. АПРИЛ 2023 Г.

ДАТА	НАЗВАНИЕ, КРАТКО ОПИСАНИЕ
04.04 06.04.2023	Ингредиенти и добавки - 2023 Международна конференция и изложба - Съставки и добавки
04.04 05.04.2023	SobMaExpo - 2023 10-то Международно специализирано изложение за договорно производство и стоки под собствена марка
05.04 07.04.2023	ПРОСЦЕНИУМ - 2023 Международно изложение за оборудване, технологии и услуги на културни институции
05.04 07.04.2023	ИнтерБытХим - 2023 Международна специализирана изложба за битова химия, продукти за лична хигиена и свързаните с тях стоки за бита
05.04 06.04.2023	ParkSeason EXPO - 2023 Международно изложение-конференция за създаване, поддържане и развитие на комфортна градска среда, паркове за отдих и обществени пространства
05.04 07.04.2023	MedSoft - 2023 19-и Международен форум - най-голямото руско изложение за цифрово здравеопазване
06.04 09.04.2023	Non / fiction - 2023 Международен панаир на интелектуалната литература
11.04 14.04.2023	Связь - 2023 35-а Международно изложение за информационни и комуникационни технологии

11.04 14.04.2023	Навитех - 2023 15-а Международно специализирано изложение за навигационни системи, технологии и услуги
11.04 14.04.2023	Аналитика Экспо - 2023 Международно изложение за лабораторно оборудване и химически реактиви
11.04 13.04.2023	VacuumTechExpo - 2023 Международно изложение за вакуумна техника, материали и технологии
11.04 13.04.2023	ExpoElectronica - 2023 Международно специализирано изложение за електронни компоненти и технологично оборудване
11.04 13.04.2023	AquaPro Expo - 2023 Международно изложение за оборудване и технологии за добив, отглеждане и преработка на риба и морски дарове
13.04 15.04.2023	ЭкоГородЭкспо Весна - 2023 Международно изложение за органични, натурални и екологични продукти
17.04 19.04.2023	TransRussia 2023 27-а Международно изложение за транспортни и логистични услуги, складово оборудване и технологии
19.04 20.04.2023	Международный Фестиваль Франшиз - 2023 Национален франчайз фестивал
20.04 23.04.2023	Салон каминов и отопления - 2023 19-та Международна изложба за камини и отопление
20.04 23.04.2023	Дом и Сад. Moscow Garden Show - 2023 Международна изложба за градини и ландшафтен дизайн
20.04 23.04.2023	AQUA SALON: Wellness & SPA. Бассейны и сауны - 2023 Международна изложба за проектиране, дизайн, изграждане на обществени и частни басейни, аквапаркове, wellness- и СПА-обекти и др.
24.04 27.04.2023	Шины, РТИ и Каучуки - 2023 25-та международна специализирана изложба за каучукови изделия, гуми, технологии за тяхното производство, суровини и оборудване
24.04 27.04.2023	Нефтегаз - 2023 22-ра Международна изложба "оборудване и технологии за нефтения и газов комплекс"
24.04 27.04.2023	Дентал Салон - 2023 Международно изложение за оборудване, инструменти и материали за денталната медицина
25.04 27.04.2023	MiningWorld Russia - 2023 Международно изложение за машини и съоръжения за добив, преработка и транспорт на полезни изкопаеми



ИНФОРМАЦИОННИ МАТЕРИАЛИ



КАК СЕ ПРЕСТРУКТУРИРАТ ЛОГИСТИЧНИТЕ ВРЪЗКИ С РУСИЯ

След налагането на санкциите, руските превозвачи бяха изправени пред големи предизвикателства. Търговският оборот между Русия и Китай се е увеличил с 28% през 2022 г., с Турция - с 84%, като третият по големина търговски партньор през 2021 г. (Холандия) е намалял с 0,1%. Въпреки факта, че пътят към

Европа е блокиран за автомобилен, корабен и въздушен транспорт, а най-големите морски

превозвачи Maersk, ZIM, DHL не обслужват руски товари, логистичните компании преустроиха веригите за доставки, усвоиха нови международни маршрути и изместиха фокуса си от запад на изток.

Как стоките от Европа се транспортират до Русия.

