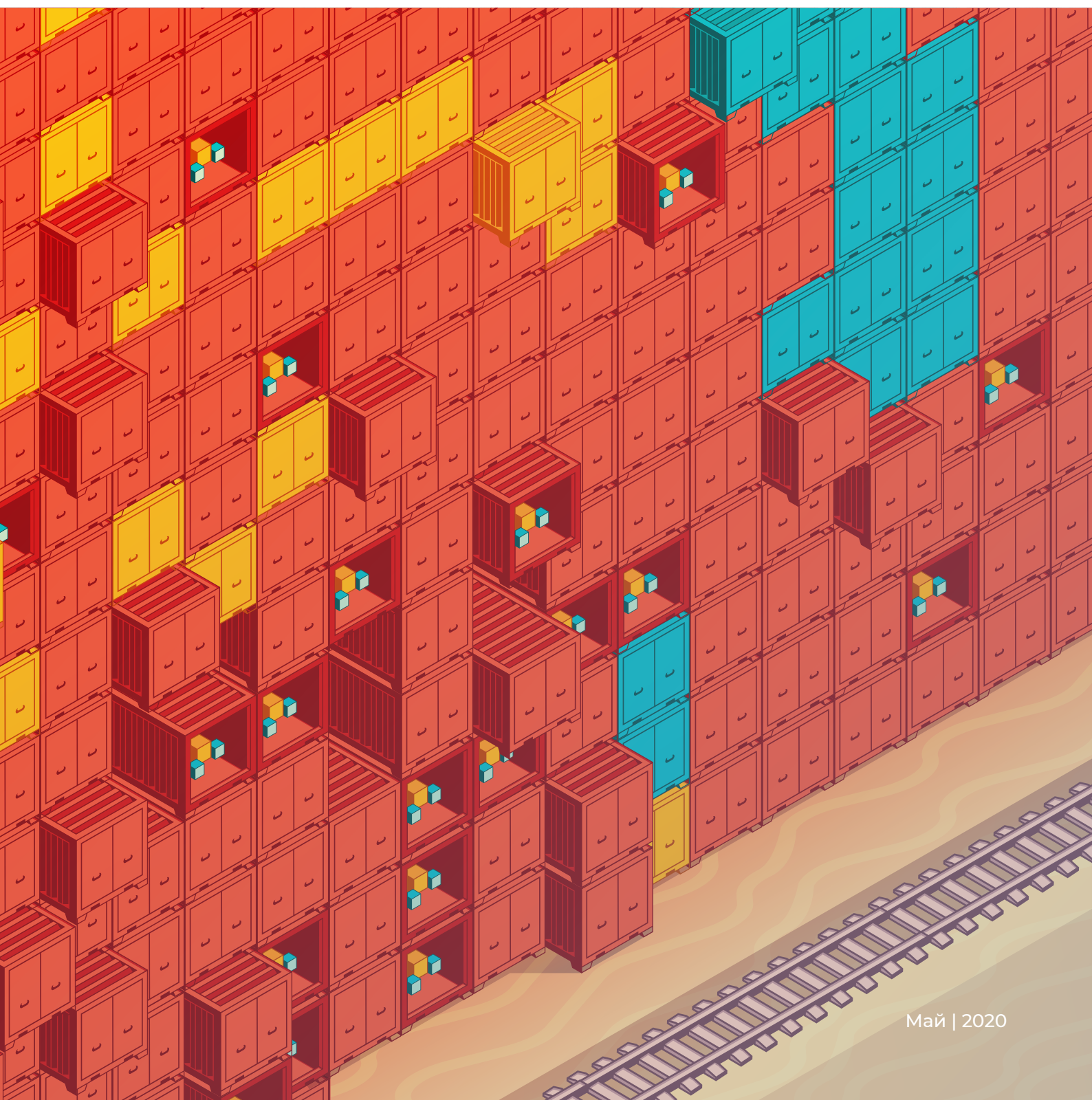

ОБЗОР ТЕКУЩЕГО СОСТОЯНИЯ РЫНКА МОРСКИХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК И АВИАПЕРЕВОЗОК: СЦЕНАРИЙ ВЫХОДА ИЗ КРИЗИСА



Оглавление

Текущее состояние и прогнозы развития рынка морских грузоперевозок	2
Blank sailing — основной тренд на рынке морских грузоперевозок	3
Баланс спроса и предложения — главный принцип антикризисных мер грузоперевозчиков.....	8
Индекс спроса и предложения упадёт до самого низкого показателя в 2020 г.....	9
Текущее состояние и прогноз развития рынка грузовых авиаперевозок	13
Ставки на авиаперевозки из Китая в Европу достигли рекордно высокого уровня.....	14
Авиакомпании перераспределяют свои активы	17
Авиационную отрасль ждёт U-образное восстановление.....	19
Заключение	21

**ТЕКУЩЕЕ
СОСТОЯНИЕ
И ПРОГНОЗЫ
РАЗВИТИЯ
РЫНКА МОРСКИХ
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**

— Текущее состояние и прогнозы развития рынка морских грузоперевозок

Вспышка коронавируса «обнажила» хрупкость мировых цепочек поставок, которые обеспечивают движение товарных потоков между странами. Из-за нестабильности положения логистического рынка перевозчики сталкиваются с новыми рисками и необходимостью быстро реагировать на изменения с целью управления ими. На текущий момент мировой рынок грузовых перевозок испытывает значительные трудности в связи с резким сокращением пропускной способности транспортной инфраструктуры из-за пандемии коронавирусной инфекции (COVID-19).

— Blank sailing — основной тренд на рынке морских грузоперевозок

По мнению экспертов, экономика Европы в настоящее время переживает продолжительный спад. Так, экономисты IHS Markit дают мрачную оценку ситуации, предсказывая, что экономический рост США не достигнет положительных значений до конца четвёртого квартала 2020 г. Международный валютный фонд (МВФ) в своём апрельском отчёте пересмотрел оценку роста мировой экономики: теперь ожидается спад на 3 % в 2020 г., что намного больше, чем во время финансового кризиса 2008–2009 гг. Таким образом, все экономические прогнозы, сделанные за последние шесть месяцев, изменились с плюса на минус.

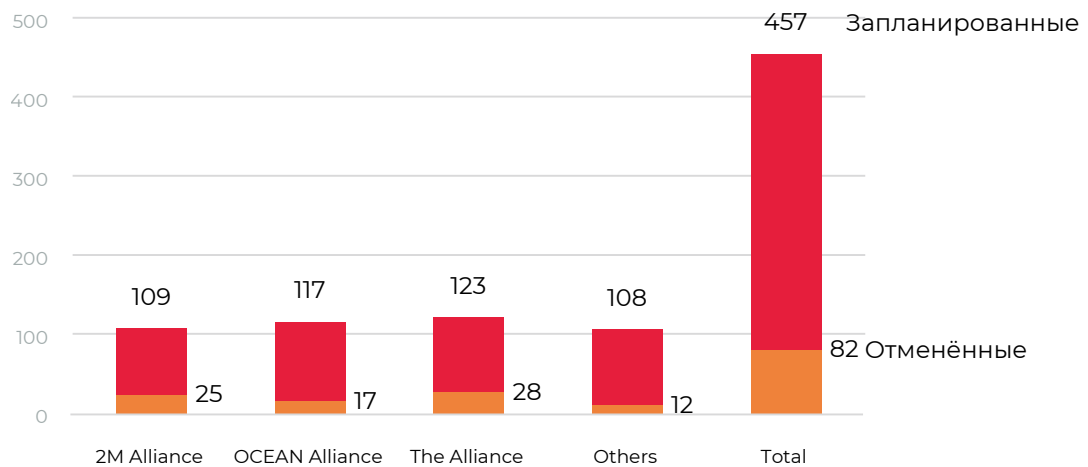
Морские перевозчики отреагировали на негативные прогнозы, объявив о планах по снижению загрузки в течение следующих нескольких недель, что приведёт к выводу из эксплуатации 20 % транстихоокеанских мощностей, в Азии и Европе в совокупности будет отменено 25–30 % рейсов, по данным Sea-Intelligence Maritime Consulting¹. Изъятие мощностей может привести к потере грузооборота в объёме 6,4 млн ДФЭ к концу июня. Самое большое количество отменённых рейсов наблюдалось в феврале 2020 г. в Азии, Северной Европе и Средиземноморье, когда был зафиксирован всплеск из 105 отмен транстихоокеанских перевозок; наименьшее количество отмечалось в марте: только 33 отмены, на 69 % меньше по сравнению с предыдущим месяцем². В мае 2020 г. отменено 82 из 457 запланированных рейсов за этот период (18 %). The Alliance принадлежит наибольшее количество отменённых рейсов за этот период (34 %), за ним следуют 2M (30 %) и Ocean Alliance (21 %).

