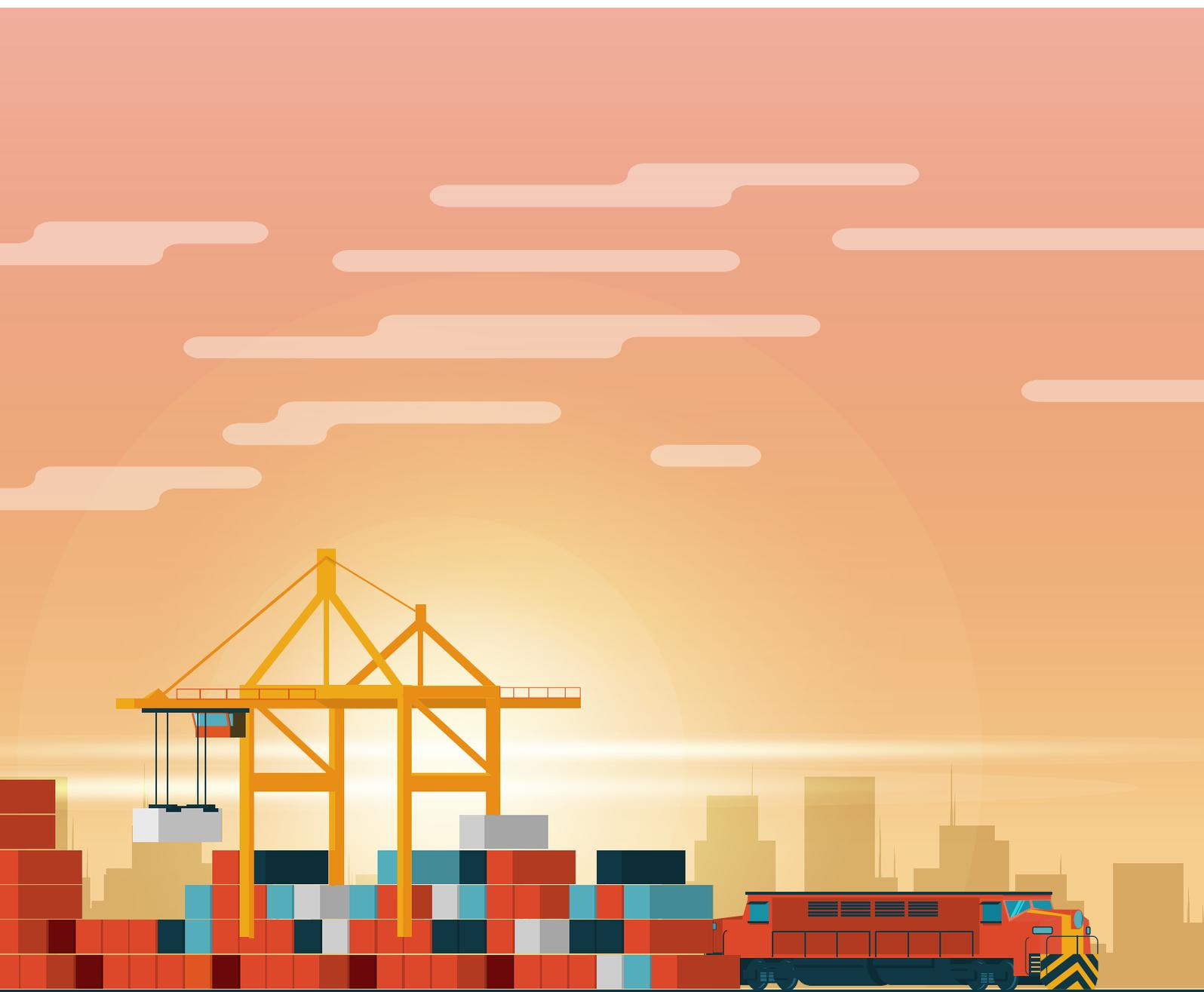


ГРУЗОВЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И КИТАЕМ: ДИНАМИКА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