В продължение на много години Северозападният регион на Русия служи като основен пункт за претоварване на стоки от Европа. Санкционните ограничения върху въздушния транспорт, затварянето на достъпа до пристанищата на Санкт Петербург, забраната за движение на руски транспорт през ЕС доведоха до спад на товарооборота по традиционните маршрути с повече от 40%. През 2022 г. логистичните компании активно търсеха алтернативни начини за доставка на стоки от Европа до Русия, което доведе до следните основни схеми.

Претоварване на стоки в Република Беларус.

По-голямата част от товарите от Европа до 2022 г. са транспортирани до Русия с автомобилен транспорт. Отговорът на западните санкции беше забраната за преминаване на европейски автомобилни превозвачи през територията на Руската федерация и Република Беларус. Товарните превозвачи от страните от ЕС доставят стоки до границата, след което камионът се прехвърля на руски или белоруски влекач или стоките се претоварват, често със складиране в склад за временно съхранение. Първият метод на доставка е много по-бърз, вторият води до забавяне на транзита и значително увеличение на разходите. Независимо от това доставките продължават, въпреки че средната цена на транспорта се е увеличила значително. В описаната схема всичко зависи от това с кого работи руският логистичен оператор. Някои превозвачи от страните от ЕС отказват да работят с руски товари, други продължават да работят. Освен това има европейски компании, които събират и комплектуват групажни товари в цяла Европа и след това ги изпращат с контейнерни влакове, с автотранспорт и дори по въздух (през Турция, Сърбия, Обединените арабски емирства, които не затвориха небето за руски самолети). Генералният директор на логистичната компания Art Delivery Group of Companies, споделя, че както и преди, транспортират стоки с автотранспорт през Беларус, при което времето за доставка е 3-4 дни. Това е стабилен и надежден начин на доставка, отработен от практиката. Фирмата доставя основно на модния пазар (дрехи, обувки, аксесоари), които не подлежат на санкции.

Турски хъб.

В сегашните условия ролята на транспортен център играе Турция, през която постъпва голям поток от стоки от Европа. По данни на логистичната компания „ПЕК“ обемът на превозите от Турция за Русия се е увеличил над 5 пъти. Това създава голямо натоварване на всички транспортни вериги, свързващи я с Руската федерация - автомобилни, железопътни, морски транспорт. Морските кораби със стоки влизат свободно в пристанищата на Турция, след което товарите се доставят от фидерни кораби до пристанищата на Новоросийск и Азовско море. Има морски линии Arkas, Akkon, Admiral и други, свързващи Турция и Русия. Освен това се появиха външни морски пътища от Индия, Китай, Арабските емирства и Израел. По направлението пътуват три Ro-Ro ферибота, които доставят стоките на 1/3 по-бързо от морските кораби. Общият им капацитет е 15 автовлака. Въпреки това, според главния изпълнителен директор на Eurasian Logistics Solutions, броят на фериботите е свършено недостатъчен и цената на транспортирането се е увеличила драстично, почти три пъти. От Турция стоките също се транспортират активно по шосе през страните от Кавказкия регион: Азербайджан, Армения, Дагестан, Грузия (това направление не работеше преди), а също така се доставят в Русия през Каспийско море. Проблемът обаче е в ниския им капацитет и затова се планират реконструкции на автомобилните гранични пунктове с Грузия и Азербайджан.

Мултимодален транспорт от Югоизточна Азия и Китай.

В новите условия активно се развиват мултимодалните доставки на стоки с няколко вида транспорт. Те са получили широко разпространение в направленията Югоизточна Азия, Китай -

Русия, Европа. Поради фактическото блокиране на руските пристанища на северозапад (Санкт Петербург и Уст-Луга), експортните и вносни товарни потоци активно се преместиха в Далечния изток. Натоварването на пристанищата Владивосток и Находка рязко се увеличи. Така, според прес-службата на ВМТР (Търговско морско пристанище Владивосток), товарооборотът се е увеличил 1,5 пъти през трите летни месеца. След напускането на международните морски компании, руските Fesco и Sinokor станаха основните превозвачи на стоки в Далечния изток. Освен това, освободената ниша се запълва активно от китайски компании, сред които има много „новодошли“: SITC, Zhonggu, Heung-A Line, OVR Shipping, Gang Tong, Huaxin, доставящи стоки от Китай и Югоизточна Азия.

