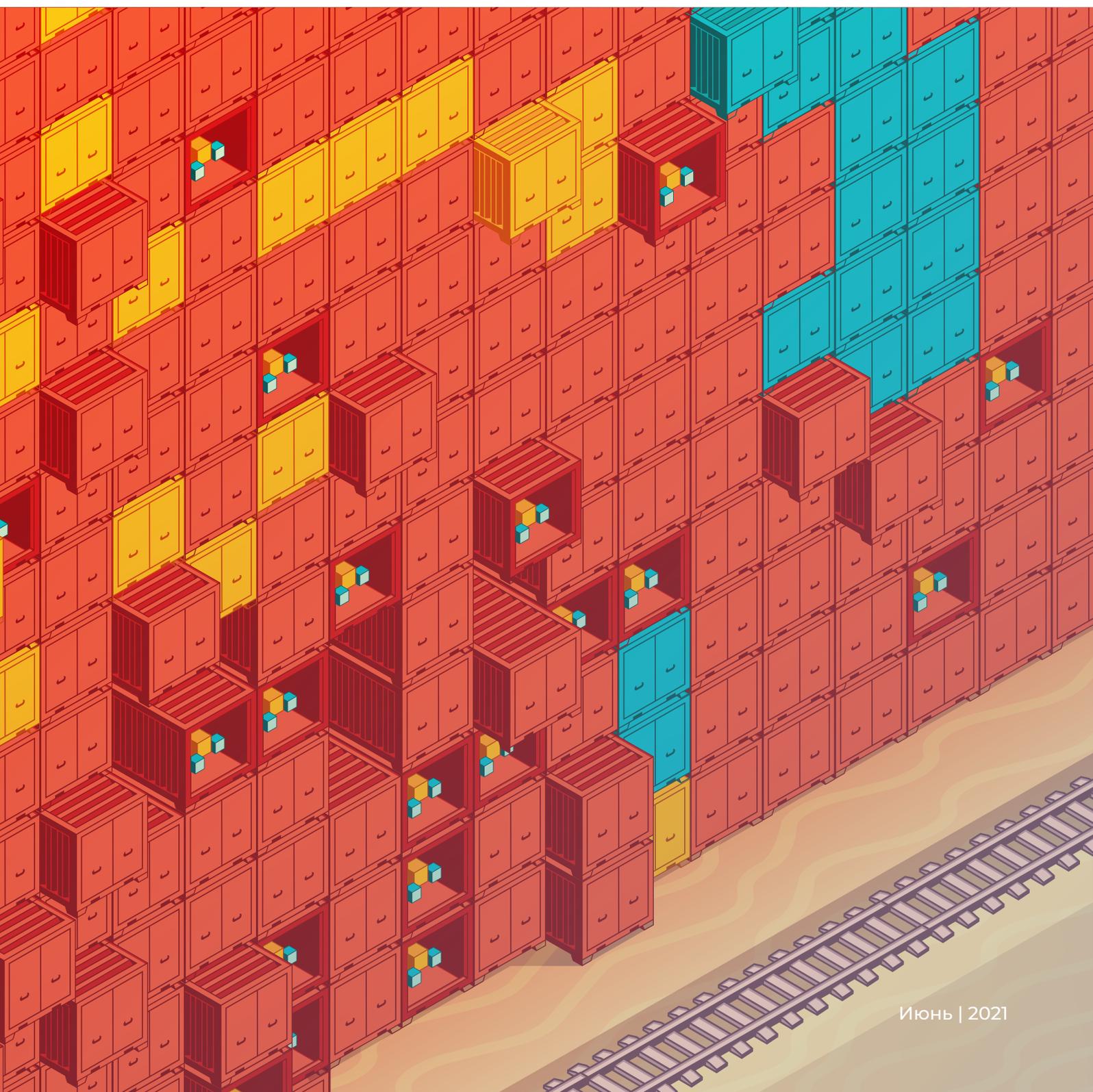

МОРСКИЕ И АВИАЦИОННЫЕ ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ: КОНЕЦ КРИЗИСНОГО РЕЖИМА?



Оглавление

—	Введение	2
—	Рынок морских грузоперевозок: текущее состояние и прогноз развития	3
	Морская логистика в кризисном режиме.....	3
	Ребалансировка рынка и ставки морского фрахта.....	6
—	Рынок авиагрузоперевозок: текущее состояние и прогноз развития	9
	Исторический кризис авиагрузоперевозок.....	9
	Станут ли авиаперевозки выгодоприобретателем кризиса?.....	12
—	Заключение	14

ВВЕДЕНИЕ

Вот уже более года весь мир живет с COVID-19 и связанными с ним ограничениями. Колоссальное влияние коронакризис оказал на транспортно-логистическую отрасль: морские, железнодорожные и воздушные грузоперевозки. Часть из них продолжает пребывать в кризисном режиме, другие же стали выгодоприобретателями кризиса.

Морские грузоперевозки в направлении Китай — Европа — Китай с самого начала пандемии находятся в кризисном состоянии. Если в апреле 2020 г. ставка индекса WCI Drewry, отражающего стоимость морского фрахта между Восточной Азией и Европой, составляла 1 495 долл. за СФЭ, то в апреле 2021 г. — уже 5 472 долл. (+266%) с тенденцией к росту. Морские грузоперевозки столкнулись со сбоями в глобальных цепочках добавленной стоимости, что усугубило структурные дисбалансы рынка и привело к скоплению контейнеров в Северной Америке и Европе, а также к резкому росту ставок на перевозки.