— Содержание

Мировой рынок грузовых авиаперевозок	4
Результаты рынка авиаперевозок в 2019 г.:	
тенденция к спаду	4
Безопасность и экологичность воздушного транспорта	8
Грузовое авиасообщение между Европой и Китаем	11
Динамика и товарная структура торговли, опосредованной воздушным транспортом	11
Транспортная инфраструктура для авиаперевозок и основные участники региональных рынков	14
Сравнение ставок на авиаперевозки со ставками железнодорожного транзита	18
Выводы	22



МИРОВОЙ РЫНОК ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

— **Мировой рынок грузовых авиаперевозок**

— **Результаты рынка авиаперевозок в 2019 г.: тенденция к спаду**

Авиаперевозки — неотъемлемая часть глобальной цепочки поставок, отличительной особенностью которой, наравне с морским транспортом, является приспособленность к межконтинентальным перевозкам. На объём грузовых авиаперевозок в физическом выражении приходится менее 1 % общего мирового грузооборота, в то время как стоимостный объём грузов, доставляемых воздушным транспортом, превышает 35 %. Это неудивительно, так как грузы, транспортируемые воздушным транспортом, состоят в основном из товаров с высокой добавленной стоимостью. Авиаперевозки являются дорогостоящим видом перевозок, но в условиях глобализации воздушный транспорт продолжает оставаться главной составляющей мирового логистического рынка.

