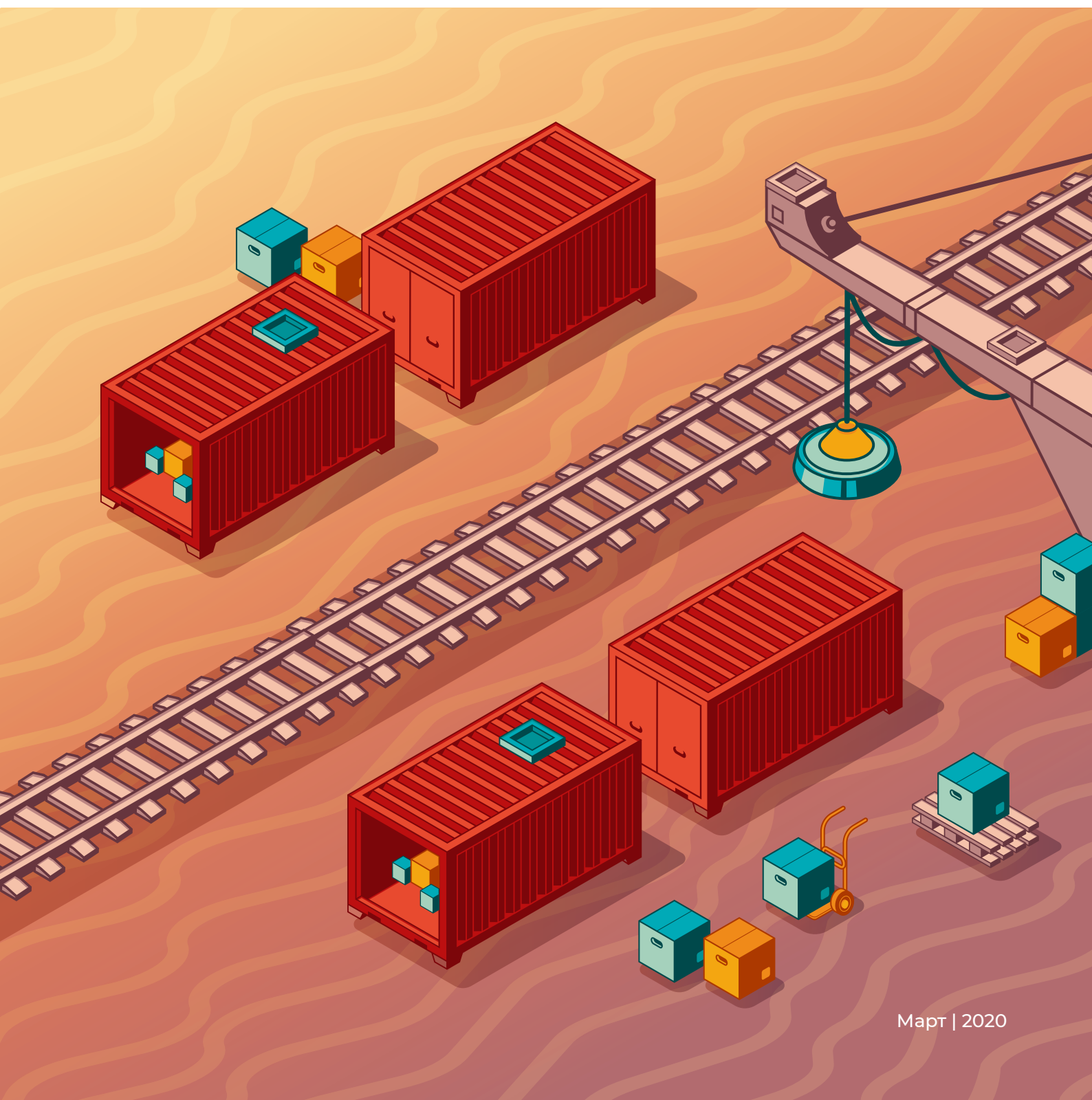


ГРУЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СООБЩЕНИЕ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ В УСЛОВИЯХ РАСПРОСТРАНЕНИЯ КОРОНАВИРУСА: РИСКИ И ПОСЛЕДСТВИЯ



Оглавление

Введение.....	2
Темпы развития промышленности Китая достигли рекордно низкого уровня на фоне вспышки коронавируса.....	6
Восстановление темпов экономического роста Европейского союза откладывается.....	12
Влияние коронавируса на транспортное грузовое сообщение между Европой и Китаем.....	17
Последствия коронавируса в долгосрочном и краткосрочном периодах: прогнозы.....	21
Оценка рисков грузовых транспортных коридоров между Европой и Китаем, возникших в условиях применения карантинных мер.....	25
Вывод.....	34

ВВЕДЕНИЕ

Введение

Эпидемия коронавируса (COVID-19), возникшая в конце 2019 г. в Китае, уже привела к большому числу человеческих жертв и экономическим убыткам в странах по всему миру. Специальные меры по предотвращению распространения инфекции, принятые китайскими органами власти, включают ограничения на мобильность рабочей силы, поездки за границу и транспортное сообщение, что приводит к незапланированным задержкам возобновления производства. Вспышки инфекции в других странах, в частности в Республике Корея и Италии, также повлекли за собой принятие определённых ограничительных мер, включая карантин и закрытие границ, хотя и в меньших масштабах по сравнению с очагом возникновения эпидемии. Другие страны также ощущают на себе последствия этих событий в виде нарушения глобальных цепочек поставок, снижения потребительского спроса на товары и услуги, резкого сокращения региональных туристических и деловых поездок.

Необходимо отметить, что слабая экономическая активность в мире наблюдалась и до вспышки COVID-19. Рост мирового валового внутреннего продукта по паритету покупательной способности (ВВП по ППС) в четвёртом квартале 2019 г. ещё сильнее замедлился по сравнению с третьим кварталом, составив 2,5 %¹ в годовом исчислении. Активность в сфере мировой торговли также оставалась слабой: в четвёртом квартале 2019 г. её объём сократился на 1 % по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. В 2019 г. сокращение объёма мировой торговли было обусловлено продолжающейся торговой войной между США и Китаем. Тем не менее, согласно CPB World Trade Monitor, объём мировой торговли в декабре 2019 г. вырос на 0,5 % по сравнению с аналогичным периодом 2018 г. С учётом того, что эпидемия коронавируса уже разрушает глобальные цепочки поставок, представляется вероятным, что 2020 г. ознаменуется резким спадом экономической и торговой активности.

Со времён аналогичных событий в прошлом, таких как вспышка атипичной пневмонии в 2003 году, мировая экономика стала более взаимосвязанной, причём Китай теперь играет в ней ключевую роль: так, доля Китая в мировом ВВП в 2002 г. составляла около 6 %¹, а в 2019 г. — уже 19,2 %². Это свидетельствует о высокой вероятности проявления в других странах экономических последствий потрясений в китайской экономике.

Процесс глобализации расположил Китай в центре мировых цепочек поставок, и многие компании по всему миру стали зависеть от поставок промежуточной продукции из Китая, в том числе автомобильных комплектующих. Однако с распространением инфекции сложные цепочки поставок автомобильных комплектующих из Китая в другие страны были нарушены. Южнокорейский автопроизводитель Hyundai был первой компанией за пределами Китая, объявившей об остановке внутреннего производства из-за нехватки компонентов, регулярно поставляемых из Китая³.

1 Источник: <https://www.oecd-ilibrary.org/docserver/7969896b-en.pdf?expires=1583214780&id=id&accname=guest&checksum=A7E76065752107048E384922ABEAC633>

2 Источник: <https://www.statista.com/statistics/270183/countries-with-the-largest-proportion-of-global-gross-domestic-product-gdp/>

3 Источник: <http://theconversation.com/the-growing-impact-of-coronavirus-on-the-global-economy-132030>

Следующим, кто заявил об аналогичных мерах, был Nissan. Производители в Европе и США также сообщили, что в скором времени их запасы иссякнут. Fiat Chrysler Automobiles NV объявил 14 февраля, что производство на автомобильном заводе в Сербии временно остановлено⁴. Производственный партнёр Apple в Китае Foxconn сталкивается с задержками в производстве. Фармацевтическая промышленность также подвержена влиянию эпидемии. Большинство выставочных и спортивных мероприятий в Китае, Азии и во всём мире были отменены или отложены на неопределённый срок.

Китай является крупнейшим импортёром сырьевых товаров, поэтому снижение объёмов импорта Китая ощущается на мировых товарных рынках. Международное энергетическое агентство (МЭА) прогнозирует, что темпы роста мирового спроса на нефть в 2020 г. будут на 30 % ниже, чем ожидалось ранее — вместо 1,2 млн баррелей в день он вырастет только до 825 млн баррелей в день. Снижение промышленной активности в Китае аналогичным образом повлияло на рынок меди, так как на Китай приходится половина мирового спроса на этот товар (медь используется, например, при производстве автомобилей, телефонов и бытовой техники). Падение межотраслевых продаж привело к тому, что китайские трейдеры пересмотрели условия или полностью расторгли контракты с поставщиками из Латинской Америки и Африки, сославшись на оговорки о форс-мажорных обстоятельствах.

Коронавирус повлиял и на сектор услуг: влияние распространения инфекции на туристическую отрасль наблюдается уже сейчас. Китайские туристы составляют наибольшую часть мирового потока туризма. В основном они путешествуют в страны Азиатско-Тихоокеанского региона: Гонконг, Макао и Таиланд. В 2019 г. Таиланд принял около 10 млн посетителей из Китая, что составляет около 30 % от общего количества туристов в Таиланде⁵. По оценкам тайских экспертов, за февраль 2020 г. было отменено около 1,3 млн поездок. Европа в настоящее время также ощущает дефицит спроса на этом рынке из-за закрытия границ. Правительство Италии прогнозирует серьёзные экономические потери, так как на туристическую отрасль приходится около 13 % ВВП страны. Аналогично, Немецкий национальный совет по туризму (GNTB) ожидает, что отрасль понесёт серьёзный ущерб из-за снижения количества китайских туристов, ежегодный вклад которых в объём продаж туристической отрасли Германии оценивается в 8,7 млрд долл. США.⁶

4 Источник: <https://hbr.org/2020/02/how-coronavirus-could-impact-the-global-supply-chain-by-mid-march>