1 Источник: https://www.joc.com/maritime-news/grim-economic-outlook-extend-suffering-carriers_20200415.html

2 Источник: <https://www.drewry.co.uk/logistics-executive-briefing/logistics-executive-briefing-articles/sailing-schedules-victim-of-covid-19>

Рисунок 1

КОЛИЧЕСТВО ОТМЕНЁННЫХ И ЗАПЛАНИРОВАННЫХ РЕЙСОВ ОСНОВНЫХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ, МАЙ 2020 Г.

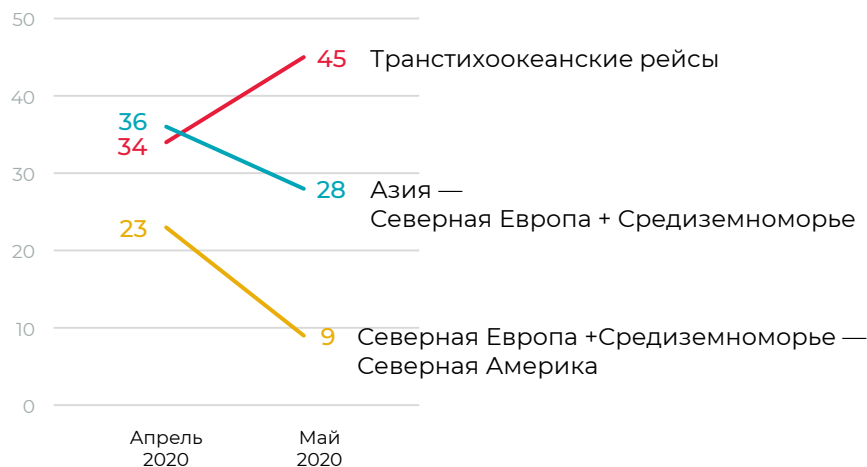


Источник: Drewry Cancelled Sailings Tracker

Транстихоокеанские перевозки пострадали от сокращения пропускной способности больше всех: 45 «пустых» рейсов, что составляет 55 % от общего количества запланированных рейсов в мае. Количество отменённых рейсов по направлениям Азия — Северная Европа и Средиземноморье составило 34 % от общего количества, Европа и Средиземноморье — Северная Америка — 11 %. Но в целом количество отменённых рейсов в апреле и мае сократилось на 12 % по сравнению с предыдущим месяцем, за исключением транстихоокеанской торговли, где наблюдается увеличение на 32 %. Ожидается, что перевозчики будут продолжать практику масштабных отмен рейсов в течение нескольких месяцев, в связи с чем грузоотправителям и экспедиторам следует наблюдать за ситуацией перед бронированием и в случае задержек заранее договариваться о продлении сроков поставки.

Рисунок 2

КОЛИЧЕСТВО ОТМЕНЁННЫХ РЕЙСОВ ПО ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ



Источник: Drewry Cancelled Sailings Tracker

Вспышка коронавируса вызвала не только сокращение пропускной способности, но и снижение спроса на покупку судов и контейнеров, что приведёт в ближайшем будущем к сокращению или, как минимум, отсутствию роста парка грузовых контейнеров.

Согласно последнему опубликованному отчёту Drewry «Container Census & Leasing and Equipment Forecaster»³, ставки аренды и цены на основные категории контейнеров в первом квартале 2020 г. выросли по сравнению с четвёртым кварталом 2019 г. В первую очередь это стало результатом повышения оптимизма в отношении перспектив международной торговли. США и Китай подписали первую фазу нового торгового соглашения, и была завершена сделка по Brexit. Цены на контейнеры основных китайских производителей увеличились, как и арендные ставки сухогрузных контейнеров (20-футовых, 40-футовых) — на 15–20 % по сравнению с четвёртым кварталом 2019 г. Все эти события скрывают реальную интенсивную волатильность на рынке. В начале года цена стандартного 20-футового контейнера составляла 1 750 долл. США. К концу февраля 2020 г. стоимость увеличилась до 2 150 долл. США, а затем резко снизилась до примерно 1 900 долл. США в конце марта. Общий объём производства сухогрузных и рефрижераторных контейнеров в первом квартале 2020 г. был одним из самых низких за предыдущие аналогичные периоды: на 33 % ниже, чем в четвёртом квартале 2019 г., и на 35 % ниже, чем в соответствующем периоде 2019 г. Несмотря на это, согласно оценкам экспертов Drewry, цены на контейнеры и арендные ставки в 2020 г. будут относительно стабильными.

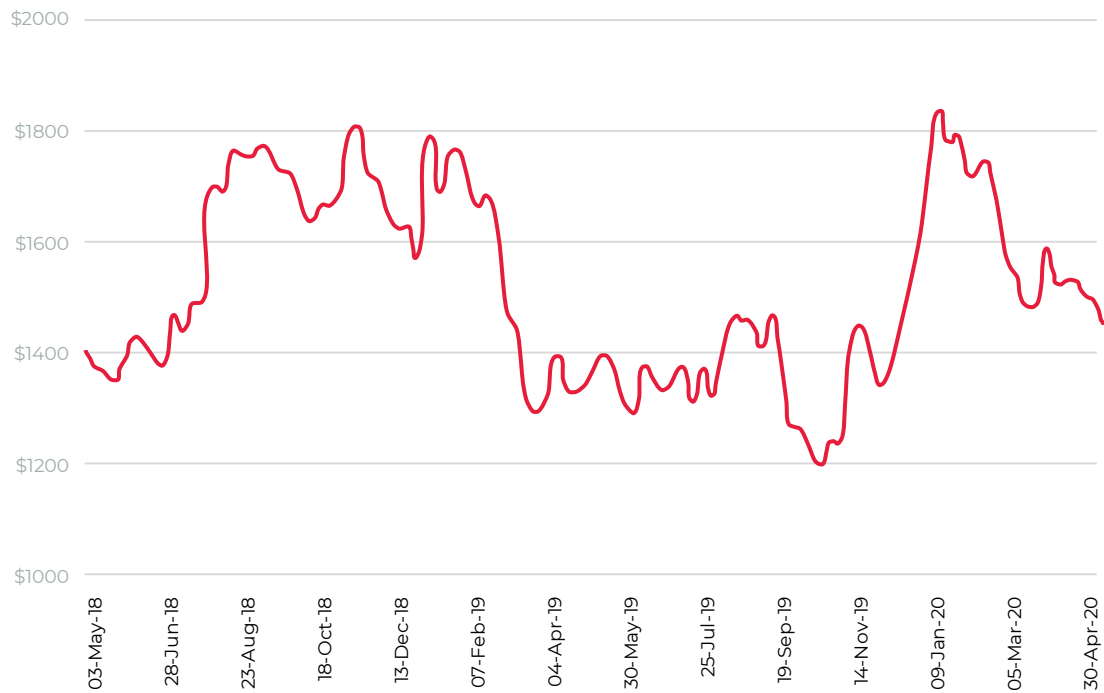
В отличие от цен на контейнеры, ставки на перевозки значительно снизились с начала 2020 г. В последнюю неделю апреля значение индекса снизилось на 3,1 % по сравнению с предыдущей неделей и на 4,9 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. Тем не менее, средний индекс WCI Drewry за текущий год составляет 1 610 долл. США за СФЭ, что на 229 долл. США (16,6 %) выше, чем пятилетнее среднее значение в 1 381 долл. США за СФЭ⁴. Спотовые ставки Шанхай — Генуя за последнюю неделю апреля упали на 14 %, снизившись на 254 долл. США до 1 617 долл. США за СФЭ. Ставки Шанхай — Роттердам упали на 1 % или 18 долл. США до 1 472 долл. США за СФЭ. Тем не менее, необходимо отметить, что спотовые ставки фрахтового индекса Shanghai Containerized Freight Index (SCFI) составляли 725 долл. США за СФЭ 17 апреля, что на 10 % выше, чем за аналогичный период прошлого года. Фактически, спотовая ставка упала только на 79 долл. США за последние семь недель, что необычно для такой нестабильной динамики торговли. Но эта тенденция сохранится ненадолго, Drewry прогнозирует повышение ставок в течение ближайших недель.