От Владивосток товарите се изпращат с железопътен транспорт до Москва и Санкт Петербург. В резултат на това натоварването на Транссибирската железопътна линия се увеличава, а инфраструктурните ѝ възможности са ограничени, особено след като много товари от Китай към Руската федерация и Европа отиват директно, включително като част от ускорени контейнерни влакове. Опитвайки се да преразпределят товарните потоци, логистичните компании добавят превозни средства към веригата. Например, до Забайкалск с автотранспорт, а след това с железопътен транспорт. Появи се нов маршрут за доставка през Благовещенск: товарът се доставя до пристанище Далиан от Китай по море, след това се транспортира по шосе до границата в Хейхе, след това с железопътен транспорт до Москва или се транспортира през Благовещенския автомобилен мост от Русия и след това с влак до Китай. Транзитното време на маршрута е 30–35 дни. Част от товарите от Югоизточна Азия се пренасочват към Новоросийск през пристанищата на Турция.

Основни маршрути на експорт-импорт от КНР в Западно направление



Източник: „Арт Деливери“

Мултимодалността позволява да се намалят общите разходи за транспорт за клиента, да се намали времето за доставка, като се избягват закъснения и престой на товари в пристанищата и железопътните гари. Поради появата на голям брой местни морски превозвачи от Китай до пристанищата на Далечния изток, тарифните ставки намаляха. Например, доставката на 40-футов контейнер от Шанхай до Владивосток през есента на 2022 г. е средно около \$6000 (година по-рано струваше с 25-30% повече). Доставката на стоки от Китай с железопътен транспорт при по-малко време за пътуване е сравнима с тази по море (\$9000–\$10 000 за 40-футов контейнер), през лятото е достигала до \$6000 в резултат на субсидирания железопътен

транспорт от китайското правителство.

Транспортни коридори

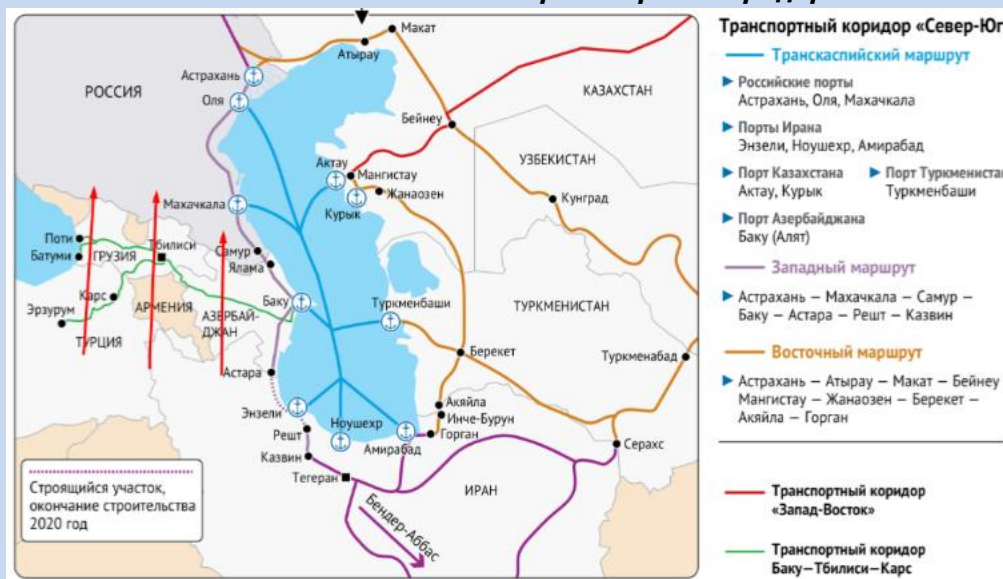
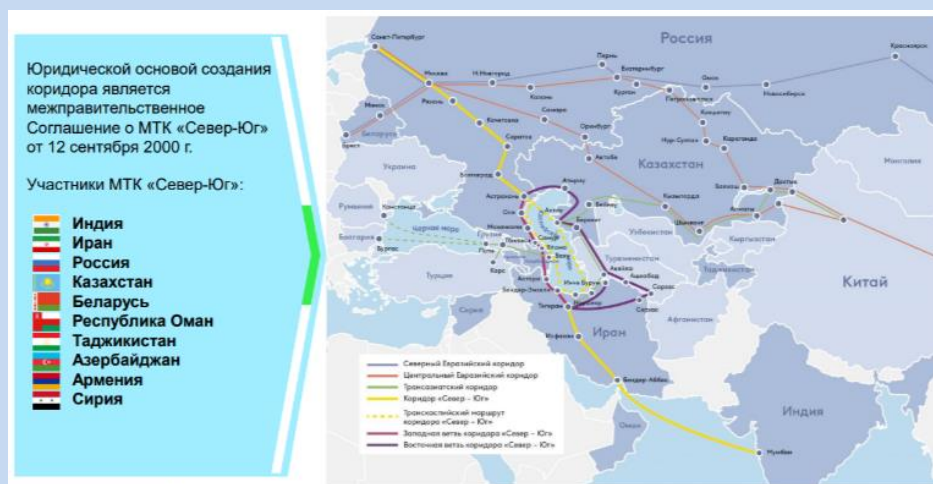