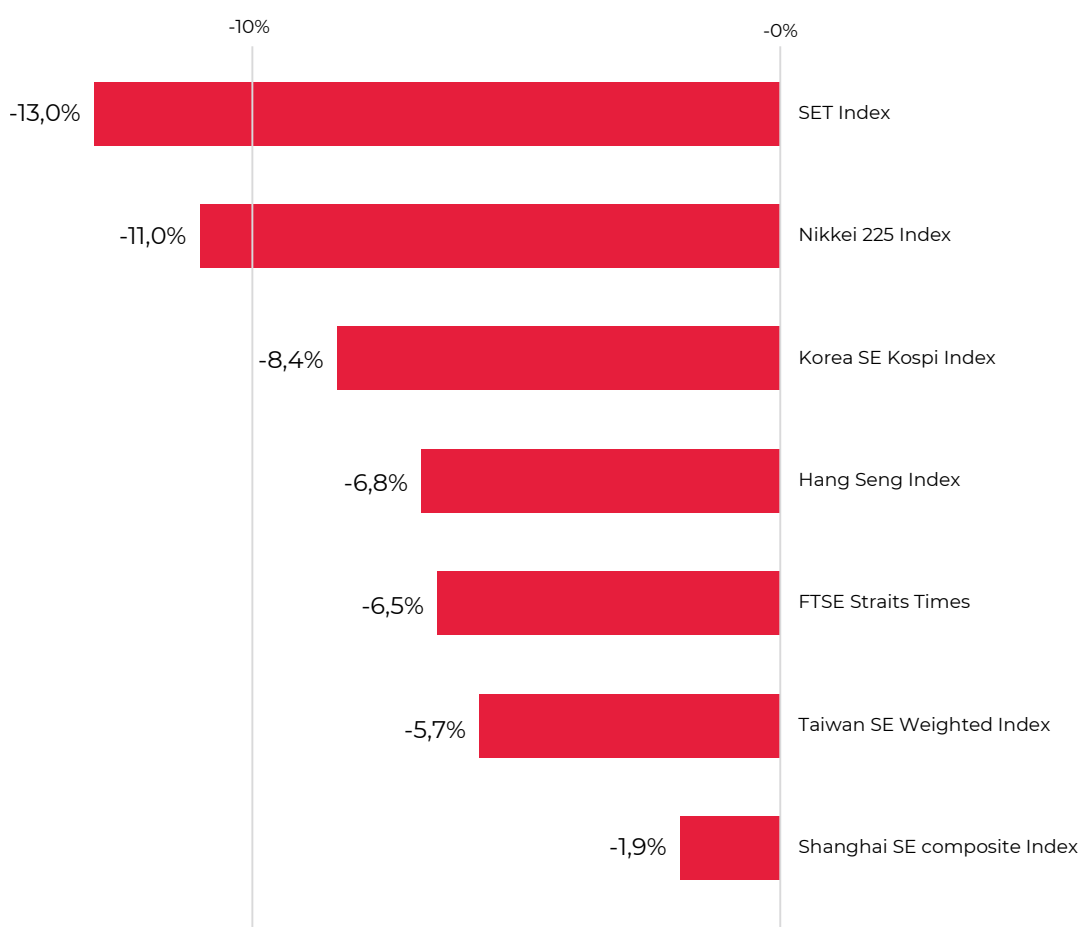
5 Источник: <http://theconversation.com/the-growing-impact-of-coronavirus-on-the-global-economy-132030>

6 Источник: <https://www.dw.com/en/coronavirus-cripples-tourism-in-europe/a-52539107>

На текущий момент не представляется возможным в полной мере оценить последствия эпидемии коронавируса для мировой экономики в связи с отсутствием соответствующих статистических данных. Однако уже сейчас на финансовых рынках наблюдается нестабильность: процентная ставка в США, уровень которой сохранялся в течение десяти последних лет, снизился до рекордно низкого значения (1–1,25 %); цены на акции и сырьевые товары резко снизились, а доверие бизнеса и потребителей было подорвано. Кроме того, значения индексов на азиатских фондовых биржах с начала 2020 г. снизились более чем на 2 %. При этом самый значительный спад продемонстрировал SET Index (Таиланд).

Рисунок 1

ИЗМЕНЕНИЕ ЗНАЧЕНИЙ ИНДЕКСОВ НА АЗИАТСКИХ ФОНДОВЫХ РЫНКАХ С НАЧАЛА 2020 Г.⁷



Источник: построено ИТИ по данным CNBC, Data as of Mar 3 close

Как было отмечено выше, Китай находится в центре мировой экономики, в связи с чем вспышка коронавируса вызвала сбои в мировых цепочках поставок, в первую очередь из-за карантинных мер, ограничивающих производственные мощности Китая.

7 Источник: <https://www.cnbc.com/2020/02/28/coronavirus-may-hit-chinas-economy-for-2-quarters-stephen-roach-says.html>

**ТЕМПЫ РАЗВИТИЯ
ПРОМЫШЛЕННОСТИ
КИТАЯ ДОСТИГЛИ
РЕКОРДНО
НИЗКОГО УРОВНЯ
НА ФОНЕ ВСПЫШКИ
КОРОНАВИРУСА**

Темпы развития промышленности Китая достигли рекордно низкого уровня на фоне вспышки коронавируса

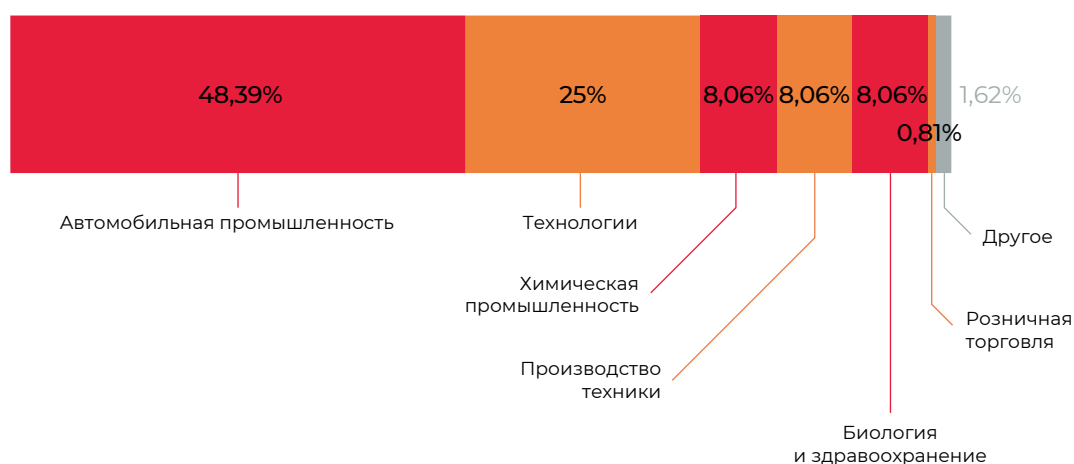
Объём ВВП Китая в 2019 г. составил 99,1 трлн юаней, что на 6,1 % больше по сравнению с 2018 г. и на 44 % больше по сравнению с 2015 г. Для китайской экономики 2019 г. стал ещё одним годом роста после последних пяти лет, в течение которых среднегодовой рост ВВП составлял 6,7 %. Стабильность экономического роста была нарушена, когда в конце 2019 г. в городе Ухань началась эпидемия коронавируса.

За последние годы Ухань стал центром высоких технологий, таких как оптоэлектроника и производство полупроводников. Здесь находится один из передовых заводов в Китае по производству микросхем, который выпускает 3D NAND флеш-память для смартфонов и компьютеров. Кроме того, город Ухань известен как «автомобильный город» Китая из-за многочисленного присутствия внутренних и иностранных производителей, включая Dongfeng Motors, Honda и PSA Group. В городе также расположены сотни производственных площадок мировых поставщиков автозапчастей, включая Bosch, Valeo, Lear Corp и Schaeffler.

Согласно данным отчёта DHL⁸, почти 50 % производственных площадок в Ухане и близлежащих городах относятся к автомобильному сектору, в то время как на производителей технологий и техники приходится 25 % и 8 % соответственно.

Рисунок 2

СТРУКТУРА ПРОИЗВОДСТВА В УХАНЕ И БЛИЗЛЕЖАЩИХ ГОРОДАХ



Источник: The Wuhan coronavirus outbreak threatens to seriously disrupt supply chain operations amid the Lunar New Year holiday period in China, DHL

8 Источник: The Wuhan Coronavirus: Impact On Supply Chain Operations Amid The Lunar New Year, DHL

Власти Китая сдерживали распространение коронавируса после лунного Нового года путём продления официальных выходных дней в стране, что оказало серьёзное влияние на промышленное производство и доступность китайских товаров для внутренних потребителей и потребителей в других странах. При обычных обстоятельствах производственные операции после праздников вернулись бы в рабочее состояние в период с 15 по 21 февраля, однако некоторые провинции отложили возобновление производственной деятельности на более длительный срок. На многих площадках по приказу регулирующих органов было запущено производство медицинских масок и защитной одежды для удовлетворения внутреннего спроса.

В связи с тем, что Ухань продолжает оставаться закрытым, производители автомобилей рассматривают возможность закрытия заводов без объявления даты возобновления производства. Toyota 29 января сообщила о приостановлении своей производственной деятельности в Китае в провинциях Тяньцзинь и Гуандун, сославшись на потенциальные проблемы с поставками запчастей. В городе Сучжоу (провинция Цзянсу) впервые за пределами Хубэя было объявлено о задержке возвращения рабочих-мигрантов, что препятствует возобновлению производства. В этом городе расположены крупные производственные мощности Foxconn, Johnson & Johnson и Samsung Electronics. Представитель Foxconn заявил, что производственные мощности в Китае вернутся к нормальным сезонным уровням только к концу марта⁹. Согласно его прогнозу, в первом квартале 2020 г. ожидается двузначное процентное падение выручки компании, а спад доходов от реализации бытовой техники и компьютерных деталей составит 15 % по сравнению с первым кварталом 2019 г. Согласно отчётам Apple Inc., компания имеет около двадцати поставщиков, расположенных в Сучжоу, включая контрактного производителя Pegatron Corp., на которых карантинные ограничения могут оказать значительное влияние. Китай является ведущим экспортёром электронных компонентов: на эту страну приходится почти 30 % мирового экспорта. Сбои в поставках особенно негативно влияют на страны, сильно зависящие от поставок этой группы товаров из Китая. Например, Япония в 2019 г. импортировала китайскую электрическую и электронную продукцию на сумму более 45 млрд долл. США¹⁰.

Провинция Чжэцзян постепенно возвращается к обычному рабочему расписанию. В провинции расположена значительная часть производителей активных ингредиентов, используемых в мировой фармацевтической промышленности. В США примерно 80 % ингредиентов, используемых для производства готовых лекарственных средств, поставляется именно из Китая. Существует опасение, что поставки могут быть ограничены, в случае если правительство Китая решит ограничить экспорт определённых материалов в другие страны с целью пополнения собственных запасов. Поскольку всё больше случаев заражения регистрируется за пределами Китая, эпидемия также может повлиять и на операционную деятельность в Европе и в других регионах. Поставщик автозапчастей Webasto приостановил работу на главном заводе в Гаутинге (Германия) после четырёх подтверждённых случаев заражения. Французская компания Danone испытала значительное снижение спроса на свой бренд Mizone Water в Китае, который является вторым по величине рынком Danone с 10-процентным уровнем мировых продаж в прошлом году. В компании Danone в Китае работают около 8 200 человек, большая часть которых занята на производстве бутилированной воды. Компания заявила, что производство бутилированной воды возобновилось 17 февраля, за исключением завода в Ухане, который находится в эпицентре эпидемии.