В авиаперевозках в апреле 2020 г. было зафиксировано историческое падение объемов, составившее более 90% в сравнении год к году. Если говорить о цифрах, в прошедшем 2020 году пандемия нанесла отрасли авиаперевозок ущерб порядка 370 млрд долл. потерянных доходов в сравнении с 2019 г. Хотя ситуация улучшается, по ряду прогнозов рынок не восстановится до прежних уровней вплоть до конца 2022 г.

Выгодоприобретателем коронакризиса стали железнодорожные контейнерные перевозки в направлении Китай — Европа — Китай. Если в 2019 г. по евразийскому железнодорожному маршруту было перевезено 333 тыс. ДФЭ, то в 2020 г. — уже 546,9 тыс. ДФЭ, а за первое полугодие 2021 г. — 352,7 тыс. тонн, что больше показателя за весь 2019 г.

На фоне пандемии железная дорога показала себя надежным, предсказуемым видом транспорта. Железная дорога оказалась гораздо менее восприимчива к коронавирусным ограничениям, а ставка на железнодорожные грузоперевозки оставалась стабильной в диапазоне 2600–2700 долл. за СФЭ.

Тем не менее, массовая вакцинация и выход транспортной логистики из кризисного состояния ставят на повестку вопрос устойчивости восстановления авиагрузоперевозок, скорости возвращения к нормальному уровню ставок морского фрахта и сохранения преимуществ железной дороги в долгосрочной перспективе. Какой будет транспортная логистика после пандемии?

РЫНОК МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ

Морская логистика в кризисном режиме

COVID-19 привел к сбоям цепочек поставок, усугубив структурные дисбалансы в морских грузоперевозках. Сокращение пропускной способности транспортной инфраструктуры, нарушение цепочек добавленной стоимости — основы глобальной торговли и межрегиональной грузовой логистики — из-за локдаунов и торговых ограничений, дополнительные проверки на границах и сбои в работе привели к переходу транспортно-логистической сферы в кризисный режим.

Пандемия и связанные с ней ограничения наложились на структурные дисбалансы на рынке контейнерных перевозок. В течение долгого времени Китай имеет постоянный профицит торгового баланса в торговле с США и Европой — 316,9 млрд долл. с США и 181 млрд евро с ЕС по итогам 2020 г. Вследствие этого контейнеры, в которых осуществляется перевозка товаров, систематически скапливались в Северной Америке и Европе, не находя спроса на использование в обратном направлении. Сочетание структурных факторов и сбоев вследствие коронакризиса привели к радикальному росту ставок морского фрахта.

Так, вспышка COVID-19 на юге Китая серьезно повлияла на функционирование крупного китайского порта Гуанчжоу, привела к сбоям и скопленю грузов. Поскольку Гуанчжоу является пятым портом мира по грузопотоку (23 млн ДФЭ в 2019 г.), стабильность его работы оказывает влияние на весь рынок морских грузоперевозок. То же самое справедливо и для китайских портов и азиатских в целом, поскольку они являются крупнейшими в мире: 7 из 10 крупнейших портов мира находятся в Китае. Как показала ситуация с портом Яньтянь (провинция Гуандун), любые задержки или ограничения в китайских портах провоцируют кризис всей отрасли морских грузоперевозок.

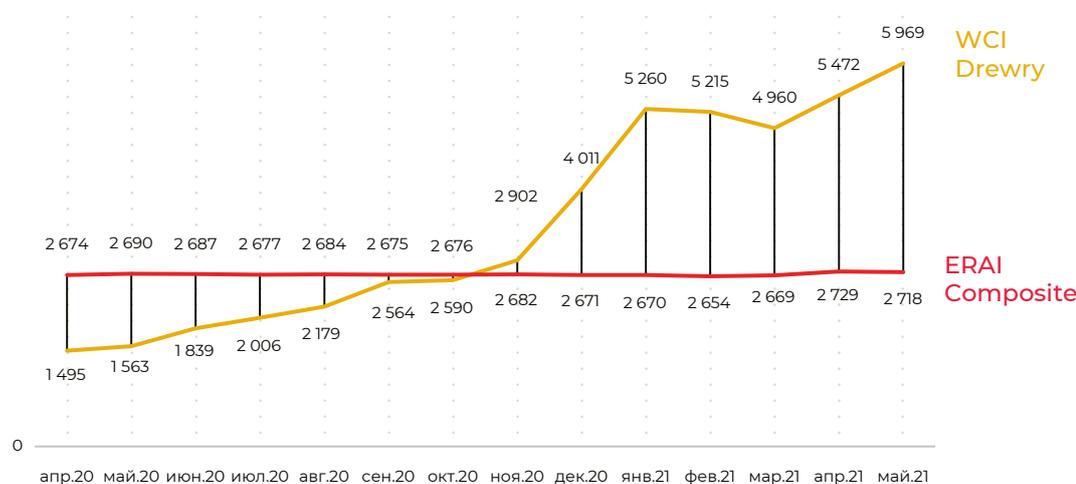
Распространение коронавируса начало оказывать влияние на международный транспорт уже в марте — апреле 2020 г. Как показывает динамика индекса WCI Drewry, отражающего стоимость морского фрахта в направлении Китай — Европа — Китай, с апреля 2020 г. начался последовательный рост ставок на морские контейнерные грузоперевозки. К октябрю 2020 г. впервые став-

ки морского фрахта и ставки железнодорожных контейнерных перевозок по евразийскому маршруту, основному железнодорожному маршруту между Китаем и Европой, сравнялись. А уже в ноябре индекс WCI Drewry обогнал индекс ERAI Composite: 2 902 долл. за СФЭ против 2 682 долл.