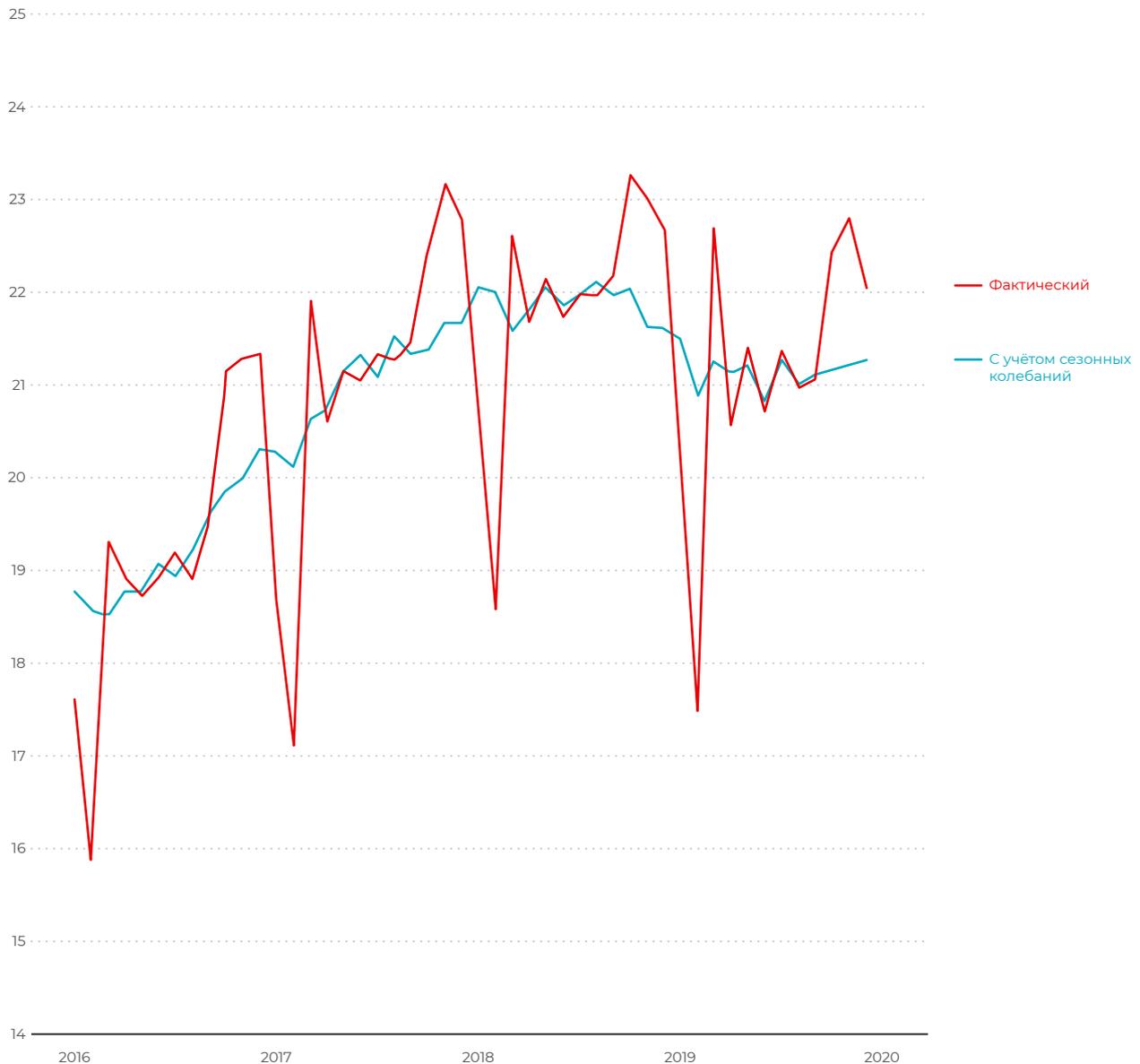
По данным Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA), мировой спрос на грузовые авиаперевозки в тонно-километрах (ФТК) по итогам 2019 г. сократился на 3,9 % по сравнению с 2018 г., а средняя загрузка самолётов сократилась на 2,6 %, несмотря на увеличение грузоподъёмности самолётов на 2,1 %¹. Это был первый год снижения объёмов грузоперевозок с 2012 г. и год наибольшего падения данного показателя со времён мирового кризиса в 2009 г. (тогда рынок грузовых авиаперевозок сократился на 9,7 %). Причиной падения объёмов авиаперевозок в 2019 г. стал слабый рост мировой торговли (всего на 0,9 %). Ожидается, что 2020 г. станет ещё одним сложным годом для авиаперевозчиков из-за долгосрочных последствий ограничений, связанных со вспышкой коронавируса в Китае в начале года, в частности с карантинными мерами.

Одна из особенностей транспортно-логистического рынка — подверженность влиянию фактора сезонности. В частности, динамика объёма грузовых авиаперевозок характеризуется экономическими циклами рост — спад — рост, возникающими из-за новогодних праздников. В декабре 2019 г. мировой физический объём грузоперевозок в тонно-километрах сократился на 2,7 % по отношению к декабрю 2018 г. Однако анализ месячного объёма грузоперевозок с поправкой на сезонность свидетельствует об умеренном приросте на протяжении последних четырёх лет, в том числе и на протяжении всего 2019 г.

¹ Air Freight Market Analysis, IATA, December 2019

Рисунок 1.

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ГРУЗОПЕРЕВОЗОК, МЛРД ТОННО-КИЛОМЕТРОВ