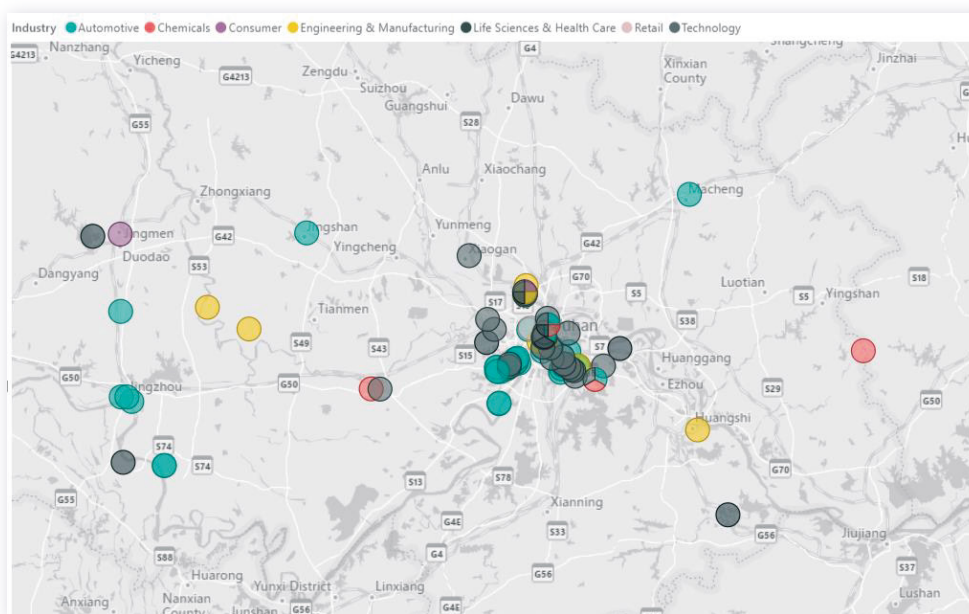
9 Источник: <https://www.ft.com/content/cf971d94-5d2a-11ea-b0ab-339c2307bcd4>

10 Источник: <http://theconversation.com/the-growing-impact-of-coronavirus-on-the-global-economy-132030>

В качестве решения проблемы распространения инфекции некоторые компании переводят сотрудников на удалённую работу, что является целесообразным для административной работы, а также для технологических компаний, которые работают в основном в высокоавтоматизированных отраслях. Однако это невозможно реализовать в других компаниях, в частности функционирующих в реальном секторе экономики.

Рисунок 3

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ПРОИЗВОДСТВ И ПОСТАВЩИКОВ В УХАНЕ И БЛИЗЛЕЖАЩИХ РАЙОНАХ



Источник: The Wuhan coronavirus outbreak threatens to seriously disrupt supply chain operations amid the Lunar New Year holiday period in China, DHL

Производство в Китае постепенно возобновляется. Согласно экспертам Deloitte China, средний уровень возобновления бизнеса составил 50 %¹¹, однако эта цифра варьируется в зависимости от отрасли промышленности и региона. Например, в провинции Чжэцзян, одной из наиболее экономически развитых, производство восстановилось на 90 %. По данным Китайской ассоциации автопроизводителей, автомобильная промышленность в Китае восстановилась на 75 % (по состоянию на 02.03.2020)¹². Однако ожидается, что объём продаж автомобилей может упасть на 10 % в первом полугодии 2020 г. и на 5 % в течение всего года.

¹¹ Данные на начало марта 2020 г.

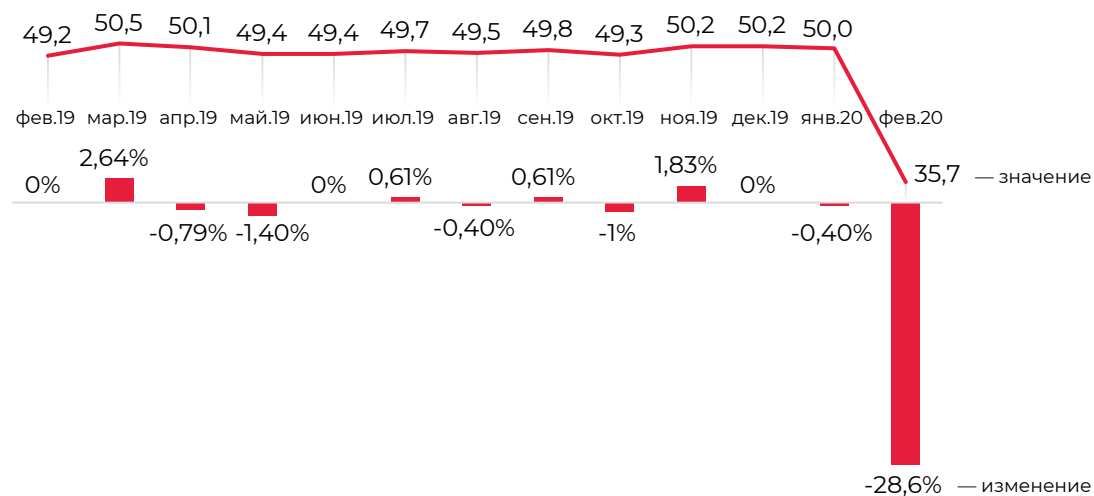
¹² Источник: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/global-economic-outlook/weekly-update.html>

Для поддержания бизнеса и ускорения процесса восстановления экономики правительство Китая будет проводить смягчённую налоговую политику, которая включает отмену сборов и налогов для туристических агентств, которые понесли убытки из-за коронавируса. Народный банк Китая увеличил квоту специальных кредитов малым и средним предприятиям (МСП) на 500 млрд юаней в дополнение к увеличению в начале февраля 2020 г. на 300 млрд юаней. Очевидно, что в 2020 г. у Китая будет значительно более высокий дефицит бюджета, чем ранее. С учётом того, что мировые процентные ставки остаются низкими, дефицит бюджета Китая в 2020 г. может увеличиться до 5 % ВВП. МСП играют ключевую роль в развитии экономики Китая, так как в них занято 233 млн человек и они обеспечивают более двух третей доходов всех коммерческих предприятий в Китае. На их долю приходится более 60 % ВВП Китая¹³. Примечательно то, что они особенно подвержены последствиям коронавируса. Большая часть рабочей силы МСП состоит из мигрантов, которые не могут вернуться обратно в Китай из родных мест, где они посещали родственников во время новогоднего праздника. Согласно оценкам исследовательских центров в Китае, волна банкротств МСП может привести к резкому росту безработицы. Несмотря на то, что правительство провело снижение процентных ставок и налоговое стимулирование, эти меры не изменят судьбу МСП, которые не приносят доход. Существует предположение, что правительство будет предоставлять прямые субсидии предприятиям, которые находятся в опасности, но это повлечёт за собой резкий рост государственных заимствований.

Как было отмечено выше, прогнозы дальнейшего развития мировой экономики характеризуются высоким уровнем неопределённости, однако некоторые реальные последствия можно наблюдать уже сегодня. В частности, эксперты Национального бюро статистики Китая сообщили, что Индекс менеджеров по закупкам (Purchasing Managers Index, PMI) в Китае снизился в феврале 2020 г. почти на 29 % и достиг 35,7, что свидетельствует о резком спаде деловой активности. Для сравнения, во время мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. нижний предел значения индекса был выше и составлял 38,8. Индекс PMI представляет собой индикатор производственного сектора, основанный на субиндексах объёма выпуска продукции, новых заказов, экспортных заказов, занятости, ценообразования и запасов. Значение индекса выше 50 указывает на рост производственной активности: чем выше значение индекса, тем выше рост, и наоборот. Падение индекса в феврале произошло в основном из-за снижения значения субиндекса экспортных заказов до 28,7, что свидетельствует о том, что торговля почти прекратилась и что глобальные цепочки поставок были нарушены в беспрецедентной степени.

13 Источник: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/global-economic-outlook/weekly-update.html>

Рисунок 4

ДИНАМИКА ИНДЕКСА МЕНЕДЖЕРОВ ПО ЗАКУПКАМ В КИТАЕ¹⁴

Индекс: построено ITI по данным Moody's Analytics

Вирус COVID-19 оказал значительное негативное влияние на торговлю. После роста на 7,9 % в декабре 2019 г. стоимостный объем экспорта Китая в январе и феврале 2020 г. снизился на 17,2 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Китайское правительство обычно объединяет данные о торговле за январь и февраль, поскольку празднование лунного Нового года может исказить данные для каждого отдельного месяца. Сокращение экспорта было повсеместным и, в отличие от предыдущих эпизодов, не было связано главным образом с торговыми ограничениями или слабостью спроса. Скорее, это отражало тот факт, что в Китае работало меньше людей, фабрики производили меньше продукции, транспортировка была нарушена, действовали ограничения на передвижение. К тому же, импорт в Китай сократился на 4 % в январе и феврале по сравнению с годом ранее. Это во многом отражало спад в китайском фабричном производстве и, как следствие, снижение спроса на комплектующие¹⁵. Кроме того, около 50 % запланированных морских рейсов между Европой и Азией было отменено из-за замедления торговой активности. Представляется вероятным, что коронавирус вызовет ещё один виток экономического замедления.