Далее рост морских ставок продолжился на фоне непрекращающихся сбоев и скопления контейнеров в Северной Америке и Европе. В январе 2021 г. стоимость морского фрахта достигла отметки 5 260 долл. за СФЭ, после чего началось снижение, воспринятое многими как возвращение к нормальности. Тем не менее, снизившись до 4 960 долл. за СФЭ в марте 2021 г., ставки на морские грузоперевозки продолжили рост, обновив рекорд в мае 2021 г. на фоне ситуации в Южном Китае — 5 969 долл. за СФЭ.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ ERAI COMPOSITE И WCI DREWRY

долл./СФЭ



Источник: ERAI.

В это же время контейнерные железнодорожные перевозки начали ощущать повышенную нагрузку из-за перетекания значительного количества грузов «с моря на рельсы». Стабильность железнодорожных ставок стала весомым конкурентным преимуществом и стимулировала ускоренный модальный сдвиг в пользу железнодорожных грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай. Если рост ставок на морской фрахт составил более 250%, то ставки железнодорожного транзита увеличились лишь на 2% за рассматриваемый период.

Основной рост стоимости морского фрахта произошел из-за удорожания грузоперевозок на западном направлении, то есть из Китая в Европу. Что касается основных маршрутов, наибольший рост стоимости, по данным WCI Drewry, показали такие, как Шанхай — Роттердам (+567% год к году, 12,2 тыс. долл.), Шанхай — Генуя (+502%, 11,7 тыс. долл.), Шанхай — Лос-Анджелес (+272%, 9,1 тыс. долл.). В то же время стоимость фрахта в направлении Роттердам — Шанхай составила 1,6 тыс. долл. (+37%), что находится в поле нормального значения до начала пандемии.

СТОИМОСТЬ МОРСКОГО ФРАХТА, долл.

Маршрут	17 июн.'21	24 июн.'21	1 июл.'21	Еженедельное изменение (%)	Годовое изменение (%)
Составной индекс	6 957	8 062	8 399	4% ▲	346% ▲
Шанхай - Роттердам	11 196	11 975	12 203	2% ▲	567% ▲
Роттердам - Шанхай	1 583	1 649	1 684	2% ▲	37% ▲
Шанхай - Генуя	10 845	11 448	11 774	3% ▲	502% ▲
Шанхай - Лос-Анджелес	6 358	8 548	9 165	7% ▲	272% ▲
Лос-Анджелес - Шанхай	931	1 041	1 284	23% ▲	146% ▲
Шанхай - Нью-Йорк	8 017	11 180	11 719	5% ▲	267% ▲
Нью-Йорк - Роттердам	1 121	1 155	1 166	1% ▲	129% ▲
Роттердам - Нью-Йорк	4 607	4 744	5 008	6% ▲	105% ▲

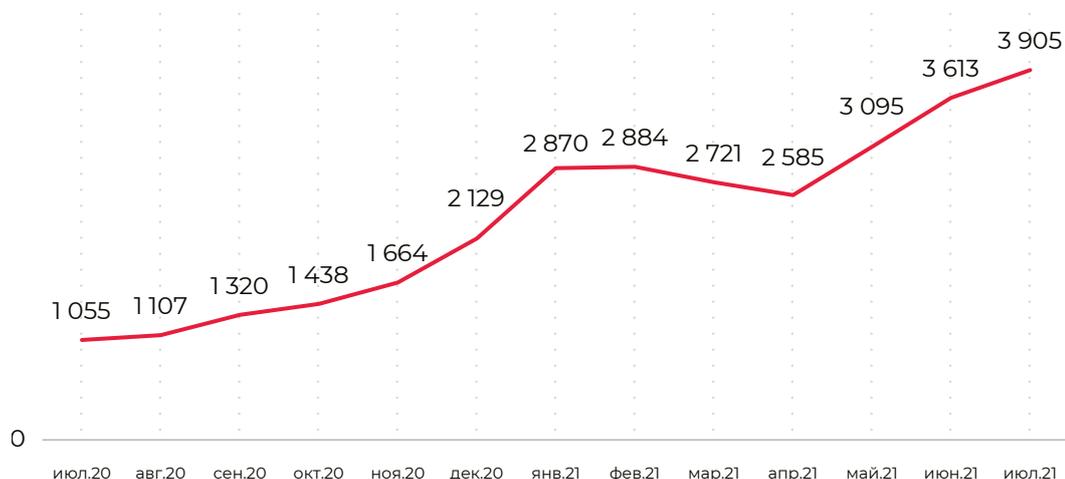
Источник: Drewry Supply Chain Advisors

Шанхайский индекс контейнерных перевозок (SCFI), отражающий спотовые ставки морских грузоперевозок из Китая (экспорт Китая) по 13 направлениям и обновляемый еженедельно, также наглядно иллюстрирует развитие кризиса в морских грузоперевозках. Как и в 2019 г., индекс SCFI в 2020 г. долгое время оставался достаточно стабильным, несмотря на сбои в поставках грузов. Тем не менее, уже с июля 2020 г. стоимость поставок китайских товаров в Европу и США начала расти, достигнув локального пика в феврале 2021 г. — 2 884 долл. за ДФЭ.