3 Источник: <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/container-census--leasing-and-equipment-forecaster-annual-subscription>

4 Источник: <http://maritime-connector.com/maritime-economy/drewry-world-container-index-down-by-31/>

Рисунок 3

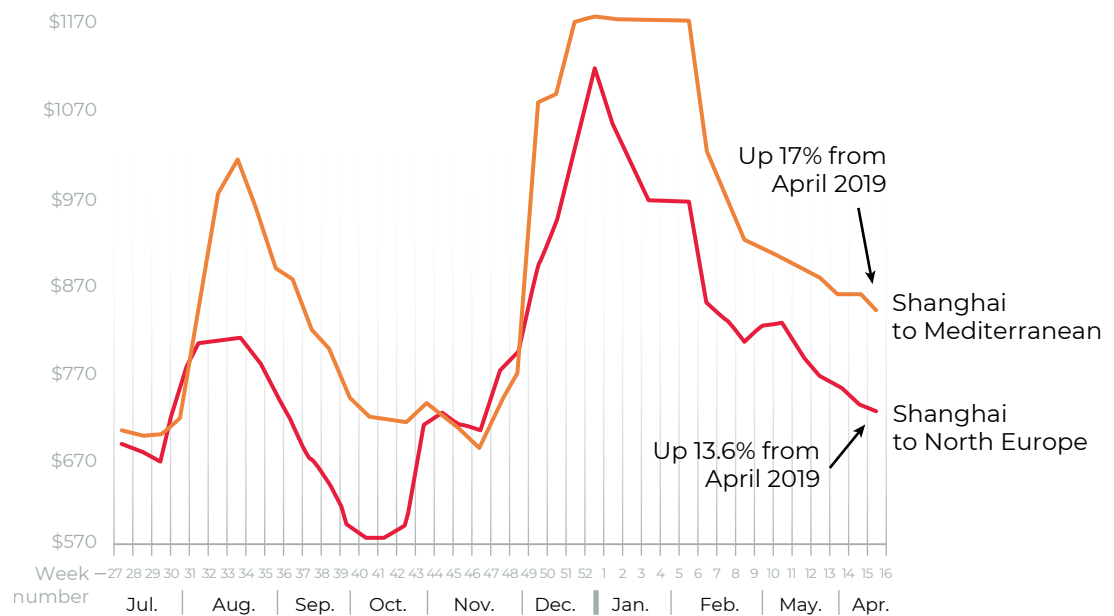
ДИНАМИКА WORLD CONTAINER INDEX, DREWRY, ДОЛЛ. США ЗА СФЭ



Источник: Drewry

Рисунок 4

ДИНАМИКА SHANGHAI CONTAINERIZED FREIGHT INDEX, ДОЛЛ. США ЗА СФЭ



Грузоперевозчики пытаются поддерживать ставки на перевозку на стабильном уровне, однако они не могут повлиять на снижение пропускной способности портов, о котором свидетельствует Drewry Container Port Throughput Index. Глобальный индекс пропускной способности контейнерных портов Drewry упал на 20 пунктов до 108 пунктов в феврале 2020 г., на 15,6 % в годовом исчислении. Это наиболее значительная величина падения за один месяц с момента запуска индекса в январе 2012 г. Значение индекса портов Китая снизилось на 45 пунктов за один месяц. Индекс пропускной способности в феврале 2020 г. для Азии в целом (кроме Китая) составил 120,8 пунктов, что на 5,9 % ниже, чем в январе 2020 г., но на 4,2 % выше, чем в январе 2019 г. Индекс пропускной способности портов в Европе снизился на 2,7 % по сравнению с предыдущим месяцем и достиг 116,5 пунктов в феврале 2020 г. В апреле и марте 2020 г. ожидается ускорение спада пропускной способности портов Европы.

Эту тенденцию можно подтвердить уже опубликованными данными некоторых портов Европы за первый квартал 2020 г. Объем обработанных грузов порта Роттердам составил 112,4 млн тонн. Это на 9,3 % меньше, чем в первом квартале 2019 г.⁵ Падение грузооборота наблюдалось в основном по таким товарам, как уголь, сырая нефть и нефтепродукты. Следует отметить, что объемы обработки контейнеров, СПГ и биотоплива в первом квартале 2020 г. были на рекордно высоком уровне. Объем обработки грузов с биомассой вырос на 106 %. Такой рост был вызван увеличением использования биомассы на электростанции Amer 9 в Гертруйденберге до 80–90 %. Объем обработанных контейнеров в тоннах в первом квартале 2020 г. был почти таким же (–0,3 % в тоннах, –4,7 % в ДФЭ), как и в аналогичном периоде прошлого года. Объем перевезенных контейнеров глубоководными и фидерными контейнеровозами вырос, в то время как объем перевозок на короткие расстояния снизился на 4,5 % по сравнению с предыдущим годом. Основными причинами были слабость экономики ЕС в течение последних шести месяцев и стагнация мировой торговли из-за торговых конфликтов. Влияние кризиса, вызванного пандемией в конце марта, было очевидным только в ограниченных масштабах. Морским судам требуется от четырех до пяти недель для завершения рейсов, что означает, что в полной мере влияние пандемии на деятельность порта Роттердама будет ощущаться в мае 2020 г. Тем не менее, объем контейнеров из Азии был на 2,8 % ниже, чем в первом квартале 2019 г. На текущий момент в такие порты, как Роттердам, Антверпен и Гамбург, начинают приходить суда с товарами, которые европейские ритейлеры заказали в короткий период, когда экономика Китая начала набирать обороты, и до того, как европейские страны оказались закрыты из-за пандемии⁶.

Грузооборот китайских портов также имеет тенденцию к спаду. COSCO SHIPPING Ports Ltd опубликовала статистику по пропускной способности контейнеров за март 2020 г., согласно которой общий трафик составил 7,91 млн ДФЭ⁷, что на 4,6 % меньше, чем в том же месяце 2019 г. В целом за январь — март общий грузооборот составил 22,43 млн ДФЭ, что на 5,7 % меньше, чем за первый квартал 2019 г.

Таким образом, показатели текущего состояния рынка морских грузоперевозок свидетельствуют о нестабильности рынка, в связи с чем грузоотправителям необходимо искать пути выхода из кризисной ситуации.

5 Источник: <https://en.portnews.ru/news/294589/>

6 Источник: <https://www.ft.com/content/ef13051e-9a18-40cd-a24d-45ceeee0a519>

7 Источник: <https://www.portseurope.com/cosco-shipping-ports-ltd-records-near-5-fall-in-container-traffic-in-march/>

— **Баланс спроса и предложения — главный принцип антикризисных мер грузоперевозчиков**

Большинство судоходных операторов закрыли 2019 г. с недостаточной капитализацией. Кроме того, у некоторых компаний имелись долги, которые пугали международные рейтинговые агентства. Несмотря на то, что большинство стран объявили о массовых вливаниях государственных средств в национальные экономики, рецессия для многих стран продолжает оставаться неизбежной перспективой. Чтобы укрепить своё финансовое положение, судоходные компании в ответ на падение спроса начали коллективно сокращать предложение для поддержания уровня тарифов на перевозки, и они добились определённого успеха в этом. Ставки фрахта в первом квартале 2020 г. были на 15–20 % выше, чем в первые три месяца 2019 г. Сокращение пропускных способностей наблюдалось в первую очередь на основных торговых линиях в Китае. Отмена рейсов приводит к тому, что суда простаивают. По данным Lloyd's List Intelligence, в конце марта вместимость простаивающих судов составила 1 млн ДФЭ, и Alphaliner предположил, что эта цифра может возрасти до 3 млн ДФЭ⁸. Сокращение предложения на перевозку грузов и предотвращение падения тарифов на перевозку помогает выжить компаниям, занимающимся морскими контейнерными перевозками, но также лишает их возможности снизить затраты, которая у них обычно появляется в период низкого спроса.