¹⁴ Источник: <https://www.economy.com/china/purchasing-managers-index>

¹⁵ Источник: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/global-economic-outlook/weekly-update.html>

**ВОССТАНОВЛЕНИЕ
ТЕМПОВ
ЭКОНОМИЧЕСКОГО
РОСТА ЕВРОПЕЙСКОГО
СОЮЗА
ОТКЛАДЫВАЕТСЯ**

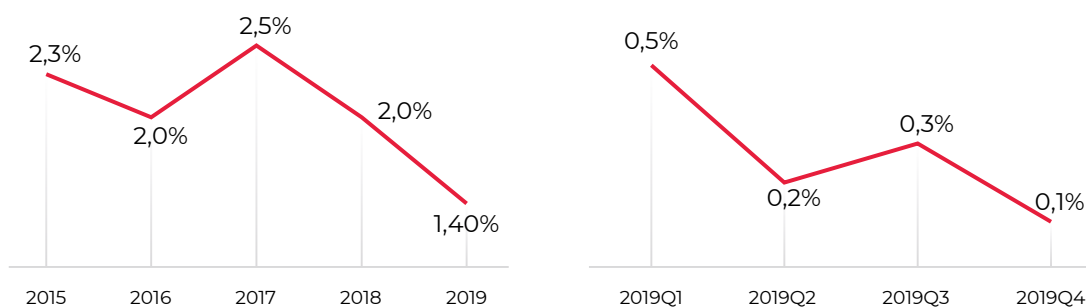
Восстановление темпов экономического роста Европейского союза откладывается

Экономика ЕС продолжает испытывать значительную неопределённость, особенно в части торговой политики и внешней среды. Во-первых, ключевым фактором риска являются вспышка и распространение COVID-19. Тот факт, что продолжительность эпидемии в Китае и Европе и география распространения вируса остаются неизвестными, порождает неопределённость касательно перспектив экономического развития. Во-вторых, сохраняется значительная неопределённость как в экономической, так и в торговой политике, несмотря на заключение торгового соглашения между США и Китаем. Торговая напряжённость может вновь обостриться, что повлечёт за собой введение новых торговых барьеров. В-третьих, сохраняется неопределённость по поводу торговых отношений между ЕС и Великобританией. Тем не менее, к данному моменту наиболее острую актуальность приобрела проблема распространения коронавируса в ЕС, так как на начало марта в ЕС было зарегистрировано более 180 тыс. случаев заболевания, что делает ЕС вторым регионом после АТР по количеству зафиксированных заражений. Таким образом, ожидается, что экономика ЕС будет также в значительной степени подвержена последствиям эпидемии.

Однако экономика ЕС начала сбавлять темпы ещё до эпидемии: так, в четвёртом квартале 2019 г. рост ВВП составил 0,1 % к предыдущему кварталу, что является самым низким показателем с начала 2013 г. Это было обусловлено спадом ВВП в ключевых экономиках ЕС: экономическая активность снизилась в Италии (-0,3 % в четвёртом квартале) и во Франции (-0,1 %). В то время как спад в Италии был связан с неблагоприятными климатическими условиями, во Франции экономическая активность снизилась из-за продолжающихся забастовок, особенно в транспортном секторе, и по причине закрытия нефтеперерабатывающих заводов.

Рисунок 5

ДИНАМИКА ПРИРОСТА ВВП ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА: ЛЕВЫЙ ГРАФИК — ГОДОВОЙ ПРИРОСТ ВВП (К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ); ПРАВЫЙ ГРАФИК — КВАРТАЛЬНЫЙ ПРИРОСТ ВВП (К ПРЕДЫДУЩЕМУ КВАРТАЛУ)



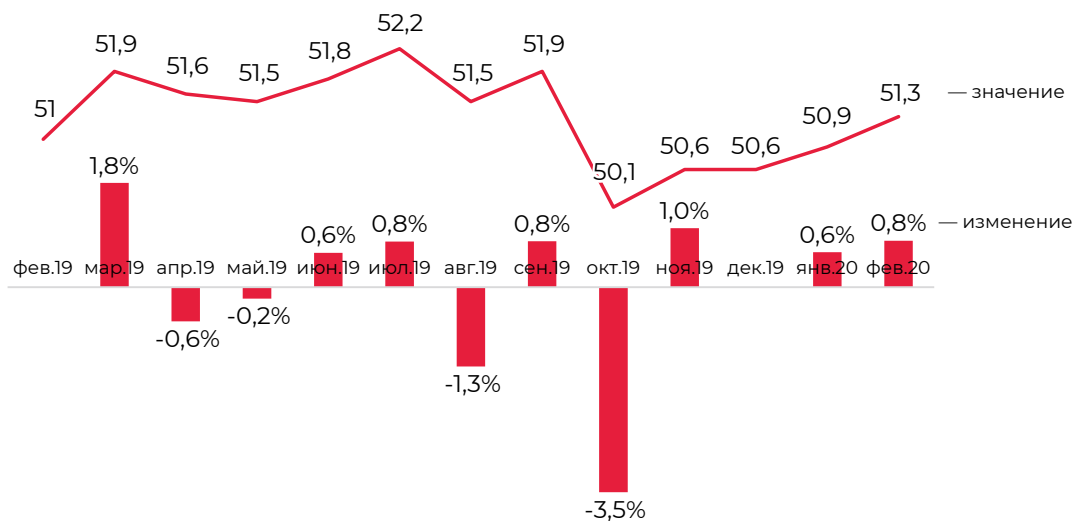
Источник: построено ITI по данным Eurostat

Слабые темпы экономического роста ЕС в течение 2019 г. в совокупности с новой вспышкой коронавируса в Европе, в частности в Италии, нанесли двойной удар по экономике ЕС. Европейская комиссия на текущем этапе пока не делает никаких прогнозов о масштабах влияния коронавируса и последствиях, которые найдут отражение в итогах 2020 г. и, вероятно, в более долгосрочной перспективе. Однако, исходя из текущей экономической ситуации, можно ожидать, что реальный ВВП Италии в первом квартале 2020 г. продолжит снижаться. Основной приток валюты в страну поступает от туристической деятельности и экспорта товаров класса люкс, в частности брендовой одежды и аксессуаров. Рост количества случаев заражения коронавирусом в Италии в феврале 2020 г. побудил власти страны к объявлению карантина. На данный момент Италия, будучи третьей по величине экономикой ЕС, является третьей страной после Китая и Южной Кореи по количеству зафиксированных случаев заболевания и уровню смертности. Режим карантина ввели Ломбардия (Кодоньо, Кастильоне-д'Адда, Казальпюстерленго, Фомбьо, Малео, Сомалья, Бертонино, Терранова-деи-Пассерини, Капель Брандо, Сан-Фьорано) и Венеция (Во-Эуганео) (по состоянию на начало марта 2020 г.). Одна из угроз для ЕС заключается в том, что Италия является участником Шенгенского соглашения, которое разрешает свободное передвижение рабочей силы и товаров, и не имеет пограничного контроля с сопредельными странами. Таким образом, эпидемия беспрепятственно распространяется по всему ЕС. В то же время введение пограничного контроля может ещё больше усугубить дефицит товаров в той или иной стране ЕС вследствие замедления транспортировки товаров и перемещения рабочей силы. Другие страны — члены ЕС самостоятельно предпринимают защитные меры: Швейцария и Австрия уже ввели соответствующие меры, включая ограничение железнодорожных перевозок из Италии. Кроме того, учитывая тот факт, что частное потребление является стержнем экономического роста ЕС, вспышка коронавируса способна подавить развитие экономики, так как условия рынка труда ухудшаются, а нетрудоспособность населения увеличивается. Кроме того, на фоне обострения миграционного кризиса уровень безработицы и государственные расходы в ЕС могут увеличиться. Все эти факторы напрямую связаны с производственным сектором.

Объём производства в ЕС в декабре 2019 г. сократился на 3,9 % по сравнению с декабрём 2018 г.¹⁶, что явилось самым значительным спадом за весь год. Тем не менее, Индекс менеджеров по закупкам (PMI) в производственном секторе Еврозоны в декабре остался на уровне ноября (50,6) и в январе 2020 г. вырос до 51,2 с 50,9 в декабре 2019 г., несмотря на последствия сбоев в цепочках поставок из-за распространения эпидемии. Основываясь на текущей ситуации с коронавирусом в ЕС, можно допустить, что в марте значение индекса упадёт из-за исчезновения временного лага, которым являлся февраль 2020 г., когда производители осуществляли свою деятельность не в условиях карантина.

16 Источник: <https://tradingeconomics.com/european-union/manufacturing-production>

Рисунок 6

ДИНАМИКА ИНДЕКСА МЕНЕДЖЕРОВ ПО ЗАКУПКАМ (PMI) В ЕС¹⁷

Источник: построено ITI по данным Markit

Тем не менее, сбои в цепочках поставок наблюдаются уже сейчас. Четыре крупнейших в мире автопроизводителя вынуждены были остановить производство в Европе, после того как итальянские власти закрыли завод по производству электроники в Ломбардии на фоне быстрого распространения коронавируса. Производственная площадка EMS MTA в Кодоньо, на которой занято около 600 человек, была закрыта¹⁸. Закрытие этой площадки создаёт угрозу ущерба для автомобильных производителей по всему миру, которым MTA поставляет электронные и электромеханические компоненты для автомобилей. Недоступность товаров MTA может вызвать эффект домино и полностью остановить производственные линии на заводах таких компаний, как FCA Mirafiori, Cassino, Melfi и Sevel, Renault, BMW и Peugeot. В свою очередь, Fiat Chrysler, Peugeot PSA Group и Renault 16 марта 2020 г. уже объявили о закрытии в общей сложности 35 производственных предприятий по всей Европе. Если механизм вынужденного закрытия производств сохранится, это коснется также других производителей. MTA, осознавая описанные выше последствия, призывает соответствующие органы власти разрешить 10% своей рабочей силы (приблизительно 60 сотрудников) вернуться к производственной деятельности. MTA уже столкнулась с аналогичной ситуацией на своем китайском заводе в Шанхае и поэтому знает все процедуры, необходимые для продолжения производства в безопасных условиях.

¹⁷ Источник: <https://www.mql5.com/ru/economic-calendar/european-union/markit-composite-pmi>

¹⁸ Источник: <https://evertiq.com/news/47806>

Вирус распространился и в Германии: так, на заводе BMW в Мюнхене более 100 человек были помещены в карантин. Ford Motor Co. остановила своё производство в Валенсии, Кёльне, Крайове, Зарлуи. Volkswagen Group также закрыла свои заводы в Германии, Словакии, Испании и Португалии¹⁹. Итальянские фабрики, производящие суперкары Lamborghini и мотоциклы Ducati, также будут простаивать. Немецкий перевозчик Lufthansa прекратил набор персонала и предлагает работникам неоплачиваемый отпуск в рамках мер по снижению затрат, направленных на ограничение финансовых последствий распространения коронавируса. Airbus, крупнейший в мире производитель самолётов, заявил о прекращении производства и сборки на своих заводах во Франции и Испании.

Карантинные меры в ЕС могут вызвать сбои в цепочках поставок не только внутри валютного и таможенного союза, но и по всему миру, так как страны — члены ЕС глубоко интегрированы в мировые производственные и торговые процессы.

¹⁹ Источник: <https://www.washingtonpost.com/business/2020/03/18/volkswagen-bmw-cars-coronavirus/>

**ВЛИЯНИЕ
КОРОНАВИРУСА
НА ТРАНСПОРТНОЕ
ГРУЗОВОЕ СООБЩЕНИЕ
МЕЖДУ ЕВРОПОЙ
И КИТАЕМ**

Влияние коронавируса на транспортное грузовое сообщение между Европой и Китаем

Бесперебойное движение грузопотоков между ЕС и Китаем обеспечивается по международным транспортным коридорам. После вспышки коронавируса в Китае значительная часть производств в ЕС была охвачена волной спада и простоев, о которых было упомянуто выше, из-за невозможности получения необходимых элементов для производства, так как транспортный рынок также был подвержен мерам по борьбе с эпидемией.