В соответствии с общей динамикой, уже с февраля началось некоторое снижение ставок морского фрахта, которые в начале апреля 2021 г. опустились до отметки в 2 585 долл. за ДФЭ. Однако из-за сбоев в расписании движения контейнеровозов, общего замедления контейнерооборота из-за антикоронавирусных ограничений и аварий цены приняла восходящую динамику. На начало июля 2021 г. ставка индекса достигла отметки в 3 905 долл. за ДФЭ, а по отдельным маршрутам превысила 5 000 долл., что является историческим рекордом.

ДИНАМИКА ИНДЕКСА SCFI

долл./ДФЭ



Источник: индекс SCFI.

Причинами кризисного состояния морских грузоперевозок между Европой и Китаем стали не антиковидные ограничения и сбои, а структурные дисбалансы, обостренные коронакризисом. Несбалансированность торговли Китая с США и Европой вела к диспропорциям товаропотоков. Китай, как «мастерская мира», направлял свои товары в ЕС и США — преимущественно потребительские товары, механические изделия, электронику и комплектующие. При этом превосходство экспорта над импортом привело к дефициту порожних контейнеров в Китае.

В 2019 г. структурные дисбалансы уже проявляли себя в ситуации со скоплением порожних контейнеров в США из-за сократившегося экспорта сои из этой страны и рефконтейнеров в Китае из-за массового забоя свиней вследствие чумы. При этом уже тогда континентальные маршруты доставки начали набирать популярность благодаря преимуществу скорости (порядка шести суток от границы к границе), а также доступу к контейнерам внутри континента, вне зависимости от океанской торговли. А такие события, как инцидент с судном Ever Given в Суэцком канале, затор в порту Гамбурга и подобные им, также вносят свой вклад в рост ставок и обретение железными дорогами новых преимуществ в борьбе за клиентов.

— Ребалансировка рынка и ставки морского фрахта

Несмотря на всё новые рекорды стоимости, рынок морских грузоперевозок в направлении Китай — Европа — Китай использует текущий момент для наращивания прибыли. По ряду оценок, 2021 г. станет наиболее прибыльным для индустрии, несмотря на сбои в цепочках поставок товаров. За первую половину 2021 г. основные морские перевозчики, по оценке Lloyd, заработали рекордные 16,2 млрд долл. В то же время, по оценке Drewry, по итогам 2021 г. доналоговая прибыль морских перевозчиков может составить до 80 млрд долл., что является рекордом.

Сложившаяся ситуация становится вызовом для грузоотправителей, особенно в сегменте FMCG, которые терпят убытки и вынуждены считаться с текущей конъюнктурой рынка, во многом выгодной перевозчикам и диктуемой ими. В силу инерции заторов последствия перекрытия Суэцкого канала или кризиса в порту Яньтянь будут постепенно ощущаться вдоль всей цепочки поставок на протяжении двух-трех кварталов.

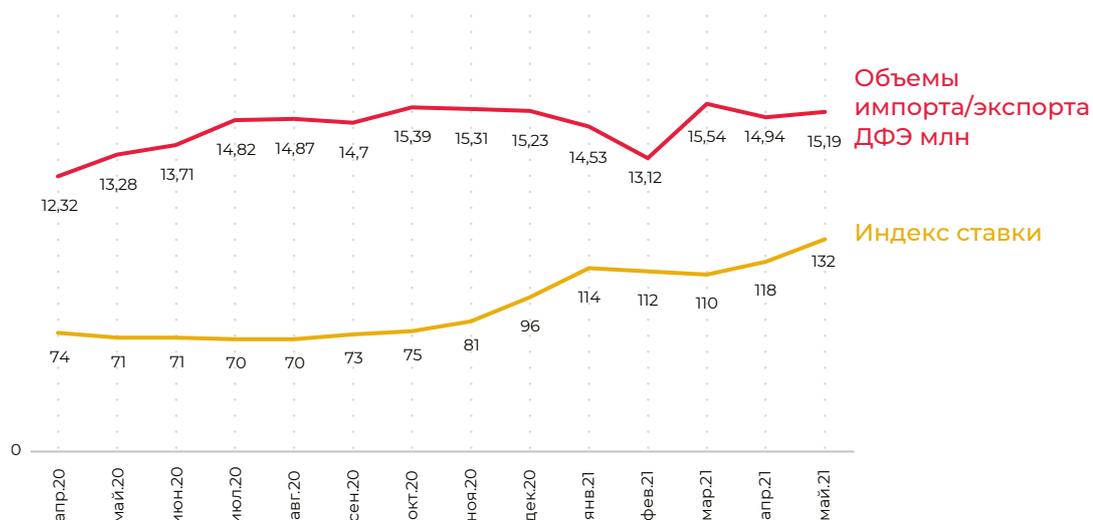
При этом антиковидные ограничения в китайских портах, по некоторым оценкам, могут привести к большим сбоям, чем даже перекрытие Суэцкого канала наподобие ситуации с Ever Given. Из-за возросшего времени ожидания в южнокитайских портах в определенный момент времени в водах близ Гонконга на якоре стояли более 100 судов вместимостью более 600 тыс. ДФЭ. Время ожидания судов на рейде может достигать 20 дней.