Иллюстрация: РЖД

Бавно, но сигурно се развива МТК "Север-Юг".

Международният транспортен коридор „Север-Юг“ (МТК) се изгражда от 1999 г., но точно сега той придобива особено значение. Той свързва Индия, Иран и Русия (планиран е бил към балтийските страни). Според резултатите от 2022 г. Индия се превърна в един от основните търговски партньори на Русия. Основните инвестиции в изграждането на този транзитен маршрут се правят от Русия и Иран (около 70% основно държавни средства). Преди това МТК "Север-Юг" не беше много популярен сред превозвачите, тъй като маршрутът е сложен, има много свързващи точки, в същото време има критични места в инфраструктурата, за сега няма ясна координация в областта на превозните средства, митническите процедури и застраховка на стоките. Но в контекста на „новата“ логистика, маршрутът „Север-Юг“ придобива голямо значение и започва да се развива много активно. В сравнение с морския транспорт през Суецкия канал, сухопътният коридор позволява съкращаване на маршрута повече от 2 пъти и намаляване на разходите за логистика. Маршрутът има три разклонения от Иран за Русия: Западен - през Азербайджан; Транскаспийски - по море до Астрахан; Източен - през Туркменистан и Казахстан. От Индия товарите пристигат в иранското пристанище Бандар Абас, следват с автомобилен или железопътен транспорт през западния или източния клон към Русия. Покрай Каспийско море маршрутът минава от пристанището Бендер-Анзали в Иран до Астрахан в Русия, разклонявайки се до Актау в Казахстан, Махачкала в Дагестан.



Источник: ЕАБР

В условията на 2022 г., когато пристанищата на Балтийския басейн загубиха 52% от оборота си от януари до септември, претоварването на контейнери в Каспийския басейн се увеличи с 97% (в Далечния източен басейн за същия период с 6,9%, в Арктика - с 20%). Според SeaNews през януари 2023 г. контейнерооборотът в Каспийския басейн се е увеличил с 5,5 пъти в сравнение с декември 2022 г. По южните маршрути за международна доставка на стоки има трудности, свързани с образуването на опашки на пропускателните пунктове, има закъснения в пристанищата и няма достатъчно контейнери за транспортиране. Поради голямото търсене доставката по море е посъпнала с 50-70%, цената на автодоставката е почти удвоена, а с Ro-Ro фериботи 3-4 пъти. Въпреки това увеличаването на транзита на стоки в южните направления е от полза за всички участници в логистичните маршрути, което означава, че ще се положат общи усилия за тяхното по-нататъшно развитие.