Карантинные меры в Китае и Европе затрудняют логистические операции, в частности, это касается доступа к автомагистралям для перевозки грузов в провинцию Хубэй и из неё, так как именно в Ухане (городе, который расположен в провинции Хубэй и с которого началось распространение эпидемии) расположена большая часть региональных отделений транспортных операторов. Фактически это остановило оказание услуг по доставке грузов в Хубэй. Китайские власти требуют от водителей оставаться на 14-дневном карантине. Другие административные районы Китая установили контрольно-пропускные пункты на автомагистралях в пределах своих провинций и на их внешних границах, что привело к дополнительному затруднению трафика. Поездка из Шанхая в соседние провинции теперь требует четырёх-пятичасового ожидания на каждом из контрольно-пропускных пунктов. В результате автомобильные грузовые перевозки в Шанхае сократились на 40 %. Власти города Тяньцзинь закрыли границы для автомобильных перевозок, транспортные услуги разрешалось оказывать только 10 % местных автомобильных транспортных операторов. Эти изменения привели к многочисленным задержкам и резкому скачку тарифов на такие грузоперевозки. В то же время в Италии автомобильные грузовые перевозки не затрагиваются принятыми карантинными мерами.

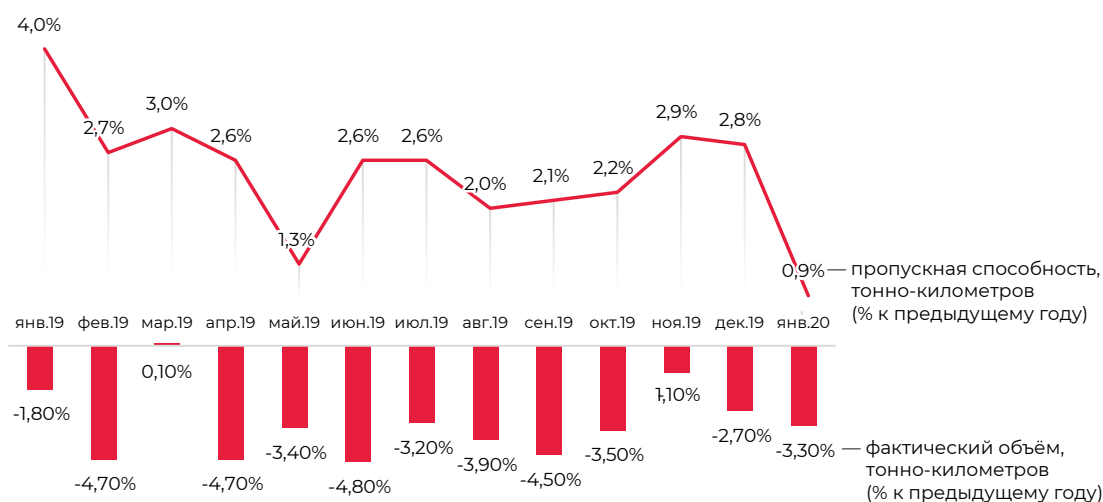
Главный аэропорт города Ухань (14-й по загруженности аэропорт Китая) оставался закрытым с 23 января и недоступным для внутренних и международных рейсов. Это повлекло за собой отмену внутренних и международных грузовых авиаперевозок. Грузы, которые были доставлены в Ухань до карантина и которые находятся в транзитных пунктах (Гонконге и Шанхае), будут храниться на складах на территории аэропортов до тех пор, пока ситуация в городе не улучшится.

Запрет на пассажирские и грузовые авиарейсы на фоне нестабильности производства и логистических операций вызвал дефицит спроса на рынке грузовых авиаперевозок, который с учётом новых вспышек эпидемии продлится в краткосрочной перспективе. В целом, отменялось около 25 000 рейсов в неделю, и пропускная способность воздушных транспортных путей сократилась на 50 %. По данным международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), общий объём грузовых авиаперевозок в январе снизился на 3,3 % по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Более полную картину влияния вспышки коронавируса можно будет получить после того, как будет опубликована статистика за февраль 2020 г. Перебои, связанные

с эпидемией, особенно негативно отразятся на развитии грузового транспортного авиасообщения по направлениям Азия — Европа и Азия — Северная Америка, на которые совокупно приходится более 40 % международного трафика.

Рисунок 7

ДИНАМИКА СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ НА РЫНКЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК



Источник: построено ITI по данным IATA

Ожидается, что эти ограничения вызовут рост тарифов на авиаперевозки на 300–400 %. Последние данные TAC Index (на 17 марта 2020 г.) показывают, что средние тарифы на авиаперевозки из Шанхая в США на прошлой неделе увеличились на 29,7 % по сравнению с предыдущей неделей и достигли 4,71 долл. США за кг. На рейсах из Шанхая в Европу недельный прирост составил 17,7 % (до 3,19 долл. США за кг). Повышение цен происходит в связи с тем, что заводы в Китае продолжают наращивать производство после продолжительного перерыва, а страны с неблагоприятной эпидемиологической обстановкой, в частности США и Европа, демонстрируют слабый потребительский спрос из-за новой вспышки инфекции.

Располагаясь на берегу реки Янцзы, Ухань имеет самый большой в стране внутренний речной порт, который соединяет город с Шанхаем. Начиная с 23 января 2020 г. функционирование портовых терминалов в Ухане было приостановлено. Транспортные операторы в Ухане подтвердили, что эти меры значительно сократили количество отправок грузов, увеличили тарифы на речные перевозки и повысили загрузку порта из-за продолжительных ожиданий разгрузки. Морские терминалы также столкнулись с трудностями: в условиях ограниченности транспортных пропускных способностей Китая загрузка складов морских портов увеличивается. Расписание внутренних отправок для таможенных брокеров и грузоотправителей перестало носить системный характер, из-за чего они не могут договориться о своевременной готовности груза к отправке. Как результат, проведение грузовых операций замедлилось; начинают возникать издержки, связанные с отменой отправок.

Ситуация усугубляется недостатком рабочей силы и водителей грузовых автомобилей. Так, в порту Шанхая в середине февраля 2020 г. только половина всего персонала вернулась на работу после праздников. В портах Китая обслуживающие компании не смогли обеспечить подключение рефрижераторных контейнеров, которые особенно важны при перевозке скоропортящейся продукции и медикаментов. Транспортные операторы, такие как Maersk, MSC и ZIM, объявили о взимании дополнительной платы в размере 1 000 долл. США за перевозку рефрижераторного контейнера в порты Нинбо, Шанхай и Тяньцзинь в связи с высокими затратами, без предоставления гарантий на своевременную доставку. При этом все расходы по хранению и простоям товаров несли грузовладельцы. Если транспортным операторам не удавалось выгружать все или часть рефрижераторных контейнеров в порту, то они вынуждены были выгружать их в промежуточных или альтернативных портах, в основном в Пусане (Республика Корея). Многие судоходные компании объявили о blank sailing: это означает, что перевозчики отменяют запланированные остановки в определённых портах или весь рейс из-за низкого спроса. Согласно данным Sea-Intelligence Maritime, в марте было отменено около 82 транстихоокеанских рейсов, в результате чего с рынка было изъято около 198 500 ДФЭ, и перевозчики в целом заблокировали около 54 рейсов между Европой и Азией. По мнению грузоотправителей, можно ожидать задержки доставки контейнеров в европейские пункты назначения на три-четыре недели²⁰.

В этих условиях часть грузов может переориентироваться на железнодорожный транспорт, который в последнее время приобрёл особую актуальность. Границы России с Китаем и Казахстаном остаются открытыми для следования поездов. Морские перевозчики сталкиваются с сокращением объёмов загрузки, из-за чего им становится невыгодно оставлять свободные места на борту. Грузоотправители, которым необходимо срочно доставить груз, пользуются услугами железнодорожных транспортных операторов. Переориентации грузов в пользу железнодорожного транспорта благоприятствует не только эпидемия, но и увеличенный с 2020 г. сбор за выброс серы, который приближает ставку фрахта к железнодорожному тарифу²¹. Также, в отличие от других сегментов, транспортные компании в сфере железнодорожных перевозок не спекулируют на увеличении спроса, их тарифы остаются на уровне прошлых периодов. Так, композитный индекс транзитных железнодорожных перевозок (ERA1²²) в январе 2020 г. снизился на 0,36 % по сравнению с декабрём 2019 г., а в феврале снизился на 6,9 %.

20 Источник: 10 Top Supply Chain Risks Stemming From The Coronavirus Outbreak, DHL

21 Источник: https://www.dp.ru/a/2020/02/19/Gruzovaja_lihoradka

22 Источник: <https://index1520.com/>

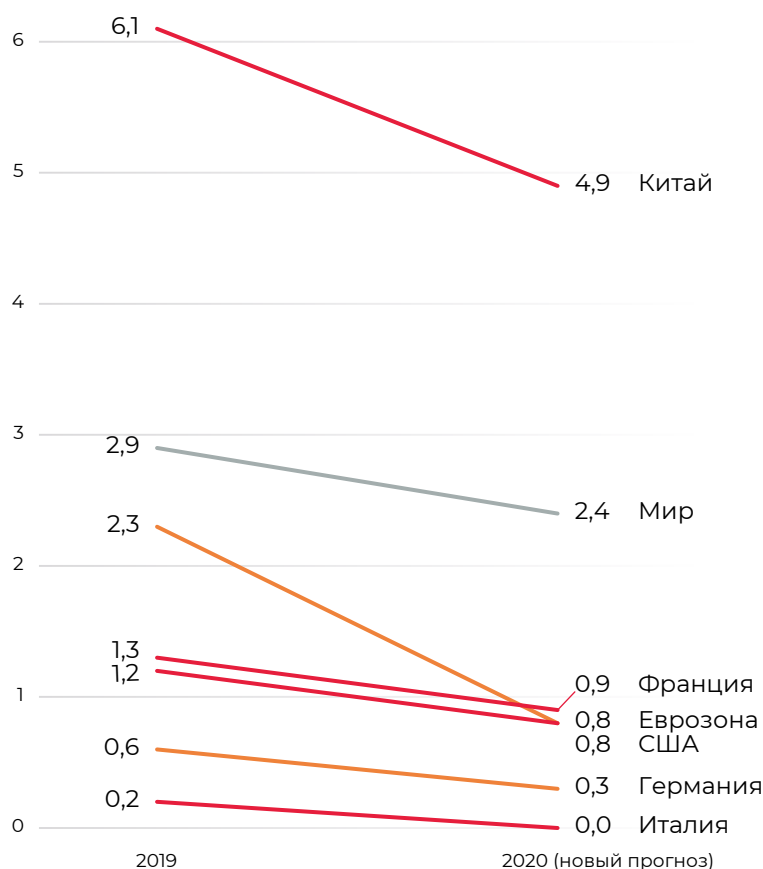
**ПОСЛЕДСТВИЯ
КОРОНАВИРУСА
В ДОЛГОСРОЧНОМ
И КРАТКОСРОЧНОМ
ПЕРИОДАХ:
ПРОГНОЗЫ**

— Последствия коронавируса в долгосрочном и краткосрочном периодах: прогнозы

Продолжающееся распространение коронавирусной инфекции стало одной из самых больших угроз для мировой экономики и финансовых рынков. Опасения по поводу воздействия коронавируса на мировую экономику потрясли рынки во всём мире, снизив цены на акции крупных компаний и доходность от облигаций. В своём мартовском отчёте²³ Организация экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) понизила прогнозы роста экономики на 2020 г. почти для всех стран. Прогнозы основаны на предположении о том, что эпидемия в Китае достигнет своего пика в первом квартале 2020 г., а постепенное восстановление в течение второго квартала будет сопровождаться значительным ослаблением внутренней экономики. Согласно прогнозам, рост мирового ВВП замедлится с 2,9 % в 2019 г. до 2,4 % в 2020 г., а затем в 2021 г. достигнет 3 %, так как последствия коронавируса исчезнут и объём производства постепенно восстановится.