Однако в долгосрочной перспективе сохранение столь высоких ставок морского фрахта маловероятно. Во-первых, вакцинация населения и восстановление мировой экономики ведут к нормализации режима работы компаний и цепочек добавленной стоимости в мире. Наиболее высокие и стабильные **темпы восстановления** показывает экономика Китая. Вслед за ней постепенно к обычному состоянию возвращается экономика ЕС, хотя и с отставанием от Китая: прирост ВВП ЕС ожидается **на уровне 4,5%** в 2021 году.

Во-вторых, сохраняющийся и стабильный высокий спрос на контейнерные перевозки на фоне роста индикаторов стоимости морского фрахта при **растущем предложении** со стороны перевозчиков позволяет сделать вывод об отсутствии объективных предпосылок для сохранения рекордных ставок в долгосрочной перспективе.

Статистический сервис Container Trade Statistics (CTS) оценивает глобальный спрос на контейнерные перевозки в мае 2021 г. в 15,19 млн ДФЭ. Таким образом, с апреля 2020 г. спрос увеличился чуть менее чем на 3 млн ДФЭ. За то же время индекс стоимости морского фрахта CTS достиг рекордной отметки в 132 пункта от базового уровня до пандемии.

ГЛОБАЛЬНЫЙ СПРОС НА КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ДИНАМИКА ИНДИКАТОРА СТОИМОСТИ МОРСКОГО ФРАХТА CTS



Источник: Container Trade Statistics (CTS).

В случае отсутствия сбоев и аварий эффект заторов в Суэце и Южном Китае постепенно пройдет по всей цепочке поставок и будет преодолен в течение двух-трех кварталов. По оценке Drewry, на момент написания обзора доля отмененных рейсов составляет **лишь 5%**, при том что на пике пандемии в мае 2020 г. было отменено **порядка 55%** транстихоокеанских рейсов. Это говорит о постепенной нормализации ситуации.

Несмотря на формирующиеся предпосылки для возвращения к балансу, высокие ставки, по всей видимости, могут только снизиться, но не вернуться к допандемической норме из-за сопротивления перевозчиков. Морские перевозчики извлекают выгоду из ситуации из-за отсутствия альтернатив на ряде направлений, тогда как возможности железнодорожного транзита по наращиванию объемов ограничены возможностями инфраструктуры.

Важным фактором, который будет включен в стоимость фрахта в будущем, является повестка декарбонизации транспорта. Внутри ЕС продолжает обсуждаться вопрос включения морских перевозок в систему торговли квотами на выброс (EU ETS). В настоящее время не существует такого топлива с нулевым выбросом углерода, которое могло бы иметь распространение в мировом масштабе и при этом быть конкурентоспособным по цене в сравнении с используемым сейчас флотским мазутом. Экологическое регулирование отрасли будет, очевидно, нарастать, равно как и издержки перевозчиков.

Международная морская организация ООН (ИМО) была вынуждена принять в 2018 г. стратегию сокращения выбросов в отрасли. В рамках плана ко всем новым судам будут предъявляться обязательные требования к энергоэффективности двигателей, а с 2019 г. все суда будут обязаны собирать данные о потреблении топлива для точной оценки выбросов. Дополнительно с 2020 г. были установлены ограничения на содержание серы в используемом топливе (максимум 0,5%), чтобы сократить выбросы диоксида серы в атмосферу. Согласно стратегии, к 2050 г. планируется сократить выбросы от морского транспорта на 50% по сравнению с базовым уровнем 2008 г.

На фоне сложившегося «рынка продавца», когда перевозчики стремятся воспользоваться ситуацией и закрепить текущие цены в долгосрочных контрактах, альтернативные маршруты, прежде всего железнодорожные, отличаются стабильным ценообразованием и сохранением преимущества скорости доставки. Одним из выгодоприобретателей является евразийский железнодорожный маршрут. Однако на фоне сохранения высоких ставок морского фрахта и загруженности железнодорожного транзита (доля порожних контейнеров лишь 7%) все отчетливее встает вопрос повышения ставок транзита.

РЫНОК АВИАГРУЗОПЕРЕВОЗОК: ТЕКУЩЕЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОГНОЗ РАЗВИТИЯ

Исторический кризис авиагрузоперевозок

Авиаперевозки стали тем видом транспорта, по которому пандемия нанесла прямой и непосредственный удар. В апреле — мае 2020 г. авиасообщение, казалось, замерло. В какой-то момент авиаперевозки сократились почти на 95%. До пандемии, в 2019 г., в трюмах пассажирских авиалайнеров перевозилось порядка 59% тонно-километров грузов, перевозимых по воздуху (41% составляли отдельные грузовые рейсы). Следовательно, обрушение пассажирского авиасообщения привело к падению рынка грузовых авиаперевозок.

Прошедший год стал временем исторического кризиса авиагрузоперевозок. Если говорить о цифрах, в прошедшем 2020 году пандемия нанесла отрасли авиаперевозок ущерб порядка 370 млрд долл. потерянных доходов в сравнении с 2019 годом. Как отмечается, ущерб от COVID-19 значительно превзошел потери отрасли от всех других кризисов, в том числе атак 11 сентября 2001 г., рецессии 1991 г. и кризиса 2009 г.

По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), по итогам второго квартала 2021 г. объем воздушных грузоперевозок, выражаемый в тонно-километрах, вырос на 8,4% в сравнении с аналогичным периодом 2019 г. Весна 2021 г. стала временем восстановления рынка и опережающего роста. Ключевым фактором стало оживление экономики и новый экономический цикл, приведший к ускоренному пополнению складов производителями.