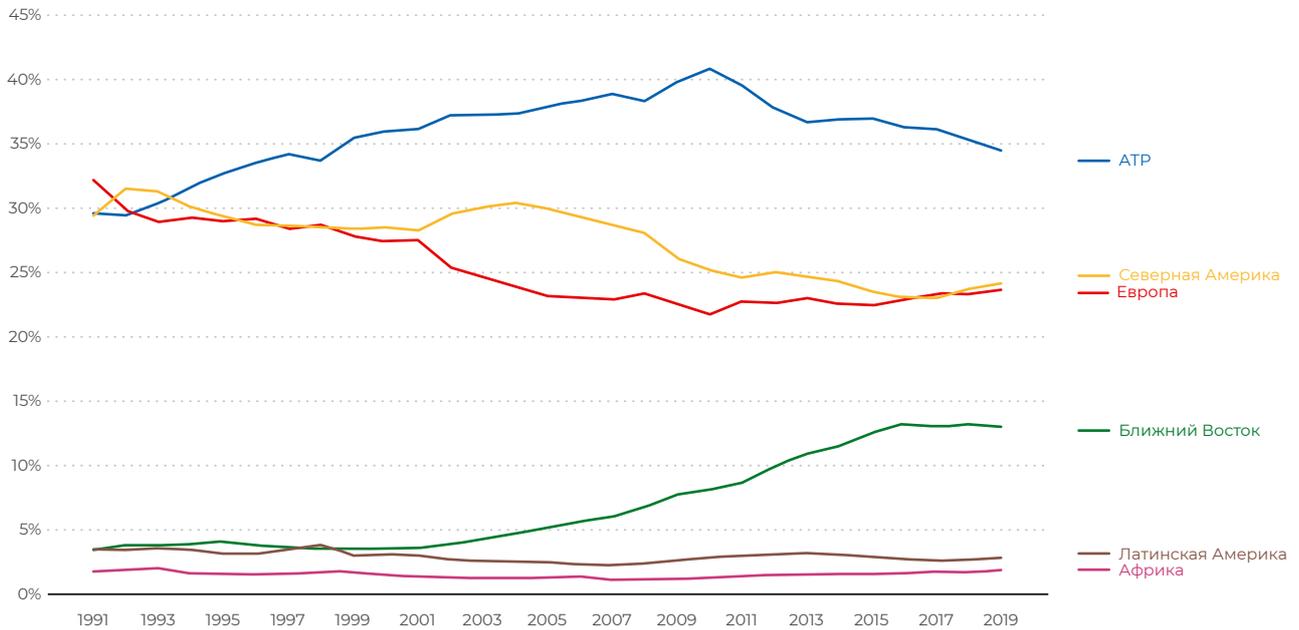


Источник: Air Freight Market Analysis, IATA, December 2019

Региональная структура объёма грузовых авиаперевозок в 2019 г. осталась неизменной с 2018 г.: Азиатско-Тихоокеанский регион (АТР) сохранил наибольшую долю в общем объёме грузовых авиаперевозок в тонно-километрах — 34,6 % в 2019 г. Доли Северной Америки и Европы в 2019 г. незначительно увеличились до 24,2 % и 23,7 % соответственно. Доля авиаперевозчиков Ближнего Востока оставалась стабильной на уровне 13 %. Удельный вес Африки и Латинской Америки на мировом рынке авиаперевозок слегка вырос до 1,8 % и 2,8 %.

Рисунок 2.

УДЕЛЬНЫЙ ВЕС РЕГИОНОВ В МИРОВОМ ОБЪЁМЕ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК

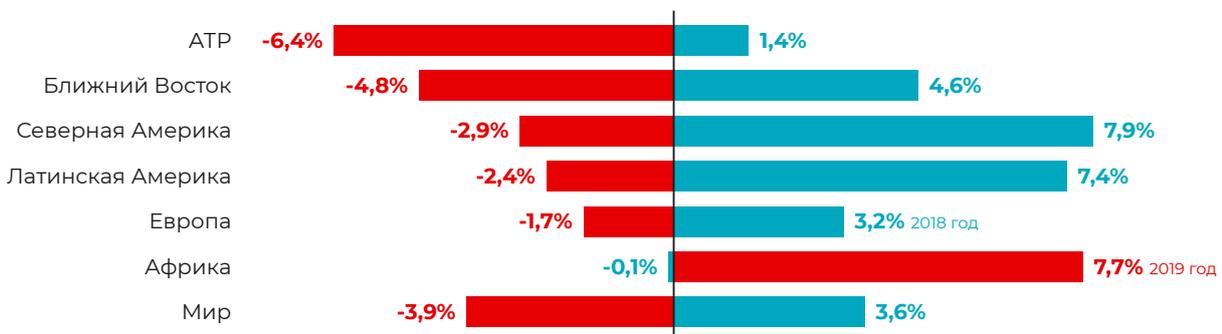


Источник: Air Freight Market Analysis, IATA, December 2019

Африка по итогам 2019 г. — единственный регион с приростом объёма грузовых авиаперевозок в тонно-километрах (на 7,7 % по сравнению с 2018 г.). По данным IATA, в течение всего года положительное изменение объёма авиаперевозок в этом регионе поддерживалось значительным ростом мощностей авиаперевозчиков и инвестиционными связями с Азией.

Рисунок 3.

ИЗМЕНЕНИЕ ОБЪЁМА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК В РЕГИОНАХ, 2018 И 2019 ГГ.



Источник: Air Freight Market Analysis, IATA, December 2019

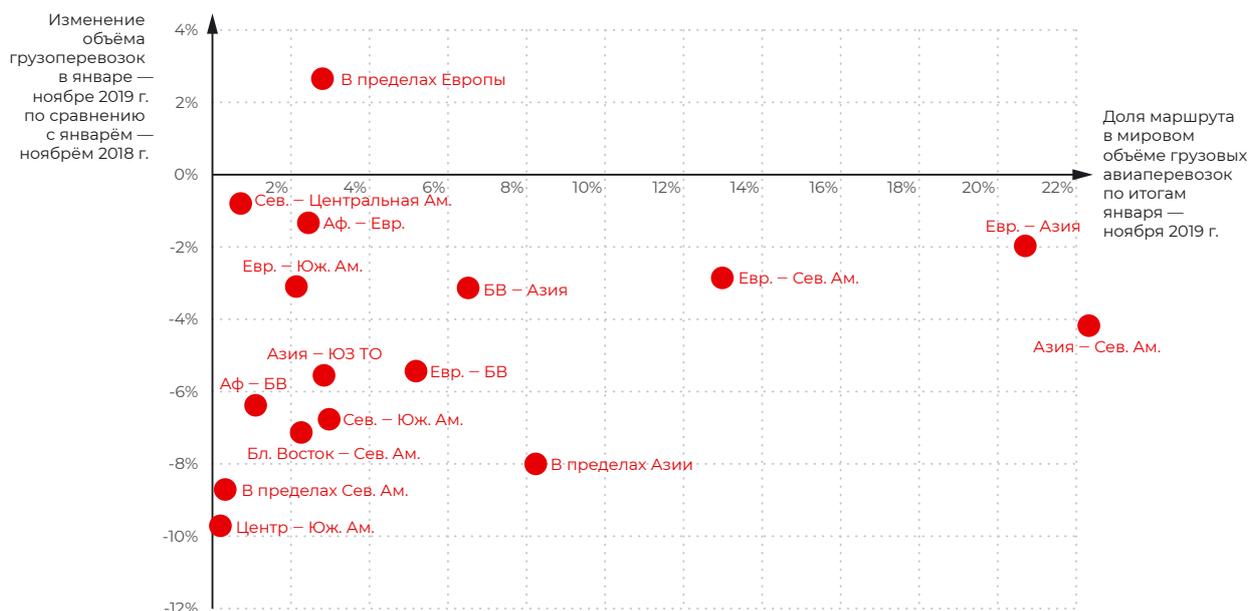
Самой Азии не удалось продемонстрировать такую же положительную динамику. В результате напряжённости торговых отношений с ключевыми странами-партнёрами и замедления мирового экономического роста грузоперевозчики в АТР понесли самые большие потери по сравнению с другими регионами — 6,4 %. Грузовой трафик из АТР в Северную Америку за последний отчётный период сократился на 4,1 %, тогда как в пределах Азии — на 8 %. Постепенное «размораживание» торговых связей между США и Китаем с подписанием 15 января 2020 г. соглашения о первой фазе торговой сделки даёт определённые надежды на восстановление темпов роста торговли, а впоследствии — на рост мирового объёма грузооборота.