Рисунок 8

ПРИРОСТ ВВП ПО СТРАНАМ (% К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ)



Источник: построено ИТІ по данным OECD Economic Outlook Report (March 2020)

23 Источник: <https://www.oecd.org/economic-outlook/>

Прогноз перспектив роста экономики Китая был существенно пересмотрен в 2020 г. Прогнозируемый рост ВВП в календарном году составит чуть менее 5 %, но в 2021 г. прирост составит уже 6–6,5 %, при этом уровень производства в 2021 г. будет соответствовать уровню, спрогнозированному для нормальных условий (без вспышки эпидемии). Аналогичная, но менее выраженная модель прогнозируется во многих экономиках, тесно связанных с Китаем, включая Японию, Корею, Австралию и Индонезию. По прогнозам, последствия вспышки коронавируса для других экономик будут относительно умеренными. В Еврозоне темп роста ВВП в 2020–2021 гг. останется ниже среднего на уровне 1 % в год, при этом в Италии в 2020 г. ожидается нулевой прирост ВВП. Прогнозы для Еврозоны основаны на предположении, что базовое соглашение Великобритании и ЕС о свободной торговле товарами вступит в силу с начала 2021 г. Даже если оно будет полностью выполняться сторонами, более высокие затраты на экспорт услуг и нетарифные административные барьеры, скорее всего, будут сказываться на объёме экспорта и производства до 2021 г.

На фоне и без того слабой мировой экономики и рисков, связанных со вспышкой коронавируса, увеличивается необходимость принятия политических мер по сдерживанию распространения вируса, укреплению систем здравоохранения, повышению доверия и спроса. В более широком смысле снижение процентных ставок и более высокие государственные расходы могут способствовать восстановлению спроса после эпидемии. В Китае за последний месяц было объявлено о применении широкого спектра мер фискальной и денежно-кредитной политики. В частности, правительство Китая заявило об увеличении расходов на стимулирование инвестиций в инфраструктуру посредством выпуска специальных облигаций местных органов власти на общую сумму 2,8 трлн юаней (394 млрд долл. США)²⁴. Италия продолжает увеличивать размер налогового стимула. Так, на прошлой неделе правительство объявило, что выделит дополнительные средства на меры по смягчению последствий кризиса. Начиная с середины марта 2020 г. эти государственные расходы были увеличены сначала с 3,6 млрд евро до 7,5 млрд евро, затем до 10 млрд евро, а теперь — до 25 млрд евро²⁵. Банк Англии (БОЕ) объявил об экстренном снижении базовой процентной ставки с 0,75 до 0,25 % и ввёл дешёвые кредиты банкам, чтобы они продолжали кредитовать бизнес во время кризиса.

Давление на мировую экономику может увеличиться из-за резкого спада цен на нефть (до самого низкого уровня с 1991 г.), который наблюдается из-за разногласий между крупнейшими производителями по поводу сокращения добычи. Кто выиграет от падения цен, а кто проиграет, будет зависеть от того, является ли страна нетто-импортёром или нетто-экспортёром нефти. Цены на нефть напрямую влияют на динамику цен на транспортное топливо. Так, начиная с января 2019 г. цена на судовое топливо IFO 380 в порту Роттердама снизилась почти на 44 % (по состоянию на 23.02.2020), а в порту Сингапура — на 53 %²⁶. Тем не менее, тарифы на перевозку на основных торговых направлениях снижаются не такими стремительными темпами: за январь — март 2020 г. сводный индекс WCI Drewry снизился примерно на 10 %. Необходимо отметить, что на данный момент наблюдается тенденция индекса к росту: за неделю с 16 по 20 марта 2020 г. индекс вырос на 6,8% до значения, которое на 22,5 % больше по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Средний сводный индекс WCI в 2020 г. пока составляет 1 662 долл. США за 40-футовый контейнер, что на 101 долл. США выше пятилетнего среднего показателя в 1 381 долл. США за 40-футовый контейнер.

24 Источник: <https://www.reuters.com/article/us-china-economy-stimulus-exclusive/exclusive-china-to-ramp-up-spending-to-revive-economy-could-cut-growth-target-sources-idUSKBN2161NW>

25 Источник: <https://www2.deloitte.com/us/en/insights/economy/global-economic-outlook/weekly-update.html>

26 Источник: <https://www.bunkerindex.com/>

Цена на реактивный керосин продолжает также снижаться на фоне спада цен на нефть и растущих опасений по поводу влияния коронавируса на мировой экономический рост. Согласно данным ICIS на конец февраля 2020 г., доставка тонны реактивного керосина в Роттердам оценивалась в 501,75 долл. США. В начале года стоимость составляла около 660 долл. США за тонну²⁷. Спад цен на нефть, в целом, может положительно повлиять на логистический рынок энергоёмких видов транспорта, однако на данный момент транспортные операторы не могут воспользоваться этой возможностью из-за ограниченных пропускных способностей транспортной инфраструктуры. Ожидается, что спад спроса на транспортное топливо на фоне сокращения торговли между странами из-за эпидемии сохранится. Кроме того, он будет усугублён введением новых стандартов эффективности применения топлива для транспортных средств в условиях декарбонизации национальных экономик. Ожидается, что к 2025 г. мировой спрос на нефть сократится до 800 млн баррелей в сутки, в частности из-за спада спроса на транспортное топливо²⁸.

Функционирование компаний в условиях пандемии всегда сопровождается рисками. Логистический рынок является одним из наиболее подверженных этим тенденциям, так как он неразрывно связан со всеми стадиями производства и реализации продукции. В связи с этим в текущей ситуации грузоотправителям и грузополучателям необходимо правильно определять и объективно оценивать возможные риски при доставке товаров по международным транспортным коридорам.

27 Источник: <https://www.flightglobal.com/strategy/jet-fuel-prices-hit-two-year-lows/136941.article>

28 Источник: <https://www.iea.org/reports/oil-2020>

**ОЦЕНКА РИСКОВ
ГРУЗОВЫХ
ТРАНСПОРТНЫХ
КОРИДОРОВ
МЕЖДУ ЕВРОПОЙ
И КИТАЕМ, ВОЗНИКШИХ
В УСЛОВИЯХ
ПРИМЕНЕНИЯ
КАРАНТИННЫХ МЕР**

— Оценка рисков грузовых транспортных коридоров между Европой и Китаем, возникших в условиях применения карантинных мер

Мировое производство и мировые цепочки поставок остаются подверженными влиянию эпидемии коронавируса, так как производственные мощности и транспортные компании в Европе и Китае сталкиваются с нехваткой рабочей силы и карантинными мерами. В то время как производственные мощности могут быть восстановлены за несколько недель, ограниченные внутренние и внешние пропускные способности грузовой линейной и терминальной инфраструктуры могут стать главным барьером на пути к нормализации цепей поставок, процесс которой может занять от месяца до полугода в зависимости от размера участника логистического рынка. Однако в таких условиях участникам логистического рынка необходимо продолжать «безопасно» осуществлять свою деятельность. Таким образом, им важно правильно оценивать возможные риски, связанные с тем или иным видом перевозок по направлениям Европа — Китай и Китай — Европа, которые могут привести к сбоям поставок. Данный раздел исследования представляет собой своего рода навигатор для грузоотправителей по возможным рискам, связанными с карантинными мерами.

Целью анализа оценки рисков являлось выявление степени надёжности различных транспортных коридоров между Европой и Китаем, в частности морского, воздушного и железнодорожного. Анализ оценки рисков состоял из двух основных этапов: Risk Identification (определение рисков с помощью метода Brainstorming) и Risk Analysis (оценка рисков при перевозке посредством того или иного вида транспорта).

На первом этапе были выделены риски, которые с некоторой долей вероятности могут повлиять на надёжность цепочки поставок по тому или иному виду транспорта. В Таблице 1 представлены результаты первого этапа, события ранжированы по вероятности их наступления. Риск снижения трудоспособности населения, а значит и сотрудников на заводах, в транспортных компаниях и т. д., является наиболее очевидным, так как распространение вируса в первую очередь влияет на здоровье людей. Риск банкротства компаний имеет самый низкий ранг, поскольку реализация такого риска происходит в последнюю очередь.