Однако восстановление происходит неравномерно. Первыми рост показали внутренние перевозки в Китае. На международном рынке восстанавливаются авиаперевозки в Северной Америке. В Европе рост все еще умеренный, а в Латинской Америке по-прежнему наблюдается стагнация на фоне антиковидных ограничений. Маршруты Китай — США и Европа — Китай остаются лидерами воздушного грузопотока. Помимо экономического восстановления поддержку рынку оказывает рост туристического потока, хотя сегмент бизнес-поездок по-прежнему находится в кризисном состоянии.

РЕКОРДНЫЙ ОБЪЕМ ВОЗДУШНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В МАРТЕ

Объем грузоперевозок в тонно-километрах (СТКs) вырос на 4,4% по сравнению с докризисным уровнем (март 2019 г.)



Источник: IATA Economics using data from IATA Monthly Statistics

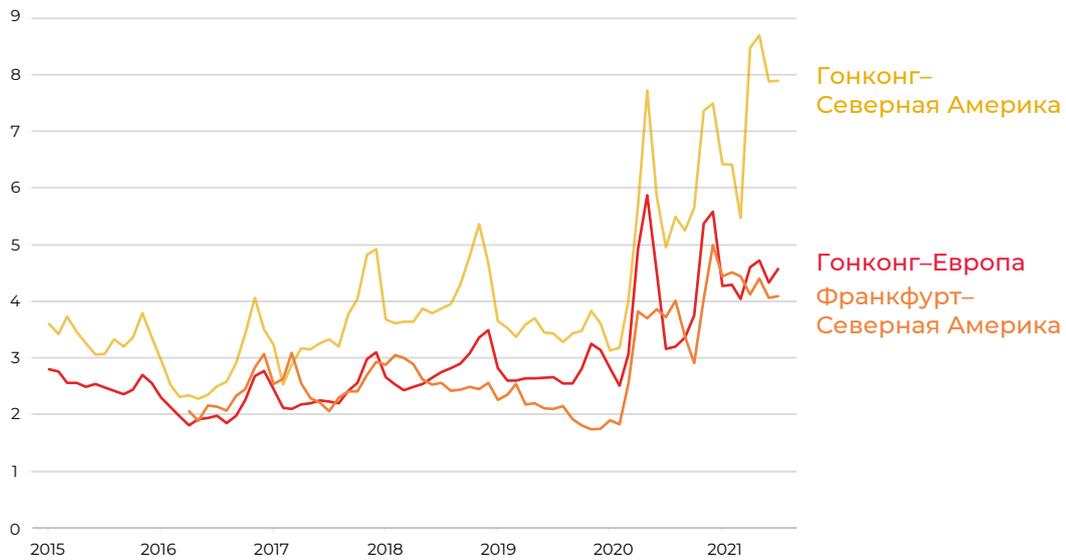
В первом квартале 2021 г., несмотря на рост перевезенных тонно-километров, мощности по перевозке остались **на значениях**, заметно ниже докризисных. Так, объем доступных грузовых тонно-километров (АСТКs) в целом по отрасли почти на 12% меньше, чем до пандемии, в Европе почти на 16% меньше при росте объемов перевозки на 5,6%, а в Азии — на 20% при росте в 2,4%. Наличие подобного разрыва является следствием сокращения мощностей в 2020 г. и будет ограничивать восстановление грузоперевозок в долгосрочной перспективе.

Воздушным аналогом Шанхайского индекса контейнерных перевозок по морю является ТАС Index, отражающий стоимость авиагрузоперевозки на спотовом рынке на ряде бенчмарк-направлений. Как и на рынке морского фрахта, авиaperевозки переживают период турбулентности и роста цен, в особенности на направлении Гонконг — Северная Америка.

Стоимость авиаперевозки одного килограмма груза между Гонконгом и аэропортами Европы достигла рекордного значения в мае 2020 г. — 5,88 долл./кг при нормальной цене в 2–3 долл./кг. Именно на этот период пришелся максимум падения авиаперевозок. Однако уже в декабре 2020 г. ставка вновь подступила к пиковым значениям, остановившись на отметке в 5,59 долл./кг.

По итогам июня 2021 г. ставки на авиагрузоперевозки между Китаем и Европой все еще остаются высокими, закрепившись на уровне 4,34 долл./кг, что на 63% больше стоимости провоза килограмма груза в 2019 г.

ИНДЕКС БАЛТИЙСКОЙ БИРЖИ BALTIC EXCHANGE AIR FREIGHT INDEX (BAI) НА ОСНОВЕ ДАННЫХ TAC

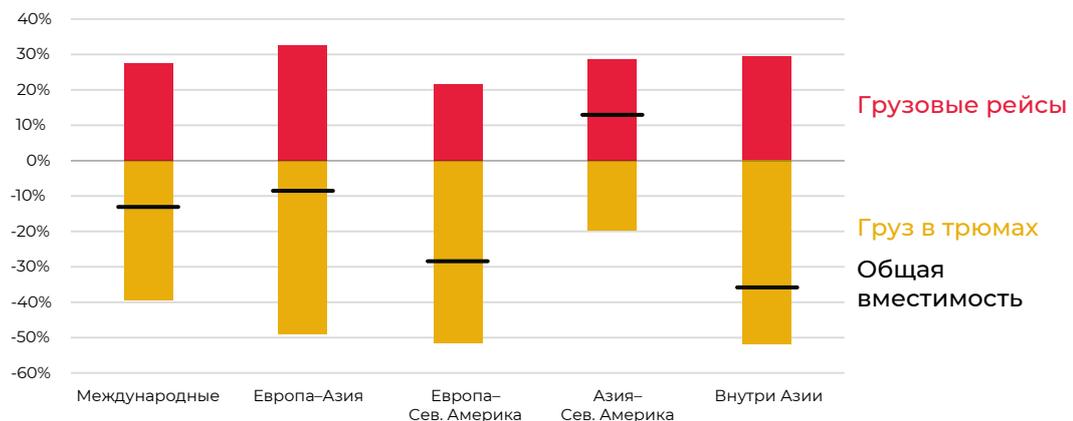


Источник: [TAC Index](#).