В Европе спрос на воздушные перевозки снизился на 1,7 %, что представляет собой наименьшую величину изменения относительно остальных регионов, но самый значительный спад в регионе с 2012 г. Это было вызвано низкой производственной активностью в крупнейшей европейской экономике — Германии — в сочетании с сохраняющейся на протяжении всего 2019 г. неопределённостью с Brexit. Несмотря на это, в 2019 г. объём грузов, перевезённых воздушным транспортом внутри региона, увеличился почти на 3 %.

На грузооборот воздушного транспорта между Европой и Азией в 2019 г. приходилось около 21 % общего объёма грузовых авиаперевозок в мире; по объёму грузоперевозок в тонно-километрах этот маршрут уступает только маршруту Азия — Северная Америка. Тем не менее, маршрут Европа — Азия не был исключением из общей динамики 2019 г., так как по сравнению с 2018 г. объём грузоперевозок на этом направлении снизился на 2 %.

Рисунок 4.

РАСПРЕДЕЛЕНИЕ МИРОВОГО ОБЪЁМА ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК ПО МАРШРУТАМ



Источник: Air Freight Market Analysis, IATA, December 2019

— Безопасность и экологичность воздушного транспорта

Ключевыми направлениями развития любой авиакомпании и специальных международных организаций являются повышение безопасности и экологичности перевозок.

Согласно статистике Aviation Safety Network, авиационный транспорт является одним из наиболее небезопасных видов транспорта. Однако несмотря на громкие происшествия, связанные с Boeing 737 MAX, 2019 г. был одним из самых безопасных для коммерческой авиации². Число погибших уменьшилось, общее количество несчастных случаев выросло до уровня выше среднего за последние пять лет. В 2019 г. было зарегистрировано двадцать несчастных случаев со смертельным исходом, в результате которых в общей сложности погибло 283 человека, при этом больше половины несчастных случаев были связаны с пассажирскими рейсами, остальная часть — с грузовыми. Одиннадцать несчастных случаев произошло в Северной Америке, в Европе и Китае не было зафиксировано ни одного случая с летальным исходом.

Развитие транспортного сектора невозможно без выполнения целей устойчивого развития, в частности без сокращения воздействия на окружающую среду. Согласно Европейскому агентству по окружающей среде, в последние десятилетия авиационный коммерческий рынок значительно увеличился, в результате чего объем выбросов парниковых газов увеличился более чем в два раза с 1999 г.: объем выбросов в этом секторе стабильно увеличивался на протяжении 2013-2017³ гг. в среднем на 3 % ежегодно. На 2017 г. авиационный транспорт занимал второе место по объему выбросов парниковых газов в ЕС (13,9 % общего объема выбросов парниковых газов в ЕС), следуя за автомобильным транспортом (71,7 %). Выбросы морского транспорта находятся почти на одинаковом уровне с авиационным транспортом. Железнодорожный транспорт в этом контексте является наиболее «зеленым»: так, в 2017 г. на этот вид приходилось только 0,6 % всех выбросов. По экспертным оценкам суммарное количество косвенных и прямых выбросов CO₂ авиатранспорта превышает значение объема выбросов железнодорожного транспорта почти в двадцать раз.