На более длинном европейском транзите товары, заказанные до вступления в силу ограничительных мер, теперь начинают доставляться в терминалы, создавая таким образом заторы. Грузовики предпринимают различные шаги, в том числе предлагают держать грузы в перевалочных пунктах в пути, чтобы предотвратить перегрузку складов и центров распределения. Например, французская компания CMA CGM предлагает разгрузить грузы в промежуточных пунктах до конечного пункта назначения, таких как Пирей в Греции и Альхесирас в Испании, для судов, направляющихся в Северную Европу. Ожидается, что некоторые суда также будут использоваться в качестве плавучего хранилища.

Ещё одним методом выхода из кризисной ситуации является отказ многих транспортных компаний от установки скрубберов. Скрубберы представляют собой устройства контроля загрязнения воздуха, которые используются для удаления частиц, газов из промышленных выхлопных потоков. Цены на топливо рухнули, на текущий момент чистое топливо IMO 2020 торгуется на биржах в Роттердаме и Сингапуре по более низким ценам, чем более сернистое топливо, которое большинство компаний всё ещё использовали несколько месяцев назад⁹. Эти изменения привели к росту операционной маржи компаний, но без компенсации низкой загрузки. В то время как ситуация благоприятствует компаниям, которые решили покупать топливо с низким содержанием серы (VLSFO), она может нанести ущерб тем, кто решил установить на судах скрубберы. Этим компаниям пришлось пожертвовать временем, когда суда были обездвижены на длительный период с целью установления скрубберов в терминалах китайских верфей, которые прекратили работу. И сегодня значительный объём инвестиций, направленный в сектор скрубберов, теряет своё значение из-за низких цен на VLSFO. Для

8 Источник: <https://lloydlist.maritimeintelligence.informa.com/LLI131924/Weekly-briefing-Container-shipping-cuts-capacity-while-downward-pressure-hits-tanker-rates>

9 Источник: <https://market-insights.upply.com/en/how-container-shipping-companies-face-the-coronavirus-crisis>

предотвращения последствий этого и в рамках антикризисных мер компании пытаются расторгнуть свои контракты по уже запланированным установкам скрубберов. Так, например, судоходная компания Stolt-Nielsen уже объявила, что по возможности отменит установку скрубберов¹⁰. Компания подсчитала, что капитальные затраты могут быть сокращены на 30 млн долл. США, если контракты по установке удастся расторгнуть. Таким образом, морские перевозчики откладывают меры для поддержания своей конкурентоспособности в условиях декарбонизации мировой экономики.

Перевозчики будут продолжать искать способы снижения затрат и по другим направлениям. В 2015 г. перевозчики перенаправили трафик после открытия нового Суэцкого канала, вынудив администрацию канала снизить ставки на 65 %¹¹. Во время пандемии судоходные компании, скооперировавшись, будут действовать схожим образом. Однако такого сценария компаниям иногда сложно придерживаться, так как кто-то из игроков может поддасться соблазну уклониться от базовой стратегии. На данный момент некоторые операторы меняют свои маршруты, перевозя грузы между Европой и Азией через мыс Доброй Надежды, чтобы избежать уплаты ставок Суэцкого канала, что делает такой путь развития деятельности более жизнеспособным при очень низких ценах на нефть. Однако такие низкие цены на топливо в скором времени исчезнут из-за ограничения добычи нефти основными странами-производителями, что в очередной раз подвергнет грузоперевозчиков новым рискам. Необходимо также отметить, что многие транспортные компании, в том числе и морские перевозчики, авиаперевозчики, переходят на железнодорожные маршруты доставки грузов, так как железнодорожная транспортная инфраструктура в условиях применения ограничительных мер с целью борьбы с пандемией является более доступной и стабильно функционирующей. Так, компания AP Moller – Maersk в конце апреля 2020 г. запустила своё первое еженедельное железнодорожное сообщение из Сианя (Китай) в Измит (Турция)¹².

В целом, у всех логистических компаний есть планы реагирования на сбои в цепочках поставок и на мировой кризис, однако насколько они эффективны станет известно только в течение 2020–2021 гг. На текущий момент грузоперевозчикам не следует действовать вслепую, им необходимо отталкиваться от базовых прогнозов развития рынка контейнерных грузоперевозок.

10 Источник: <https://en.portnews.ru/news/295036/>

11 Источник: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>

12 Источник: <https://www.globalrailwayreview.com/news/100211/maersk-launch-rail-service-china-turkey/>

— Индекс спроса и предложения упадёт до самого низкого показателя в 2020 г.

Количество заболевших и ограничительные меры ежедневно непредсказуемо меняются, что затрудняет прогнозирование. Единственное, в чём игроки логистического рынка могут быть уверены, — это волатильность спроса и предложения.

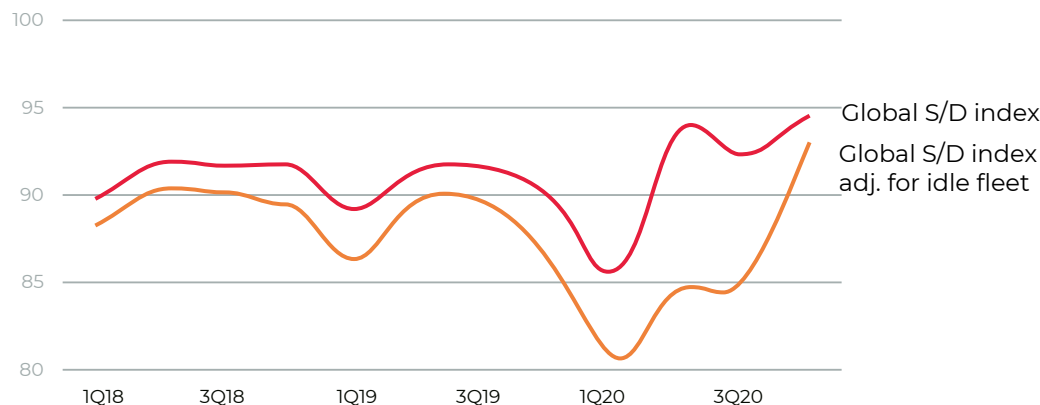
Шок предложения быстро сменился глобальным кризисом спроса, так как правительства всего мира начали применять меры социального дистанцирования в попытке сдержать вирус. Китай возвращается к полной производственной активности, но его положение в мировой экономике в качестве «фабрики мира» не будет укреплено, если его торговые партнёры не будут предъявлять спрос на китайские товары. Производство за пределами Китая находится на спаде.

Пока слишком рано говорить о том, как именно COVID-19 повлияет на мир контейнерных перевозок. В своём отчёте Container Forecaster¹³ агентство Drewry наметило три потенциально возможных сценария и их последствия для рынка контейнерных перевозок. Основное различие между тремя сценариями заключается в сроках восстановления экономики. В рамках базового сценария предполагается, что восстановление мировой экономики не будет достигнуто в течение как минимум шести месяцев. Несмотря на то, что ситуации с распространением вируса разнятся от региона к региону, по мнению экспертов, все страны столкнутся с экономическими трудностями. Странам с относительно небольшим числом заболевших только предстоит столкнуться с падением объёма обработки контейнеров из-за взаимосвязанности участников мировой торговли. Морские перевозчики будут проверены на прочность в их умении управлять пропускной способностью. Задача состоит в том, чтобы определить, какая ёмкость контейнеровозов требуется для удовлетворения снизившегося спроса, а также подготовиться удовлетворить вернувшийся спрос, когда рынок восстановится.