С падением пассажирского трафика авиаперевозчики стремились «отбить» часть потерь, используя лайнеры для грузопассажирских и грузовых перевозок. Тем не менее, перевозка товаров в трюмах пассажирских лайнеров, основной вид воздушной грузоперевозки, по-прежнему ограничена темпами восстановления туристической отрасли. В то же время, отдельные грузовые рейсы, хотя их количество и увеличилось, все равно не могут компенсировать потери и вернуться к докризисному уровню.

ОБЪЕМ МЕЖДУНАРОДНЫХ ДОСТУПНЫХ ТОННО-КИЛОМЕТРОВ (АТК) ЗА 3 МЕСЯЦА (ДО АПРЕЛЯ 2021 Г.)

Изменение по сравнению с тем же периодом в 2019 г., в процентах



Источник: IATA Monthly Statistics

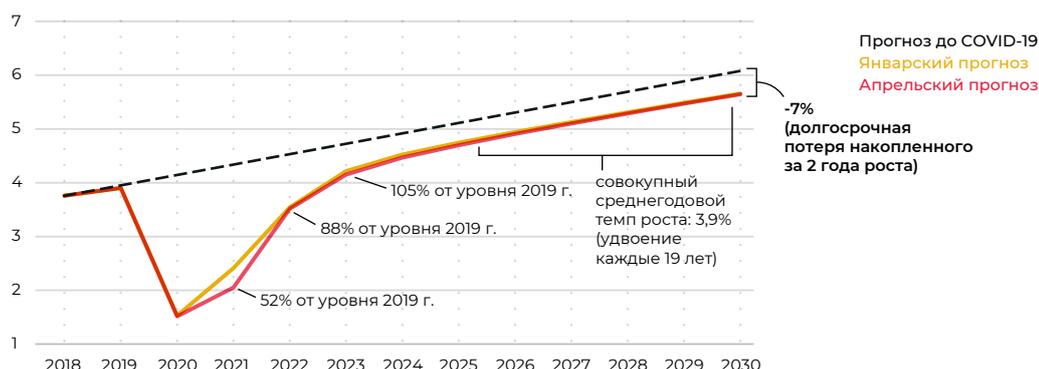
Станут ли авиаперевозки выгодоприобретателем кризиса?

Грузовые авиаперевозки, как и авиатранспорт в целом, оказались в числе наиболее пострадавших от COVID-19 отраслей. Однако на фоне кризиса морских перевозок — задержек поставки, роста ставок, доминирования морских перевозчиков — авиагрузоперевозки могут стать одним из выгодоприобретателей кризиса, равно как и железнодорожные транзитные перевозки.

Отчетливо обозначившийся в первом и втором кварталах 2021 г. тренд на восстановление отрасли продолжится, а его темпы будут зависеть от успеха борьбы с коронавирусом и, соответственно, темпов восстановления пассажирского трафика. В целом отрасль авиаперевозок потеряла примерно два года роста из-за пандемии. По последнему прогнозу IATA, показатели пассажиропотока по итогам 2021 г. составят 52% от уровня предпандемийного 2019 г., в 2022 г. — 88%, а в 2023 г. — 105%.

ПАССАЖИРОПОТОК В МИРЕ

млрд. человек



Источник: IATA Economics using data from Tourism Economic/IATA Air Passenger Forecast, April 2021.

Ограничителем восстановления и роста станут сократившиеся в период пандемии мощности авиаперевозчиков. Многие перевозчики были вынуждены сократить штат, продать авиапарк и отказаться от новых заказов на самолеты. Данный фактор проявится на поздних этапах восстановления по мере возвращения спроса и загрузки.

Колоссальным вызовом для всей отрасли авиаперевозок является повестка декарбонизации. Авиаперевозки считаются наименее экологичным способом доставки грузов. Прямые выбросы от наиболее «зеленого» способа авиаперевозок, дальнемагистрального грузового лайнера, составляют от 250 до 900 г CO₂ на тонно-километр.

Инициативы международных отраслевых организаций по переходу на более экологичное развитие индустрии, например Система компенсации и сокращения выбросов углерода (CORSIA) Международной организации гражданской авиации, являются важными шагами, равно как и операционные улучшения

и использование биотоплива. Экологизации отрасли мешают объективные технологические и экономические препятствия. Кроме того, негативное влияние авиатранспорта не ограничивается только выбросами CO₂ — самолеты эмитируют и другие парниковые газы.