Таблица 1

ОПРЕДЕЛЕНИЕ РИСКОВ

№	Возможные риски	Разъяснение
1	Снижение трудоспособности населения	Трудоспособность населения напрямую влияет на функционирование каждого звена цепи поставок.
2	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за дефицита рабочей силы	Во время вспышки инфекции производители закрывают своё производство из-за нетрудоспособности сотрудников и карантина; после вспышки существует временной лаг, в течение которого (как это было в Китае) сотрудники возвращаются к работе, что отодвигает для компаний момент выхода на полную мощность.
3	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за сбоев в цепях поставок	По мере того, как карантинные ограничения ослабевают, производители сталкиваются с невозможностью возобновления работы из-за нефункционирования других предприятий в стране или в других странах, с которыми они сотрудничают, в результате чего компании не могут получить товары, необходимые для производства.
4	Пересмотр условий контрактов, расторжение контрактов (в том числе использование оговорки о форс-мажорных обстоятельствах)	Помимо нарушений производства и задержек с поставками, компании могут столкнуться с расторжением контрактов или пересмотром условий со ссылкой на форс-мажорные обстоятельства, которые защищают поставщиков от юридической и финансовой ответственности. В Китае Агентство по содействию международной торговле выдавало сертификаты о форс-мажорных обстоятельствах компаниям, которые не могут выполнить свои обязательства из-за коронавирусной инфекции. Так, крупнейшая нефтяная компания CNOOC 6 февраля воспользовалась оговоркой о форс-мажорных обстоятельствах для приостановления действия контрактов с тремя поставщиками.
5	Рост цен на потребляемые производителями товары из-за дефицита материалов и рабочей силы, сбоев в цепочках поставок	Производители сталкиваются с дефицитом компонентов или товаров более низкого передела, из-за чего производство может быть остановлено.
6	Снижение объёмов грузов, предъявляемых к перевозке	Из-за карантинных ограничений грузы не могут быть доставлены; также спаду объёма способствует снижение спроса со стороны грузополучателей.
7	Возникновение задержек при погрузке/отгрузке	Снижение спроса грузополучателей и карантинные ограничения могут вызвать несоблюдение транспортными операторами графика отправок, так как им требуется больше времени на консолидацию и доставку грузов до пункта отправления. Могут также возникнуть сложности при обработке грузов в точках распыления из-за дефицита рабочей силы, перегрузки мощностей терминалов и т. д.
8	Возникновение задержек при растаможивании грузов	Из-за ограничительного контроля, вызванного эпидемией, таможенное оформление в Китае и Европе занимает больше времени.
9	Перегруженность объектов транспортной терминальной инфраструктуры	Транспортные грузовые терминалы могут быть перегружены из-за нехватки рабочей силы, дополнительных досмотров грузов (особенно это касается автомобильных перевозок), длительной процедуры растаможивания и длительного хранения на складах из-за невозможности своевременного забора груза.
10	Изменение направлений и следования грузопотоков	В связи с тем, что пропускная способность транспортных коридоров ограничена, транспортные операторы вынуждены подстраиваться под эти ограничения, в результате чего они меняют маршруты следования, включая точки отправления, транзитные пункты, точки распыления, конечные пункты доставки и т. д.

11	Blank sailing	Морские перевозчики объявляют об отмене рейсов или об отмене остановок в определённых портах для противостояния возникающим дисбалансам спроса и предложения.
12	Рост цен на потребляемые транспортными компаниями товары и услуги из-за дефицита материалов и рабочей силы, сбоев в цепочках поставок	Рост издержек транспортных компаний из-за повышения цен на топливо, аренду и эксплуатацию зданий, транспортных средств, легированную сталь, алюминия и т. д.
13	Рост ставок на грузоперевозки	Грузоотправители сталкиваются с ростом ставок на грузоперевозки из-за ограниченных пропускных способностей транспортных путей и роста издержек транспортных операторов. Так, морские перевозчики увеличили тарифы на доставку контейнеров в Китай, в частности рефрижераторных контейнеров, так как в портах Китая существует дефицит специально оборудованных мест для подключения этого типа контейнеров.
14	Нехватка грузовых транспортных средств	В условиях снижения спроса на логистические услуги риск дефицита транспортных средств представляется абсурдным, однако неэффективное распределение парка может иметь именно такое последствие. Морские авиаперевозчики могут столкнуться с недостатком судов для транспортировки из Европы в Китай, так как многие из них «застряли» в портах Китая. Из-за вспышки коронавируса в Европе это может отразиться и на обратном направлении. В связи с закрытием авиасообщения, морских маршрутов и т. д. грузоотправители могут отдавать приоритет при отправке другим видам перевозок, что может привести к неспособности транспортных компаний удовлетворить чрезмерный спрос из-за нехватки транспортных средств.
15	Перевозка порожних контейнеров и неэффективное распределение погрузочных мощностей	Дисбаланс спроса и предложения в Европе и Китае вызывает риск увеличения количества перевозимых порожних контейнеров. Так, например, из-за снижения доверия к китайским товарам количество порожних контейнеров из Китая в Европу может увеличиваться, и наоборот. Кроме того, из-за снижения спроса со стороны грузоотправителей транспортные компании сталкиваются с недозагруженностью транспортных средств, «прогонка» до пункта назначения которых влечёт за собой некупаемость транспортных издержек.
16	Нехватка упаковочных материалов, необходимых для перевозки (особенно опасных грузов)	Дефицит материалов для упаковки может быть вызван закрытием смежных производств, а также невозможностью возврата перевезённых контейнеров или других ёмкостей многократного использования, которые «застряли» на складах аэропортов, портов и других объектов терминальной транспортной инфраструктуры.
17	Нескоординированность действий участников логистического рынка	Из-за искажений логистического рынка имеют место нарушения в согласованности действий участников рынка. Например, многие авиаперевозчики в условиях ограниченной пропускной способности организуют чартерные грузоперевозки, информация о которых становится доступной незадолго до даты отправления. В результате грузоотправители не успевают подготовить товары к отправке.

18	Bullwhip effect («эффект кнута»)	Коронавирус вызывает «эффект кнута». Это явление возникает, когда компании значительно сокращают или, наоборот, восполняют свои запасы. Этот эффект называется «кнудом», так как даже небольшое уменьшение спроса может привести к значительному снижению спроса в дальнейших звеньях цепи поставок. Так, в преддверии карантина конечные потребители на данный момент предъявляют повышенный спрос на многие товары, в результате чего дистрибьюторы, поставщики и производители не способны оперативно реагировать на изменения, планировать дальнейшие поставки и прогнозировать будущий спрос. Поставщики (особенно некрупные), которые находятся в начале цепочки поставок, больше других подвержены негативному воздействию этого эффекта.
19	Нестабильность правового регулирования	Профилактические меры, применяемые в рамках правового регулирования, могут меняться чаще, чем этого ожидают участники логистического рынка, что дополнительно искажает рынок, так что участники не способны быстро реагировать на такие изменения.
20	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за неопределённости правового регулирования	Производителям приходится сталкиваться с противоречивыми нормативными требованиями, которые могут отличаться на уровне провинций, муниципалитетов и даже регионов. Правовое регулирование включает определение требований и графика возобновления производства. Например, в Китае возобновление производства наблюдалось с 10 февраля, однако в некоторых юрисдикциях установлены разные графики производства и разные требования.
21	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за дополнительных требований к производителям	Некоторые органы власти ввели дополнительные требования, обязывающие фабрики обращаться за разрешением на возобновление операций и соблюдать определённые стандартные меры по профилактике инфекции. Этот список требований может включать выпуск нормативных документов внутри компании по контролю инфекционной обстановки, изоляции рабочих-мигрантов, обеспечению защитной одеждой всех сотрудников, проведению регулярных измерений температуры и дезинфекции.
22	Уменьшение доходов бизнеса и населения	Введение карантина отразилось на финансовой стабильности предприятий и доходах конечных потребителей.
23	Изменение структуры спроса потребителей (для дистрибьюторов, оптовиков, производителей) из-за роста недоверия к товарам	Эпидемия коронавируса вызвала недоверие потребителей к товарам, особенно остро это наблюдалось по отношению к китайским производителям. Кроме того, потребители для удовлетворения своих будущих потребностей стремятся в настоящий момент пополнить запасы необходимыми товарами, что также может отразиться на закупках основных дистрибьюторов и поставщиков товаров в стране.
24	Банкротство компаний	Участники логистического рынка по-разному реагируют на появление непредвиденных обстоятельств, однако по большей части они сталкиваются с финансовой нестабильностью. В зависимости от размера компаний можно утверждать о подверженности того или иного участника рынка риску банкротства. Кроме того, все участники логистического рынка находятся в тесной взаимосвязи, которая означает распространение эффекта банкротства и на другие компании.

Источник: построено ITI

Для проведения оценки рисков необходимо определить нежелательное событие, наступление которого является негативным последствием не только для грузоотправителей и производителей, но и для транспортных операторов. Таким событием является нарушение сроков и условий поставок. В связи с тем, что коронавирус не является часто повторяющимся событием, анализ будет основываться на качественном методе оценки, при котором каждому виду транспорта (морскому, железнодорожному и воздушному) присваивается определённое количество баллов (от 1 до 5) в зависимости от вероятности возникновения риска. Соответственно, большее итоговое значение означает более высокую степень подверженности того или иного вида транспорта рискам, связанным с перевозками между Европой и Китаем в условиях распространения коронавирусной инфекции.

Таблица 2

ЗНАЧЕНИЯ КАЧЕСТВЕННОГО МЕТОДА ОЦЕНКИ РИСКОВ

Вероятность возникновения риска	Описание	Значение, баллы
Высокая	Однозначно приведёт к нарушению сроков и условий поставок.	4–5
Средняя	Возможно, приведёт к нарушению сроков и условий поставок.	2–3
Низкая	Нарушение сроков и условий поставок маловероятно.	1

Источник: построено ITI

Необходимо отметить, что данная система Risk Framework основывается на экспертной оценке авторов исследования, основанной на представлении о влиянии коронавируса, которое сложилось у авторов по итогам сбора данных из открытых источников информации. В Таблице 3 представлены результаты оценки рисков. На уровне производств и конечных потребителей значения рисков для всех транспортных коридоров одинаковы.

Снижение трудоспособности населения косвенно влияет на наступление нежелательного события, а остановка производств в связи со снижением трудоспособности населения означает неспособность компаний обрабатывать заказы на экспорт. Не все компании сталкиваются с дефицитом импорта комплектующих товаров или промежуточных товаров для собственного производства, поэтому значение этого риска по сравнению с предыдущим меньше для всех видов транспорта. Однако значение риска остановки производства для компаний, которые импортируют свою продукцию с использованием железнодорожного сообщения, ниже, так как поставки по железнодорожным транспортным коридорам между Европой и Китаем продолжают осуществляться.

Риск снижения объёмов грузов, предъявляемых к перевозке морским транспортом, означает неэффективное использование места на борту, так как морская перевозка характеризуется большей грузоподъёмностью по сравнению с другими видами перевозок. Таким образом, когда спрос со стороны грузоотправителей снижается, судно загружается медленнее, и соответственно, временная разница между рейсами становится больше. В связи с этим такой риск для морского вида транспорта является более ощутимым. Релевантный риск возникновения задержек при разгрузке и загрузке товаров

наблюдается на данный момент на морских и авиарейсах из-за перегруженности соответствующих транспортных терминалов. Объекты железнодорожной транспортной инфраструктуры, несмотря на некоторые сбои, продолжают функционировать в штатном режиме, поэтому риск нарушения сроков и условий поставок на железнодорожном транспортном коридоре меньше.