¹³ Источник: <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/container-forecaster-annual-subscription>

Рисунок 5

ПРОГНОЗЫ ГЛОБАЛЬНЫХ ИНДЕКСОВ СПРОСА И ПРЕДЛОЖЕНИЯ



Источник: Drewry Maritime Research; Container Forecaster 1Q20 report

В базовом сценарии, который предусматривает падение спроса в течение первых девяти месяцев 2020 г. и восстановление после четвёртого квартала 2020 г., предполагается, что перевозчики должны быть более активными на стороне предложения. Несмотря на это, глобальный индекс спроса и предложения Drewry, по прогнозам, упадёт до самой низкой отметки в этом году — всего 85,8 (среднегодовое значение).

В целом, ситуация на рынке морских контейнерных перевозок будет складываться так же, как и при мировом финансовом кризисе 2008–2009 гг., единственное различие заключается в том, что рынок перевозок на начало наступления кризиса, вызванного пандемией, находился в более слабом состоянии. В 2008 г. отрасль находилась в равновесии глобального спроса и предложения, равном 100,1, что облегчало процесс сокращения предложения.

На данный момент выраженное в процентах отношение неиспользованного флота общему находится на уровне 2009 г., что напрямую отразится на деятельности контейнерных терминалов. Контейнеровозы являются основными клиентами контейнерных портов и терминалов. Отмена обслуживания будет каскадно отражаться на всей контейнерной транспортной системе и уменьшит количество фидерных услуг. Перевозчики будут переводить некоторые крупные суда, которые больше не нужны на обычных торговых маршрутах, на другие маршруты для оптимизации использования. Рост количества отменённых рейсов лишает порты значительной части контейнерных грузов. Таким образом, blank sailing, скорее всего, приведёт к рационализации терминальных сетей и увеличит переговорную способность операторов по отношению к терминалам. Это будет продолжаться за счёт увеличения задолженности по оплате услуг терминала, по аналогии с тем, как это было во время последнего экономического кризиса. Это уже происходит в некоторых местах: в Гамбурге (Германия) терминальные сборы обычно оплачиваются через 60 дней, но, как сообщается, лайнеры теперь просят 90 дней¹⁴.

14 Источник: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>

Таким образом, на текущем этапе рынок морских контейнерных перевозок сталкивается с трудностями, вызванными пандемией COVID-19. Об этом свидетельствует статистика по количеству отменённых рейсов: на данный момент недозагруженность мощностей по всем направлениям составляет 20–30 %. Это является результатом мер, принимаемых морскими операторами в борьбе со снижением цен на грузоперевозки в результате снижения спроса. Тем не менее, индекс WCI Drewry в первом квартале 2020 г. снизился, несмотря на совместные усилия грузоперевозчиков, но по сравнению с 2019 г. находился на более высоком уровне. В стремлении поддержать своё финансовое состояние грузоперевозчики повсеместно принимают меры по адаптации к сложившейся ситуации. Они предлагают грузоотправителям и грузополучателям намеренно увеличивать сроки доставки грузов, пока терминалы прибытия остаются загруженными. Кроме того, морские грузоперевозчики повсеместно стремятся сократить затраты, в первую очередь посредством расторжения договоров по установке скрубберов и изменения своих маршрутов перевозки, отдавая предпочтение более длительным маршрутам, но более доступным, благодаря низким ценам на топливо. Многие грузоперевозчики, ранее специализировавшиеся в основном на морских перевозках, на текущий момент отдают предпочтение мультимодальным перевозкам с использованием железнодорожного транспорта, так как железнодорожная инфраструктура является более надёжной.

Неопределённость касательно сроков действия ограничительных мер затрудняет процесс прогнозирования, однако можно с определённой уверенностью сказать, что сложившийся кризис затронет все регионы, включая те, в которых был зафиксирован низкий уровень заболеваемости коронавирусом. Отмена рейсов приведёт к рационализации терминальных сетей и увеличит переговорную способность операторов. Это приведёт к увеличению задолженности по оплате услуг терминала грузоперевозчиками. Из-за возникших сложностей существует вероятность банкротства некоторых фидерных компаний и компаний-грузоотправителей, в результате чего грузы будут простаивать на складах в морских терминалах.

Грузоперевозчикам необходимо быстро подстраиваться под спрос, который, как ожидается, упадёт до самой низкой отметки в 2020 г. Перевозчикам следует подготовить планы действий по сокращению предложения в широком диапазоне сценариев спроса, чтобы поддерживать приемлемый баланс спроса и предложения. Планы по оказанию услуг должны быть доведены до сведения клиентов с предварительным предупреждением, чтобы поддерживать деловые отношения после кризиса.

**ТЕКУЩЕЕ
СОСТОЯНИЕ
И ПРОГНОЗ
РАЗВИТИЯ РЫНКА
ГРУЗОВЫХ
АВИАПЕРЕВОЗОК**

— Текущее состояние и прогноз развития рынка грузовых авиаперевозок

Рынок морских контейнерных перевозок выглядит более стабильным по сравнению с рынком авиаперевозок. Глобальный спад в сфере пассажирских авиаперевозок создал всплеск спроса на грузоперевозки, в частности на срочную перевозку средств индивидуальной защиты и медикаментов, который на текущий момент авиаперевозчики не могут удовлетворить в полной мере, так как около 50 % общего объема грузов обычно транспортируется в нижней части фюзеляжа пассажирских самолётов.

— Ставки на авиаперевозки из Китая в Европу достигли рекордно высокого уровня

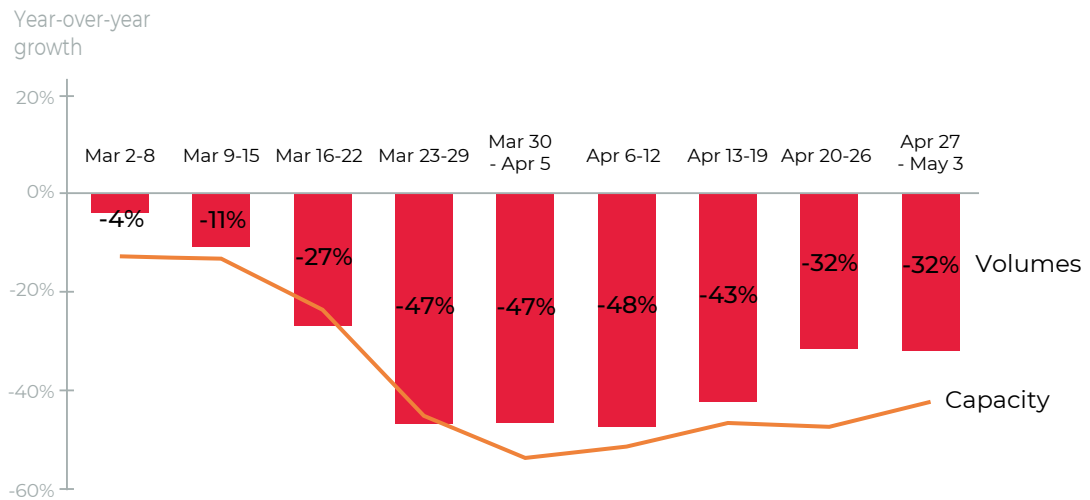
По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), авиакомпании перевозят более 52 млн тонн грузов в год, что составляет более 35 % общего стоимостного объема мировой торговли и менее 1 % абсолютного объема. Это эквивалентно товарам на сумму 6,8 трлн долл. США в год или товарам на 18,6 млрд долл. США в день. Таким образом, авиаперевозки играют важную роль в обеспечении глобальной торговли. Авиационная отрасль также является значимым источником важных товаров во время такой пандемии, как COVID-19. Пандемия COVID-19 привела к тому, что отрасль гражданской авиации почти полностью остановилась. По оценкам IATA, в этом году авиакомпании по всему миру могут потерять доход в размере 252 млрд долл. США¹⁵, что ставит под угрозу выживание самой отрасли в целом. На текущий момент, по оценкам, глобальная пропускная способность международных пассажирских перевозок на 70 % ниже, чем в 2019 г.