<https://www.retail.ru/>

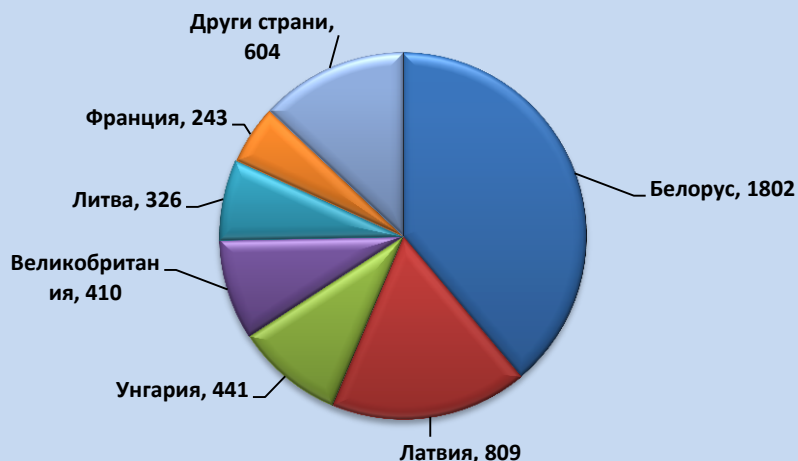
Маркетингови проучвания на руския пазар

ИМПОРТЪТ НА САЙДЕР В РУСИЯ ПРЕЗ 2022 Г .

Според „Анализ на пазара на сайдер в Русия“, изготвен от BusinesStat през 2023 г., през 2022 г. в страната са внесени 4,6 милиона литра сайдер, което е с 33% по-малко от 2021 г. Международните кризи оказват значително влияние върху вноса на сайдер. Така през 2020 г. поради пандемията от коронавирус и през 2022 г. поради сложната международна икономическа ситуация, обемът на доставките е намалял.

През 2022 г. най-големите обеми на внос на сайдер в Русия се падат на Беларус, Латвия и Унгария, като общо 65% от общия годишен внос на сайдер, или 3,1 милиона литра, са внесени от тези страни. Геополитическата криза доведе до намаляване на търговската активност между Русия и редица западни страни, които до 2022 г. бяха основни доставчици на сайдер. През 2021 г. 70% от целия внос на сайдер идва от Обединеното кралство, Ирландия, Испания, Литва, Франция и Швеция, а през 2022 г. доставките от Швеция и Ирландия почти спират, докато вносът от Обединеното кралство, Франция, Литва и Испания спадна наполовина или повече. Латвия се превърна в основен център за сайдер от други страни - през 2022 г. 0,8 милиона литра сайдер са внесени от Латвия в Русия, повечето от които са произведени в други европейски страни.

Импорта на сайдер в Русия през 2022 г. (млн.л.)



Източник: BusinesStat

След рязък спад през 2022 г. се очаква вносът на сайдер постепенно да се възстановява през 2023 г. Благодарение на паралелния внос няма да има недостиг на вносен сайдер в страната. Темповете на ръст на вноса обаче ще бъде ниски, поради увеличаването на местното производство на сайдер и вносия сайдер ще има нишов характер, като ще е насочен главно към разширяване на асортимента.

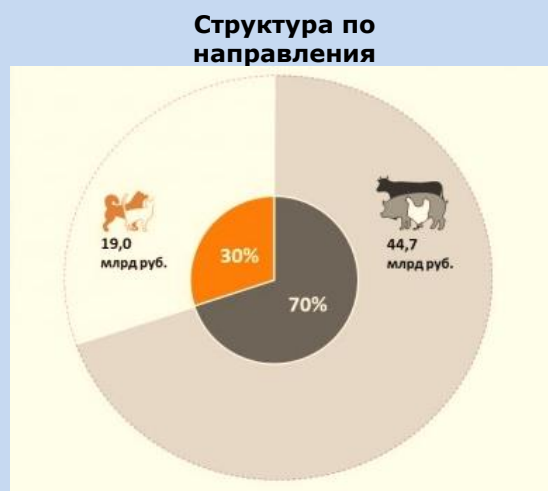
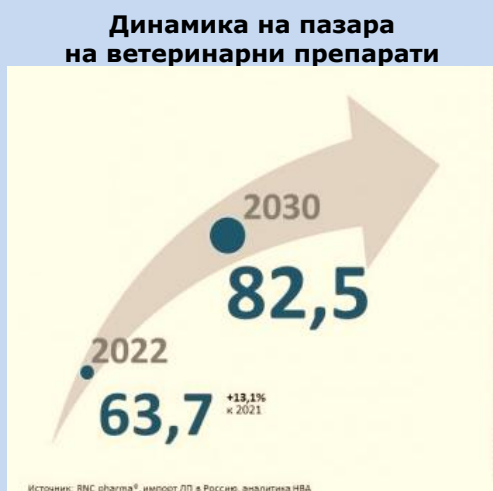
<https://marketing.rbc.ru/>