Несмотря на кризис, рано или поздно авиатранспорт, как и морской, будет включен в систему торговли квотами на выброс CO₂ ЕС. Уже сегодня, как отмечают эксперты, регулятор готов оказывать помощь пострадавшей отрасли только при условии дальнейшей экологической трансформации. Отдельные страны ЕС вводят ограничения на внутренние авиарейсы при наличии железнодорожной альтернативы, что ставит на повестку вопрос о перераспределении активов в пользу средне- и дальнемагистральных самолетов и об общей фокусировке на трансрегиональных и трансконтинентальных авиаперевозках. Так или иначе, перенесение цены на выбросы на потребителей увеличит стоимость транспортировки грузов и перевозки пассажиров авиатранспортом.

Поддерживающим фактором для авиаперевозок уже сейчас становится электронная коммерция. К 2022 г. доля товаров трансграничной электронной торговли в общем объеме грузов, перевозимых по воздуху, может составить 20%. Несмотря на высокую стоимость авиаперевозки, по некоторым оценкам порядка 70% товаров трансграничной электронной торговли доставляется по воздуху. Вместе с тем, железная дорога может стать конкурентом авиатранспорта в области товаров электронной торговли по некоторым направлениям, если принять во внимание меньшую стоимость грузоперевозки.

Согласно консенсус-прогнозу, возвращение авиагрузоперевозок к допандемийным показателям может произойти уже в 2022 г. Однако дальнейшее увеличение объемов будет затруднительным из-за выбывших мощностей. В долгосрочной перспективе все более значимым будет становиться фактор декарбонизации, включаемый в издержки компаний и стоимость услуг для грузоотправителей.

Наряду с железнодорожным транспортом авиаперевозчики могут извлечь выгоду из кризисной ситуации с морскими перевозчиками. Уже сейчас часть грузоотправителей, особенно на трансконтинентальных направлениях, выбирают авиатранспорт вместо морского. Однако здесь важна специфика товара и его тяготение к тому или иному виду транспорта. Очевидно, что кризис на море при улучшении эпидемиологической ситуации ускорит восстановление грузовых авиаперевозок и возвращение операционной деятельности и ставок в нормальный режим. Однако наличие объективных долгосрочных ограничителей ставит вопрос о темпах роста отрасли после фазы восстановления.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Морские грузоперевозки столкнулись со сбоями в глобальных цепочках добавленной стоимости, что усугубило структурные дисбалансы рынка и привело к скоплению контейнеров в Северной Америке и Европе, а также к резкому росту ставок на перевозки. Если в апреле 2020 г. ставка индекса WCI Drewry, отражающего стоимость морского фрахта между Восточной Азией и Европой, составляла 1 495 долл. за СФЭ, то в апреле 2021 г. — уже 5 472 долл. (+266%) с тенденцией к росту. Причиной кризисного режима работы морских грузоперевозок между Европой и Китаем стали не антиковидные ограничения и сбои, а структурные дисбалансы, обостренные коронакризисом.

Основной рост стоимости морского фрахта произошел из-за удорожания грузоперевозок на западном направлении, то есть из Китая в Европу. Что касается основных маршрутов, наибольший рост стоимости, по данным WCI Drewry, показали такие, как Шанхай — Роттердам (+567% год к году, 12,2 тыс. долл.), Шанхай — Генуя (+502%, 11,7 тыс. долл.), что связано с особенностями торговли Китая со своими партнерами, а именно значительным профицитом. В силу инерции заторов, последствия перекрытия Суэцкого канала или кризиса в порте Яньтань будут постепенно ощущаться вдоль всей цепочки поставок на протяжении двух-трех кварталов.

В долгосрочной перспективе сохранение высоких ставок морского фрахта маловероятно из-за ускорения темпов вакцинации, сохраняющегося спроса на контейнерные перевозки и наращивания предложения со стороны перевозчиков. Однако несмотря на формирующиеся предпосылки для возвращения к балансу, высокие ставки, по всей видимости, могут только снизиться, но не вернуться к допандемической норме из-за сопротивления перевозчиков. Также важно следить за углеродным регулированием, влияющим и на морскую, и на авиационную отрасль.

Еще больший урон пандемия нанесла авиаперевозкам, в том числе их грузовому сегменту. Если говорить о цифрах, в прошедшем 2020 г. пандемия нанесла отрасли авиаперевозок ущерб порядка 370 млрд долл. потерянных доходов в сравнении с 2019 г. Хотя ситуация улучшается, по ряду прогнозов рынок не восстановится до прежних уровней вплоть до конца 2022 г.

Однако весна 2021 г. стала временем восстановления рынка и опережающего роста. Ключевым фактором стало оживление экономики и новый экономический цикл, приведший к ускоренному пополнению складов производителями. Первыми рост показали внутренние перевозки в Китае. На международном рынке восстанавливаются авиаперевозки в Северной Америке. В Европе рост все еще умеренный.

Ограничителем роста авиагрузоперевозок будет выступать ограниченность предложения. Так, объем доступных грузовых тонно-километров (АТКс) в целом по отрасли почти на 12% меньше, чем до пандемии, в Европе почти на 16% меньше при росте объемов перевозки на 5,6%, а в Азии — на 20% при росте в 2,4%. По итогам июня 2021 г. ставки на авиагрузоперевозки между Китаем и Европой все еще остаются высокими, закрепившись на уровне 4,34 долл./кг, что на 63% больше стоимости провоза килограмма груза в 2019 г.

На фоне пандемии железная дорога показала себя надежным, предсказуемым видом транспорта, поскольку оказалась гораздо менее восприимчива к коронавирусным ограничениям, а ставка на железнодорожные грузоперевозки оставалась стабильной в диапазоне 2600–2700 долл. за СФЭ.