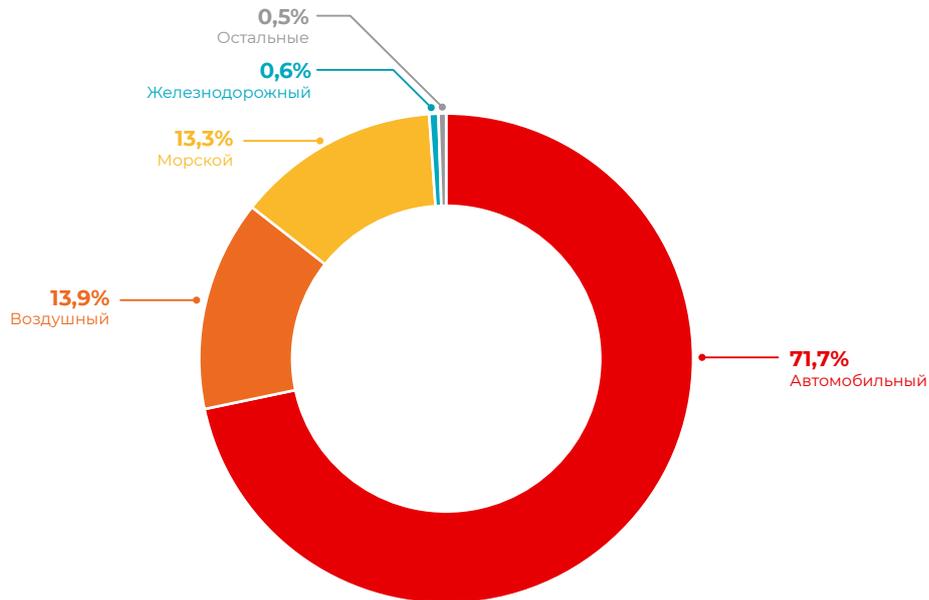
Наибольший прирост выбросов парниковых газов с 1990 г. наблюдается в Польше, Люксембурге, Ирландии, Словении и т. д.

² Источник: <https://news.aviation-safety.net/2020/01/01/aviation-safety-network-releases-2019-airliner-accident-statistics/>

³ Данные объема парниковых газов по видам транспорта доступны только за 2017 г.

Рисунок 5.

ВЫБРОСЫ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ В ЕС ПО ВИДАМ ТРАНСПОРТА, 2017 Г.



Источник: European Environment Agency

Мировой рынок авиаперевозок на данном этапе претерпевает снижение спроса со стороны грузоотправителей на фоне слабого роста объема мировой торговли. Последний отчетный год ознаменовался первым снижением объема грузовых авиаперевозок в тонно-километрах с 2012 г. Ожидается, что текущий год станет очередным испытанием для авиаперевозчиков, в основном из-за последствий коронавируса. Азия продолжает сохранять лидирующую позицию на мировом рынке грузовых авиаперевозок. При этом грузовое авиасообщение между Европой и Азией выступает ключевым направлением после Азии — Америки.



ГРУЗОВОЕ АВИАСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И КИТАЕМ

— Грузовое авиасообщение между Европой и Китаем

— Динамика и товарная структура торговли, опосредованной воздушным транспортом

Торговля между двумя крупнейшими экономиками на евразийском пространстве — Европейским союзом и Китаем — осуществляется посредством разных видов транспорта: морского, воздушного, железнодорожного и автомобильного. При этом её отличительной особенностью является дальность перевозок. Как правило, на дальние расстояния товары транспортируются либо морским, либо воздушным транспортом; кроме того, в последнее время всё больше грузов отправляется по железной дороге благодаря налаженному и скоростному сообщению между Европой и Китаем. У каждого вида транспорта есть как ряд преимуществ, так и ряд недостатков: воздушный и морской являются чувствительными к погодным условиям, в связи с чем существует риск невыполнения основных требований грузоотправителей, касающихся надёжности и безопасности перевозок. Морские перевозки являются менее дорогостоящим видом благодаря большей грузоподъёмности, но зато самым затратным по времени. Так, в среднем перевозка товаров между Европой и Китаем занимает около 30 дней. Воздушные перевозки имеют недостаток, заключающийся в ограниченной географии прямых маршрутов, то есть при отсутствии прямого рейса пункт назначения может быть достигнут только путём стыковочных рейсов. Пространство самолёта по высоте и ширине ограничено относительно других видов транспорта, однако товары могут быть доставлены из Европы в Китай за три-четыре дня, благодаря чему этот вид транспорта продолжает оставаться одним из ключевых звеньев в цепочке поставок между Европой и Китаем.