Объем грузовых авиаперевозок также находится на спаде. Согласно данным Clive Data Services, объем грузовых авиаперевозок в марте 2020 г. резко снизился, но во второй половине апреля уже наблюдался небольшой рост. Апрельский объем мировых грузовых авиаперевозок снизился на 39 % по сравнению с апрелем 2019 г., а пропускная способность сократилась на 45 %. Падение объема перевозок в марте составило 23 % к марту 2019 г. Но, тем не менее, на протяжении апреля 2020 г. наблюдается тенденция к росту мощностей авиаперевозчиков.

15 Источник: <https://www.stattimes.com/news/cargo-checks-in-as-the-new-passenger-air-cargo/>

Рисунок 6

ДИНАМИКА ОБЪЁМА И МОЩНОСТИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В МАРТЕ И АПРЕЛЕ 2020 Г., % К ПРЕДЫДУЩЕМУ ГОДУ



Источник: CLIVE Data Services

На текущий момент спрос на авиаперевозки значительно превышает предложение. Срочный спрос на медицинское оборудование и другие необходимые медицинские товары для борьбы с COVID-19 вызвал резкий рост стоимости грузовых чартеров: в настоящее время ставка варьируется от 800 000 до 1,5 млн долл. США в зависимости от маршрута. Обычно стоимость фрахтования грузового судна Boeing 747 или 777 из Гонконга в Европу составляет около 300 000 долл. США¹⁶. Ставка на грузовые авиаперевозки из Шанхая в Европу за январь — март 2020 г. увеличилась более чем в два раза, составив на конец марта 5,15 долл. США за кг. В целом, в январе и феврале ставка была стабильной, скачок наблюдался только с марта 2020 г., когда страны ввели запреты на пассажирские авиаперелёты на таких направлениях, как Азия — Европа, Азия — Северная Америка и Европа — США, что фактически вызвало сокращение половины мощностей. Данные TAC Index показывают, что на конец апреля 2020 г. средние тарифы на авиаперевозки из Шанхая в Европу увеличились до 10,45 долл. США за кг, что является рекордным показателем за последние несколько лет. Между тем, статистика Seabury Consulting показывает, что за последние несколько недель на рынке авиаперевозок мощность увеличилась. Пропускная способность из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу сейчас на 20 % меньше, чем год назад, по сравнению с 30 % в конце марта 2020 г.¹⁷ В течение первой недели мая 2020 г. средние показатели стоимости авиаперевозок из Шанхая в Европу снизились на 4,5 % по сравнению с предыдущей неделей до 9,98 долл. США за кг¹⁸.

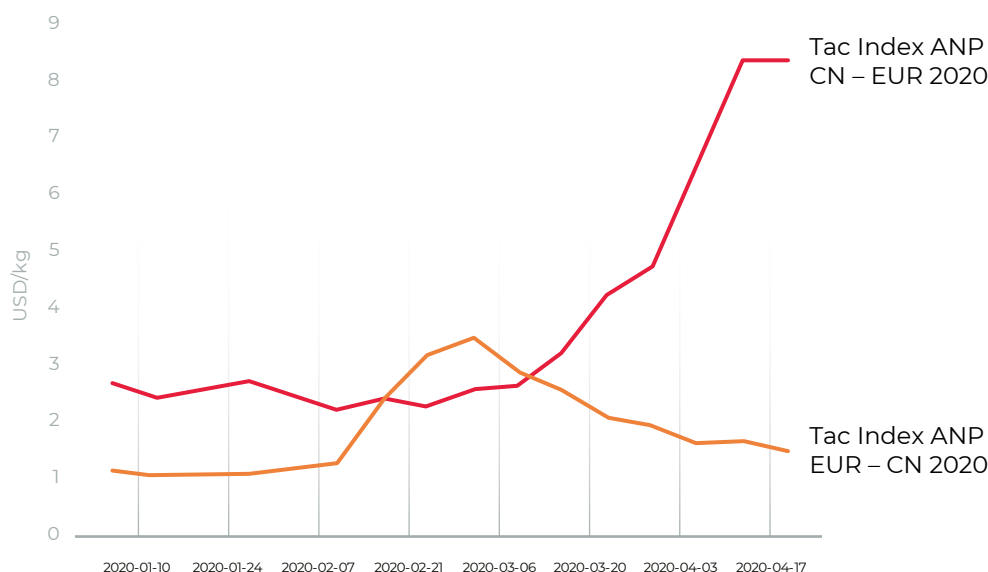
16 Источник: <https://theloadstar.com/air-cargo-volumes-looking-less-bad-as-the-market-has-probably-bottomed/>

17 Источник: <https://www.aircargonews.net/business/airfreight-rates/air-cargo-capacity-continues-to-climb-but-so-do-rates/>

18 Источник: <https://www.aircargonews.net/airlines/asia-europe-airfreight-rate-growth-shows-signs-of-slowng/>

Рисунок 7

ДИНАМИКА ИЗМЕНЕНИЯ СТАВОК НА ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ КИТАЕМ И ЕВРОПОЙ, ЯНВАРЬ — АПРЕЛЬ 2020 Г., ДОЛЛ. США ЗА КГ



Источник: TAC Index

Необходимо отметить существование дисбаланса ставок на направлениях Китай — Европа и Европа — Китай. Ставка на перевозку грузов из Китая в Европу выше, чем в обратном направлении, более чем в пять раз, так как со стороны Европы (в лице правительств европейских государств) существует значительный спрос на средства индивидуальной защиты, который и толкает цены на авиаперевозки вверх. В связи с тем, что авиакомпании перевозят в обратном направлении — из Европы в Китай — меньший объём грузов, им всё равно приходится взимать плату за перелёт в обоих направлениях. Из-за роста спроса на средства индивидуальной защиты, ограничений на пассажирские авиаперевозки и возобновления производственных мощностей аэропорты Китая остаются перегруженными. Так, например, въезд к терминалам аэропорта Шанхая может занять от 36 до 40 часов¹⁹. Грузовикам не разрешается размещать груз в терминалах раньше 48 часов до отправления рейса по расписанию.

Высокие ставки на авиаперевозки могут показаться противоречивыми в условиях спада цен на авиационное топливо, но этот фактор не является ключевым в динамике цен на авиаперевозки; ключевыми являются факторы, о которых было сказано выше. Согласно данным последней отчётной даты (8 мая 2020 г.), цены на авиакеросин²⁰ снизились на 69,2 % по сравнению с аналогичным периодом 2019 г., однако по сравнению с предыдущим месяцем увеличились на 2,1 %. При этом, в европейских странах и странах СНГ средняя цена составила 25,51 долл. США/барр., что на 0,66 долл. США/барр. ниже среднемировой цены. Средняя цена в Азии и Океании была зафиксирована на ещё более низком уровне (22,03 долл. США/барр.). Тем не менее, по сравнению с предыдущей неделей, цены выросли: в Европе и СНГ — на 34,6 %, в Азии и Океании — на 12,4 %.

¹⁹ Источник: <https://www.aircargonews.net/business/airfreight-rates/air-cargo-capacity-continues-to-climb-but-so-do-rates/>

²⁰ Данные индекса показывают среднюю стоимость по миру, уплаченную на нефтеперерабатывающем заводе за авиационное топливо для реактивных двигателей на отчётную дату.

Таблица 1

УРОВЕНЬ И ДИНАМИКА ЦЕН НА АВИАЦИОННОЕ ТОПЛИВО

	долл. США/ барр.	Значение индекса, 2000 г. = 100	Изменение к предыдущей неделе	Изменение к предыдущему месяцу	Изменение к предыдущему году
Jet Fuel Price	26,17	71,55	31,5%	2,1%	-69,2%
Азия и Океания	22,03	62,95	12,4%	-10,6%	-73,3%
Европа и СНГ	25,51	68,72	34,6%	-4,5%	-69,9%
Ближний Восток и Африка	17,68	52,80	78,6%	-18,3%	-78,3%
Северная Америка	30,00	79,76	36,1%	16,4%	-65,4%
Латинская и Центральная Америка	31,45	87,11	25,5%	8,5%	-64,4%

Источник: IATA, Jet Fuel Price Monitor

Авиакомпании перераспределяют свои активы

Из-за беспрецедентного «заземления» пассажирских самолётов авиакомпании, имеющие только парк пассажирских самолётов, осуществляют грузоперевозки. Авиакомпании, ориентированные при обычных условиях на пассажирские перевозки, на текущий момент полностью перераспределили свои активы, чтобы компенсировать убытки, которые они несут из-за резкого спада спроса на пассажирские перевозки. Таким образом, на текущем этапе можно говорить о борьбе между грузовыми авиаперевозчиками и пассажирскими авиакомпаниями, которые переориентировались на грузовые перевозки. Такая борьба при обычных условиях привела бы к снижению ставок на перевозки, однако они по-прежнему сохраняются на высоком уровне, так как спрос на средства индивидуальной защиты и ограниченная пропускная способность воздушной инфраструктуры являются более вескими факторами.