ОБЕМЪТ НА ПРОИЗВОДСТВО НА ВЕТЕРИНАРНИ ПРЕПАРАТИ НА РУСКИЯ ПАЗАР

Проучването на пазара за лекарствени препарати за ветеринарна употреба в Русия е проведено от Националната ветеринарна асоциация (НВА).

Обемът на производството на всички ветеринарни фармацевтични продукти през 2022 г. е равен на 63,7 милиарда рубли. Най-голям дял - 70% имат препаратите за селскостопански животни, птици и 30% - продуктите за домашни животни. В сравнение със стабилната цифра от 54-56 милиарда рубли за периода 2019-2021г., това е бърз ръст на пазара. Според прогнозите на асоциацията до 2030 г. обемът на производството на ветеринарни препарати в Руската федерация ще нарасне до 82,5 милиарда рубли.

Пазарът на ветеринарни препарати в Русия, млрд руб. без ДДС



Източник: RNC pharma, импорт ЛП в Русия, аналитика НВА

Основните категории използвани лекарства за животни са:

- имунобиологични (ваксини и серуми) — 45% от пазара или 28,8 милиарда рубли;
- химико-фармацевтични (останалите лекарства) — 55% или 34,9 милиарда рубли.

Руските ветеринарни компании, които са членове на НВА, асоциацията „Ветбиопром“ и ФГБУ „ВНИИЗЖ“, представляват 88% от местното производство.

Тенденции.

Наблюдава се положителна тенденция в ръста на дела на руски продукти на пазара на ветеринарни лекарства: от 2018 до 2022 г. той се е увеличил от 30 на 43%. Съществен принос за увеличението имаха предприятията от Националната ветеринарномедицинска асоциация, които увеличиха обема на продукцията за посочения период с 2,4 пъти.

В края на 2022 г. руските производители заемат повече от половината от пазара на химико-фармацевтични препарати. Категорията на продукти за хигиена и дезинфекция е група най-независима от вноса: само 9% са чуждо производство и съответно 91% от продуктите се

произвеждат от руски компании.

Антибактериални руски средства се произвеждат достатъчно - 52%, и се усеща конкуренция между руските антибиотици. Освен това големите производствени предприятия имат достатъчен капацитет, за да посрещнат нуждите от антибактериални лекарства в случай на рязко увеличение на търсенето през следващата година и половина.

Зависимост от вноса.

Запазва се известна зависимост от вноса в редица области:

- противопаразитни лекарства - само 16% се произвеждат в Русия,
- кокцидиостатици — 21% местните препарати,
- хормони - 23%,
- имунобиологични препарати — 33%.

Въпреки това редица предприятия изпълняват програми за въвеждане на нови мощности и разширяване на асортимента в тези категории, както и в сегмента на стерилни инжекционни препарати и суспензии, които също имат потенциал за растеж.

Целта за тази година е да се намали делът на вноса в химическата фармацевтика и имунобиологията. А потенциалът на руските производители, въз основа на тенденциите за развитие на пазара, е значителен: от 2018 г. производството на ваксини се е увеличило с 2,3 пъти, на хормони - с 2 пъти, а всички категории ветеринарни продукти - със 70%.

Сред руските ваксини е представен почти целия асортимент за борба с основните инфекциозни заболявания на животни и птици.

В сегмента на ветеринарните препарати за селскостопански животни и птици, пазарните дялове на ветеринарните лекарства към края на 2022 г. са разпределени, както следва: 61% (27,2 млрд. рубли) - внос, 39% (17,5 млрд. рубли) - руско производство. От тях имунобиологични лекарства - 41% (18,4 милиарда рубли), химико-фармацевтични - 59% (26,3 милиарда рубли). Руското производство на ваксини за селскостопански животни и птици е 19% или равно на 3,3 милиарда рубли.