С необходимостью применения blank sailing морские транспортные компании сталкиваются уже сейчас: они отменяют целые рейсы и остановки в определённых портах, где нет возможности выгрузиться или где нет соответствующего спроса. Для других транспортных компаний этот риск не представляет угрозы.

На текущий момент статистика свидетельствует о том, что ставки на грузовые воздушные и морские перевозки из Европы в Китай или из Китая в Европу растут, чего нельзя сказать о тарифах на железнодорожные контейнерные перевозки. Из-за загруженности инфраструктуры обслуживающие компании в портах и аэропортах поднимают свои цены, так как они также вынуждены сталкиваться с дефицитом рабочей силы и увеличением операционных издержек. Также существует риск роста цен на нефть (особенно когда производство будет восстанавливаться), в связи с чем транспортные компании будут вынуждены поднимать свои цены. Также могут расти цены на алюминий, медь и другие недргоценные металлы, которые потребляет транспортная отрасль.

Риск нехватки грузовых транспортных средств могут ощутить все участники логистического рынка. Морские транспортные операторы сталкиваются с задержкой возврата грузовых судов из-за невозможности или длительности разгрузки в точке распыления грузов. С этой же проблемой могут столкнуться и железнодорожные перевозчики. Кроме того, проблема порожних контейнеров на фоне распространения коронавируса и снижения доверия к китайским товарам может усугубиться.

Риск недостатка упаковочных материалов и контейнеров, необходимых при перевозке грузов, для грузоотправителей, пользующихся услугами морских транспортных компаний и авиакомпаний, может нанести значительный ущерб и вызвать наступление нежелательного события, поскольку из-за загруженности терминальной инфраструктуры портов и аэропортов значительная часть отгруженных контейнеров не может вернуться в определённый терминал, так как товары не могут быть своевременно забраны. Кроме того, на текущий момент зафиксирован дефицит рефрижераторных контейнеров, из-за которого отправители опасных грузов и скоропортящейся продукции не могут выполнить условия поставок.

Таблица 3

ОЦЕНКА РИСКОВ ПРИ ОТПРАВКЕ ГРУЗОВ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ ЕВРОПА — КИТАЙ И КИТАЙ — ЕВРОПА ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА

№	Возможные риски	Морской	Железнодорожный	Воздушный
1	Снижение трудоспособности населения	4	4	4
2	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за дефицита рабочей силы	5	5	5
3	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за сбоев в цепях поставок	4	3	4
4	Пересмотр условий контрактов, расторжение контрактов (в том числе использование оговорки о форс-мажорных обстоятельствах)	5	5	5
5	Рост цен на потребляемые производителями товары из-за дефицита материалов и рабочей силы, сбоев в цепях поставок	2	2	2
6	Снижение объёмов грузов, предъявляемых к перевозке	3	2	2
7	Возникновение задержек при погрузке/отгрузке	5	3	5
8	Возникновение задержек при растаможивании грузов	3	3	3
9	Перегруженность объектов транспортной терминальной инфраструктуры	4	2	4
10	Изменение направлений и расстояния следования грузопотоков	4	4	4
11	Blank sailing	5	1	1
12	Рост цен на потребляемые транспортными компаниями товары и услуги из-за дефицита материалов и рабочей силы, сбоев в цепях поставок	3	2	3
13	Рост ставок на грузоперевозки	4	2	4
14	Нехватка грузовых транспортных средств	4	4	3
15	Перевозка порожних контейнеров и неэффективное распределение погрузочных мощностей	2	4	2
16	Нехватка упаковочных материалов, необходимых для перевозки (особенно опасных грузов)	4	2	3
17	Нескоординированность действий участников логистического рынка	2	2	4
18	Bullwhip effect («эффект кнута»)	3	3	3
19	Нестабильность правового регулирования	3	3	3
20	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за неопределённости правового регулирования	3	3	3

21	Остановка или невозможность восстановления производственных мощностей из-за дополнительных требований к производителям	3	3	3
22	Уменьшение доходов бизнеса и населения	4	4	4
23	Изменение структуры спроса потребителей (для дистрибьюторов, оптовиков, производителей) из-за роста недоверия к товарам	1	1	1
24	Банкротство компаний	5	5	5
Итого		85	72	80

Источник: рассчитано ITI

Таким образом, согласно оценке рисков, наиболее рискованным видом транспорта в условиях пандемии коронавируса является морской, поэтому грузоотправители, обычно отправляющие грузы из Европы в Китай и из Китая в Европу, сталкиваются или, вероятно, в ближайшее время столкнутся с серьёзными трудностями. Грузовые авиаперевозки являются более надёжным видом транспортировки товаров, однако в этом случае также необходимо учитывать некоторые особенности. Железнодорожный транспорт получил наименьшее суммарное количество баллов, что подтверждает гипотезу о том, что в условиях применения ограничительных мер, сдерживающих распространение коронавируса и негативно влияющих на динамику международной торговли, железнодорожные перевозки являются наиболее безопасными.

ВЫВОД

Вывод

В истории развития мировой экономики не раз встречались упоминания о пандемии, поскольку события такого рода изменяют целые отрасли экономики и модели поведения бизнеса и потребителей. Однако прогнозируется, что пандемия COVID-19 окажет более разрушительный эффект, чем другие эпидемии, в связи с тем, что Китай за последние годы стал глубоко интегрирован в мировую экономику и глобальные цепочки поставок. Китай является крупнейшим производителем промежуточной продукции, которую импортируют другие страны для дальнейшего внутреннего производства. В частности, в городе Ухань, ставшем эпицентром распространения вируса, расположены крупнейшие площадки по производству товаров оптоэлектроники, полупроводников, автомобильных запчастей; рядом с городом производят сырьё для фармацевтической продукции и т. д. С началом эпидемии в Китае многие производства были вынуждены закрыться, в первую очередь из-за дефицита рабочей силы. Зависящие от поставок из Китая производители в других странах также столкнулись с нехваткой сырья и истощением запасов. Так, закрыли свои производственные площадки компании Foxconn, Johnson & Johnson, Samsung Electronics и т. д. Hyundai и Fiat Chrysler Automobiles NV стали одними из тех, кто объявил об остановке производства из-за нехватки компонентов. Объём импорта Китая в январе — феврале 2020 г. снизился по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Индекс менеджеров по закупкам (PMI) в феврале 2020 г. продемонстрировал резкое падение до уровня ниже зафиксированного в период кризиса 2008–2009 гг. Кроме того, около половины запланированных морских рейсов между Европой и Азией было отменено из-за замедления торговой активности.

ЕС также оказался подвержен последствиям эпидемии, не только из-за спада китайского производства и сбоев в цепочках поставок, но и из-за вспышки вируса в Италии в конце февраля 2020 г., в результате которой ЕС оказался отрезанным от внешнего мира. Из-за карантинных мер и снижения трудоспособности населения крупнейшие в мире автопроизводители, среди которых Fiat Chrysler, Peugeot PSA Group, Renault, Ford Motor Co., Volkswagen Group, BMW и др., закрыли производства в Европе.

Несмотря на все усилия органов власти по поддержанию экономического роста, многие международные специальные агентства пересмотрели прогноз экономического роста для большинства стран. Ожидается, что пик коронавирусной инфекции наступит в конце первого квартала 2020 г., и мировая экономика покажет слабый рост во втором квартале 2020 г. При этом наибольший спад ВВП в 2020 г. прогнозируется в США и Китае.

Грузовое транспортное сообщение между ЕС и Китаем нарушено. Автомобильные магистрали в Китае были закрыты, водителям приходилось стоять по несколько часов в очереди при пересечении границ между провинциями, а также находиться в 14-дневном карантине. Аэропорт и речной порт Уханя длительное время оставались закрытыми. Из-за загруженности аэропортов и морских терминалов, в частности из-за переполненности складов, условия и сроки доставки нарушаются. Параллельно с этим увеличиваются тарифы на грузовые перевозки, в частности на морские и авиаперевозки. Железнодорожные транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется более эффективным при перевозке товаров между ЕС и Китаем в сложившихся условиях.

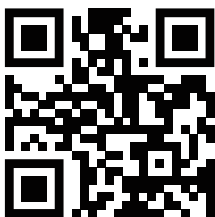
Для доказательства этой гипотезы была проведена оценка рисков для участников логистического рынка, которым в условиях распространения инфекции важно правильно определять возможные риски и управлять цепочками поставок. В ходе анализа был применён качественный метод оценки, при котором каждому виду транспорта — морскому, железнодорожному и воздушному — было присвоено определённое количество баллов в зависимости от вероятности нарушения сроков и условий поставок в случае реализации того или иного риска при перевозке товаров таким видом транспорта. На текущий момент наиболее подверженным рискам, обусловленным распространением коронавируса, является морской транспорт. Вторым по уровню ненадёжности является воздушный транспорт. Железнодорожные грузовые перевозки в последнее время стали более привлекательными, чем раньше. Преимущество этого вида транспорта в торговле между ЕС и Китаем доказывается результатами оценки рисков, свидетельствующими о том, что железнодорожное сообщение меньше всего подвержено карантинным ограничениям. В этих условиях часть грузов может переориентироваться на железнодорожный транспорт. Границы России с Китаем и Казахстаном остаются открытыми для следования поездов. Кроме того, грузовое сообщение с европейскими странами продолжает функционировать.

В экономической теории существует концепция циклично повторяющихся событий, которая заключается в том, что развитие мировой экономики характеризуется постоянно сменяющимися подъёмами и спадами. Появление такого «чёрного лебедя» в мировой экономике, как пандемия, может быть расценено как сигнал необходимости принятия дополнительных мер для повышения степени готовности к столкновениям с подобными явлениями в будущем, так как они, с высокой вероятностью, повторятся. Меры повышения готовности должны быть предприняты на всех уровнях, в том числе и на уровне бизнеса с целью диверсификации возможных рисков. В контексте развития логистического рынка грузоотправителям следует, в частности, задуматься о диверсификации своих транспортных маршрутов поставок, отдавая предпочтение наиболее безопасным. Целесообразной представляется стратегия по расширению поставок посредством как минимум двух типов транспорта, которыми могут быть, например, морской транспорт, как наиболее дешёвый, в сочетании с наиболее безопасным и быстрым железнодорожным. Железнодорожный транспортный маршрут между Европой и Китаем является благоприятной альтернативой другим транспортным коридорам для распределения рисков сбоя поставок, которые в очередной раз проявятся с наступлением мирового экономического спада.

На государственном уровне также должны быть предприняты аналогичные меры. Власти многих стран уже задумываются о том, как можно защитить внутреннюю экономику в случае начала следующей пандемии; вероятно, многие из них готовы пойти на кардинальные меры по снижению экономической зависимости от Китая. Однако насколько эти намерения будут воплощены в жизнь, можно будет оценить только после полного анализа последствий влияния COVID-19 на мировую экономику.

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com