Пассажирские самолёты обладают значительным потенциалом в этой части. Так, широкофюзеляжные самолёты Airbus и Boeing имеют высокую вместимость. Например, пассажирский самолёт Boeing 777, который в настоящее время используется крупными авиакомпаниями для перевозки грузов, в нижней части фюзеляжа (багажном отсеке) перевозит около 30 тонн груза. Тем не менее, самолёт способен перевозить до 60 тонн полезной нагрузки, если оператор для перевозки грузов задействует салон²¹. China Eastern, Korean Air, American Airlines, Lufthansa, United, Delta, Cathay Pacific, Emirates, Qatar Airways Air India, Air Canada, Virgin Atlantic, Air New Zealand и Etihad — основные авиакомпании, которые начали первыми осуществлять такие грузоперевозки. Недавно China Eastern отправила два своих широкофюзеляжных пассажирских самолёта (A330 и B777) с грузом в салоне и в нижнем фюзеляжном отсеке самолёта для доставки медикаментов в Прагу и Чехию. Austrian Airlines и Lufthansa выполняют рейсы между Китаем и Европой, используя свои

21 Источник: <https://www.stattimes.com/news/cargo-checks-in-as-the-new-passenger-air-cargo/>

B777 и A330 для перевозки нескольких сотен тонн продукции медицинского назначения. Lufthansa в сотрудничестве с Austrian Airlines планирует ввести дополнительно 51 еженедельный грузовой рейс из Германии (Франкфурта и Мюнхена) и Австрии (Вены) в Азию (Шанхай, Пекин, Пенанг, Сямынь)²².

Следуя за текущей тенденцией, производитель самолётов Boeing выпустил инструкцию для перевозки гуманитарной помощи и других грузов в салонах пассажирских самолётов в условиях кризиса COVID-19. Перевозка груза на сиденье разрешается, если груз весит менее 77,1 кг. Кроме того, многие авиакомпании не просто перевозят грузы на сиденьях, они освобождают салоны самолётов от сидений и полностью используют их для перевозки мелкогабаритных грузов. Так, в начале апреля EL AL демонтировала пассажирские кресла с некоторых самолётов Boeing 777, чтобы обеспечить перевозку грузов.

Процесс размещения грузов в салонах пассажирских самолётов является более трудоёмким и требует больше времени по сравнению с размещением грузов в багажном отсеке. В связи с этим многие авиакомпании вводят дополнительные сборы за наземное обслуживание. Так, например, Swissport теперь взимает дополнительную плату в размере 19 евро за отправления весом до 500 кг. Сумма увеличивается до 30 евро при доставке свыше пяти тонн²³. Помимо этого, авиакомпании вводят надбавки для грузоотправителей за внесение поздних изменений или отмен. American Airlines (AA) заявила, что с 1 мая компания вводит надбавки за поздние изменения или отмены. Грузоотправители с более 100 кг груза будут облагаться штрафом от 50 долл. США за позднюю отмену, позднее предупреждение об изменении веса или неявку²⁴.

Кроме перераспределения своих активов и ввода дополнительных надбавок компаниям приходится сокращать свои издержки, в первую очередь посредством сокращения штата. Так, например, Norwegian Air заявила, что временно уволит до 50 % сотрудников, то есть 7 300 человек. Boeing ликвидирует 10 % своей рабочей силы путём добровольных увольнений, естественного оборота и вынужденных увольнений. Scandinavian Airlines также временно уволит 10 000 сотрудников (90 % персонала)²⁵. British Airways заключила соглашение о временном отстранении более 30 000 членов экипажа и наземного персонала.

В настоящее время авиаперевозчики также сталкиваются с проблемой нехватки открытых стран и доступных аэропортов, которые могут служить перевалочным пунктом между точкой отправления и назначения на дальних рейсах. Грузоперевозчикам в связи с этим приходится выбирать неоптимальные маршруты, что в свою очередь приводит к увеличению затрат и росту стоимости грузовых чартеров²⁶. Также возрастают затраты авиакомпаний, связанные с выплатой компенсаций членам экипажа за длительные командировки, с покупкой и оснащением экипажа средствами индивидуальной защиты, с дезинфекцией самолётов и т. д. Многие авиакомпании приняли ряд других мер в ответ на рост спроса со стороны грузоотправителей, в частности перевели коммерческие отделы на круглосуточный режим работы для быстрого реагирования на заказы. Технические отделы также переводятся в интенсивный режим работы для сокращения времени простоя самолётов.

22 Источник: <https://www.aircargonews.net/airlines/lufthansa-strips-out-seats-to-create-extra-cargo-space/>

23 Источник: <https://www.aircargonews.net/services/ground-handler/cargo-handlers-respond-to-forwarder-criticism-of-covid-19-surcharge/>

24 Источник: <https://theloadstar.com/air-freight-rates-the-highest-ive-ever-seen-as-demand-for-freighters-rises/>

25 Источник: <https://www.forbes.com/sites/lisettevoytko/2020/05/06/coronavirus-layoffs-uber-cuts-3700-workers-amid-pandemic/#17c192116c47>

26 Источник: <https://www.aircargonews.net/airlines/freighter-operator/antonov-airlines-coping-with-a-crisis/>

Все авиакомпании прибегают к антикризисным мерам, направленным на удовлетворение спроса на срочные перевозки грузов, в первую очередь средств индивидуальной защиты, медицинской продукции и оборудования. Необходимо отметить, что благодаря этим мерам им удаётся приспособиться к ограниченным мощностям, однако кризис будет иметь серьёзные последствия для рынка грузовых авиаперевозок.

Авиационную отрасль ждёт U-образное восстановление

Кризис, вызванный пандемией коронавирусной инфекции, может полностью преобразовать глобальную авиатранспортную отрасль. Динамика спроса на пассажирские перевозки влияет на объём перевезённых грузов, поскольку, как было отмечено выше, около 50 % общего объёма грузовых авиаперевозок осуществляется в нижней части фюзеляжа пассажирских самолётов. По данным IATA, ожидается, что годовой спрос на пассажирские перевозки (внутренний и международный) снизится на 48 % по сравнению с 2019 г.²⁷ Мировая авиатранспортная индустрия потеряет 252 млрд долл. США в 2020 г. Эксперты Transport Intelligence (Ti) представили наилучший и наихудший сценарий. В наилучшем сценарии в 2020 г. прогнозируется сокращение рынка грузовых авиаперевозок на 2,8 %, в наихудшем — на 7,7 %²⁸. Такие прогнозы обусловлены двумя основными факторами:

- **Общее экономическое развитие:** мир движется к рецессии. Ожидается, что экономический шок от кризиса COVID-19 будет наиболее ощутимым во втором квартале 2020 г., когда ВВП сократится, по прогнозам, на 6 % (для сравнения, в разгар мирового финансового кризиса 2008–2009 гг. ВВП сократился на 2 %). Спрос на авиаперевозки тесно связан с ростом ВВП. Влияние снижения экономической активности во втором квартале приведёт к снижению спроса на пассажирские перевозки на 8 % в третьем квартале.
- **Ограничения на поездки** усугубят влияние глобальной рецессии на рынок авиаперевозок. Ожидается, что рост внутренних перевозок будет наблюдаться уже в третьем квартале, а международные перевозки будут возобновляться более медленными темпами.