Държавна подкрепа.

Държавната подкрепа, предоставена на производителите на ветеринарни лекарства в сферата на опростената регистрация на лекарствени средства, дава възможност за въвеждане на нови технически сложни и капиталоемки програми. Такива проекти ще позволят да се покрият нуждите на руския пазар от противопаразитни лекарства, кокцидиостатици и хормони в рамките на две години.

През 2022 г., благодарение на опростената регистрация, бяха пуснати 30 нови препарата, което е два пъти повече от 2021 г. През 2023 г. е планирано да бъдат пуснати на пазара 60 продукта.

Отделянето на ветеринарната индустрия в отделна област на икономическа дейност през март тази година, позволява осигуряването на допълнителна подкрепа за местните производители: съхраняване на опростената регистрация, ускоряване на процедурите за валидиране, разработване на целеви програми, субсидиране и концесионно кредитиране, както и получаване на статут на опорни компании за тези, които представляват 88% от руското производство.

Големите местни производители на ветеринарни лекарства, които имат собствена развита научна и техническа база, вече са напълно способни да се конкурират с водещите световни фармацевтични компании, увеличавайки обема на производство, покривайки нуждите от внос и извършвайки значителни експортни доставки. Освен това на преден план е осигуряването на продоволствена независимост, биологичната сигурност на страната и наличието на храна за населението.

<https://sfera.fm/>



ЗАБЕЛЕЖИТЕЛНОСТИ И УНИКАЛНИ ОБЕКТИ В РУСИЯ

ТРАНСИБИРСКАТА ЖЕЛЕЗОПЪТНА МАГИСТРАЛА, РУСИЯ



Транссиб - Свързва Запада и Изтока.

Може би нито един железопътен проект не може да се сравни с Транссибирската железопътна магистрала (Транссиб) по отношение на нейната дължина и изключителна история на създаване. С дължина от 9228,2 км, пресичаща 87 града, 5 федерални окръга, преминаваща през 8 часови зони, свързваща руските западни и южни пристанища, изходите към Европа и тихоокеанските пристанища, магистралата с право може да се асоциира със своеобразен портал през пространството и времето.



Европейската част от пътя е около 19%, а Азиатската представлява 81% от цялата дължина на Транссибир. Строителството на магистралата отнема четвърт век (от 1891 до 1916 г.), което е необичайно бързо за онова време. Като се има предвид дължината, темповете на строителство, обемът на извършената работа, трудностите при проектирането и изпълнението на индивидуално архитектурно ноу-хау, Транссибирската железница все още няма равна. Всички нейни рекорди изискват отделна глава в Книгата на рекордите на Гинес.





Въпросът за реализацията на този проект е назрявал дълго време, тъй като е изисквал огромни инвестиции на средства и привличане на безпрецедентно количество работна сила. Природните условия в някои региони на Русия са поставяли под въпрос изпълнението на този амбициозен проект. Изпълнението на проекта става реално едва след личната подкрепа на императора. Създаден е специален комитет за Сибирската железница, който има най-широки възможности и се ръководи от бъдещия цар Николай II. Кой е предполагал, че в бъдеще магистралата ще изпревари десетилетия и ще се превърне в един от символите на възхода на целия сибирски и далекоизточен регион. Днес Транссибирската железница е модерна, напълно електрифицирана двурелсова железница с развита инфраструктура. "Най-бързият" влак на магистралата - №

1/2 "Россия", който свързва Москва-Владивосток, изминава целия път за 6 дни 2 часа. Общо Транссибирската железница минава през територията на 87 града на Руската федерация, включително Москва, Казан, Екатеринбург, Новосибирск, Красноярск, Владивосток.

Всеки град на Транссибирската железница има своя история, своя уникална атмосфера. Транссибът е уникален с това, че представлява културно-исторически панорамен преглед, представящ цялата богата история на Русия с нейните понякога мистериозни, понякога противоречиви страници. Градовете, като страници в книгата на пътешественика, разказват за живота и бита на хора от различни култури, обитаващи огромна страна с вековна история, това е част от архитектурната и историческа мозайка, изложена на картата на огромна Русия.



<https://www.advantour.com/>