Перспективы отрасли с каждым днём ухудшаются. Масштаб кризиса делает V-образное восстановление рынка авиаперевозок маловероятным. По мнению экспертов IATA, это будет U-образное восстановление с большей активностью в секторе внутренних перевозок. Авиакомпании могут потерять до 61 млрд долл. США наличных резервов только во втором квартале, что ставит под угрозу 25 млн рабочих мест. Без срочной финансовой помощи многие авиакомпании могут не выжить.

²⁷ Источник: <https://www.iata.org/en/pressroom/pr/2020-04-14-01/>

²⁸ Источник: <https://www.aircargonews.net/business/forwarders-air-divisions-predicted-to-be-hit-hardest-by-covid-19/>

Некоторую финансовую стабильность приносят высокие ставки на авиаперевозки, которые поддерживаются спросом на средства индивидуальной защиты. Эксперты полагают, что спрос на средства индивидуальной защиты начнёт снижаться с мая 2020 г., так как рост количества заболевших замедляется и страны начинают наращивать запасы, но до тех пор высокий спрос со всего мира продолжит повышать ставки в условиях жёсткой конкуренции за ограниченную пропускную способность воздушных перевозок²⁹. По прогнозам консалтинговой компании ICIS, спрос на авиатопливо снизится на 70 % в 2020 г. на фоне пандемии, и ожидается, что аналогичные сокращения будут отражены в итогах второго квартала³⁰, что, возможно, простимулирует снижение цен на топливо.

Любое прогнозирование развития транспортной отрасли основывается на предпосылке снижения климатических рисков. UBS Investment Bank прогнозирует, что глобальный рост авиаперевозок за десятилетие между 2018 и 2028 гг. может сократиться на 10 % по сравнению с ожиданиями до вспышки коронавируса, во многом благодаря глобальному ускорению перехода от самолётов к высокоскоростному железнодорожному транспорту³¹. Этот сдвиг обусловлен увеличением доступности высокоскоростных поездов и дальнейшим ростом озабоченности по поводу воздействия на климат. Этот сдвиг будет наиболее ощутимым в Европе, где рост рынка авиаперевозок может упасть примерно до 0,1 % в год, что значительно отличается от ожидаемых темпов роста в 4,1 %. Такое сокращение спроса потребует вывода из эксплуатации примерно 2 000 самолётов в течение следующих десяти лет.

Таким образом, мировая авиационная отрасль на текущий момент переживает спад. Из-за ограничительных мер, введённых с целью борьбы с пандемией и связанных с почти полным прекращением международных пассажирских перевозок, объём перевезённых грузов снизился почти на 50 %. Этот спад был также подкреплён стремительным ростом спроса на медикаменты и средства индивидуальной защиты, который грузоперевозчики не могли удовлетворить в условиях ограниченной пропускной способности инфраструктуры. Однако, как свидетельствует статистика, дно спада уже достигнуто, и грузоперевозчики постепенно начинают покрывать спрос. Также эти события вызвали рекордный рост ставок на грузоперевозки из Китая в Европу в течение апреля 2020 г., но в начале мая уже наблюдалось незначительное снижение.

Как было отмечено выше, авиакомпании постепенно начали покрывать спрос на товары медицинского назначения, что началось благодаря эффективному перераспределению активов. Компании начали перевозить грузы в салонах пассажирских самолётов, которые с введением карантинных ограничений простаивали. Это решение является основным сценарием выхода из кризиса для всех компаний.

Авиационная отрасль находится на ключевом поворотном этапе. Политическая воля и финансовая поддержка правительства, доступ к капиталу и жизнеспособность самой отрасли являются ключевыми факторами, определяющими темпы восстановления авиаперевозчиков. Тем не менее, необходимо быть готовыми к наихудшему сценарию — спаду на рынке грузовых авиаперевозок на 7 % и U-образному восстановлению рынка в течение последующих двух-трёх лет.

29 Источник: https://www.joc.com/air-cargo/lack-options-has-low-value-air-cargo-moving-high-value-rates_20200507.html

30 Источник: https://www.google.com/search?q=ICIS&rlz=1C1GCEB_enRU870RU870&oq=ICIS&aqs=chrome..69i57j0l5j69i60l2.348j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

31 Источник: <https://www.greenbiz.com/article/covid-19-could-accelerate-global-shift-planes-trains>

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

— Заключение

Грузовая транспортная отрасль сталкивается со сложностями, вызванными пандемией COVID-19. Более 90 % общего стоимостного объёма торговли между Европой и Китаем опосредовано морским и воздушным транспортом, однако на текущий момент объёмы грузоперевозок этими видами транспорта снижаются. На рынке морских перевозок это привело к выводу из эксплуатации 20 % транстихоокеанских мощностей для предотвращения дальнейшего спада ставок на перевозки. В мае будет отменено в совокупности 25–30 % рейсов в Азии и Европе. Помимо blank sailing, грузоперевозчики оптимизируют свои операционные издержки с помощью изменения маршрутов доставки, предлагая грузоотправителям менять терминалы доставки или намеренно пролонгируя сроки доставки; расторжения договоров по установке скрубберов; использования отсрочки по оплате терминальных услуг. Морская транспортная отрасль обладает характерной особенностью, заключающейся во временном лаге реагирования на внешние факторы, так как доставка грузов требует более длительного срока по сравнению с другими видами перевозок. Таким образом, сейчас в Европу поступают те грузы, заказ которых был оформлен европейскими грузополучателями ещё до введения карантинных ограничений. Возможно, в краткосрочной перспективе отрасль в полной мере ощутит все последствия кризиса.

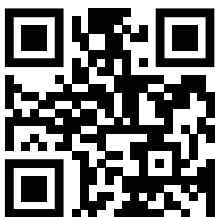
В противоположность морским грузоперевозкам авиационная отрасль в большей мере пострадала от правительственных запретов на передвижение. Более половины мирового объёма воздушных грузов транспортируется пассажирскими самолётами, и с закрытием границ грузоперевозчики потеряли половину своих мощностей. В связи с этим на рынке возник дисбаланс спроса и предложения, цены на авиаперевозки, в частности из Китая в Европу, подскочили. Перевозчики начали подстраиваться под сложившуюся конъюнктуру рынка: авиакомпании перераспределили свои активы в пользу более экономичных типов воздушных судов, начали перевозить грузы в салонах. Благодаря этому решению компаниям удалось покрыть некоторую часть спроса на срочные перевозки средств индивидуальной защиты и лекарственных средств, что позволило в начале мая незначительно снизить ставки на грузоперевозки. Тем не менее, грузоперевозчики продолжают сталкиваться с такими проблемами, как недостаток финансовых средств, нерациональный выбор маршрутов доставки из-за перегруженности и недоступности аэропортов, увеличение времени на загрузку воздушных судов и т. д.

Мировой кризис, вызванный пандемией COVID-19, должен полностью изменить транспортную отрасль, стать этапом развития, который может повториться через несколько лет и к которому необходимо быть подготовленными. Многие транспортные операторы на текущий момент начинают отдавать предпочтение мультимодальным перевозкам с использованием железнодорожного транспорта, так как, во-первых, этот вид транспорта является более надёжным способом транспортировки грузов между основными потребительскими центрами (Европой и Китаем) в условиях пандемии, и, во-вторых, существуют масштабные планы по развитию этого вида транспорта в рамках снижения выбросов парниковых газов. Возможно, грузоотправителям следует учитывать это при выборе способа транспортировки своих товаров в дальнейшем. К тому же, диверсификация видов перевозок служит ключевым инструментом снижения рисков, которые возникают в условиях нестабильности мировой экономики.

В целом, согласно прогнозам развития грузового транспортного рынка, мировой кризис затронет игроков логистического рынка по всему миру, даже в тех странах, где уровень заболеваемости был невысоким. Важным элементом политики компаний по выходу из кризиса должен стать баланс спроса и предложения, а также готовность ко всем сценариям изменения спроса. К тому же, важным решающим фактором дальнейшего развития транспортной отрасли является правительственная политика по финансовой поддержке отрасли, поскольку масштабное банкротство небольших компаний может вызвать ещё одну волну рецессии и замедлить восстановление мировой экономики.

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com