В целом динамика объёма взаимной «воздушной» торговли между Европой и Китаем за последние пять лет (2015–2019 гг.) характеризуется положительной линией тренда: стоимостный объём рос в среднем на 22,1 %. В 2019 г. из ЕС в Китай авиатранспортом было перевезено товаров общим весом 0,8 млн т на сумму 80,4 млрд долл. США, а следовательно, средняя стоимость одной тонны товаров составила 102 тыс. долл. США. В обратном направлении, по итогам 2019 г., ЕС импортировал 1,4 млн т грузов на сумму 92,7 млрд долл. США, то есть средняя стоимость одной тонны равнялась 67 тыс. долл. США.

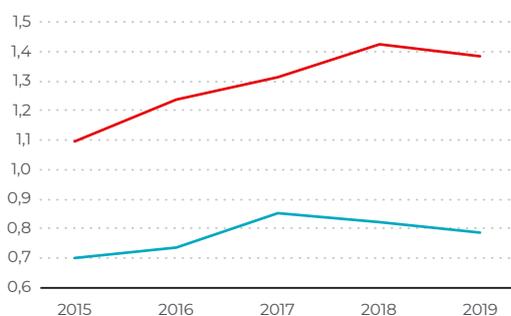
Таким образом, из Китая в ЕС авиатранспортом перевозились менее дорогостоящие товары, чем в обратном направлении, но в большем количестве. За последний год физический объём взаимной торговли, опосредованной воздушным транспортом, упал на 3,4 %, чего нельзя сказать о стоимостном выражении этого показателя: спад в объёме импорта ЕС из Китая товаров, перевозимых авиатранспортом, нивелировался ростом экспорта ЕС на 12,1 %.

Благодаря своему основному преимуществу — скорости, воздушный транспорт выступает эффективным способом транспортировки скоропортящейся продукции (главным образом, пищевых продуктов). Однако транспортировка такой продукции авиатранспортом не всегда эффективна, так как её себестоимость невелика и затраты на транспортировку во многих случаях или не окупаются (особенно это касается небольших партий), или окупаются за счёт реализации на внутреннем рынке импортирующей стороны по высокой цене. В связи с этим всё больше грузоотправителей, в том числе и пищевой продукции, стремятся переходить на железнодорожный транспорт, так как этот вид является промежуточным вариантом между морским и воздушным транспортом по стоимости и срокам доставки.

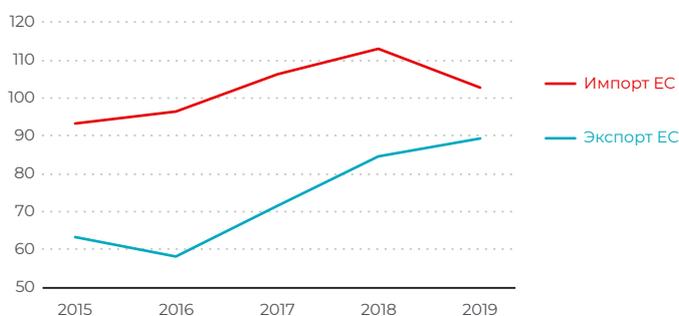
Рисунок 6.

ДИНАМИКА ОБЪЁМА ТОВАРОВ, ПЕРЕВЕЗЁННЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ЕС — КИТАЙ

ФИЗИЧЕСКИЙ ОБЪЁМ, МЛН Т



СТОИМОСТНЫЙ ОБЪЁМ, МЛРД ДОЛЛ. США



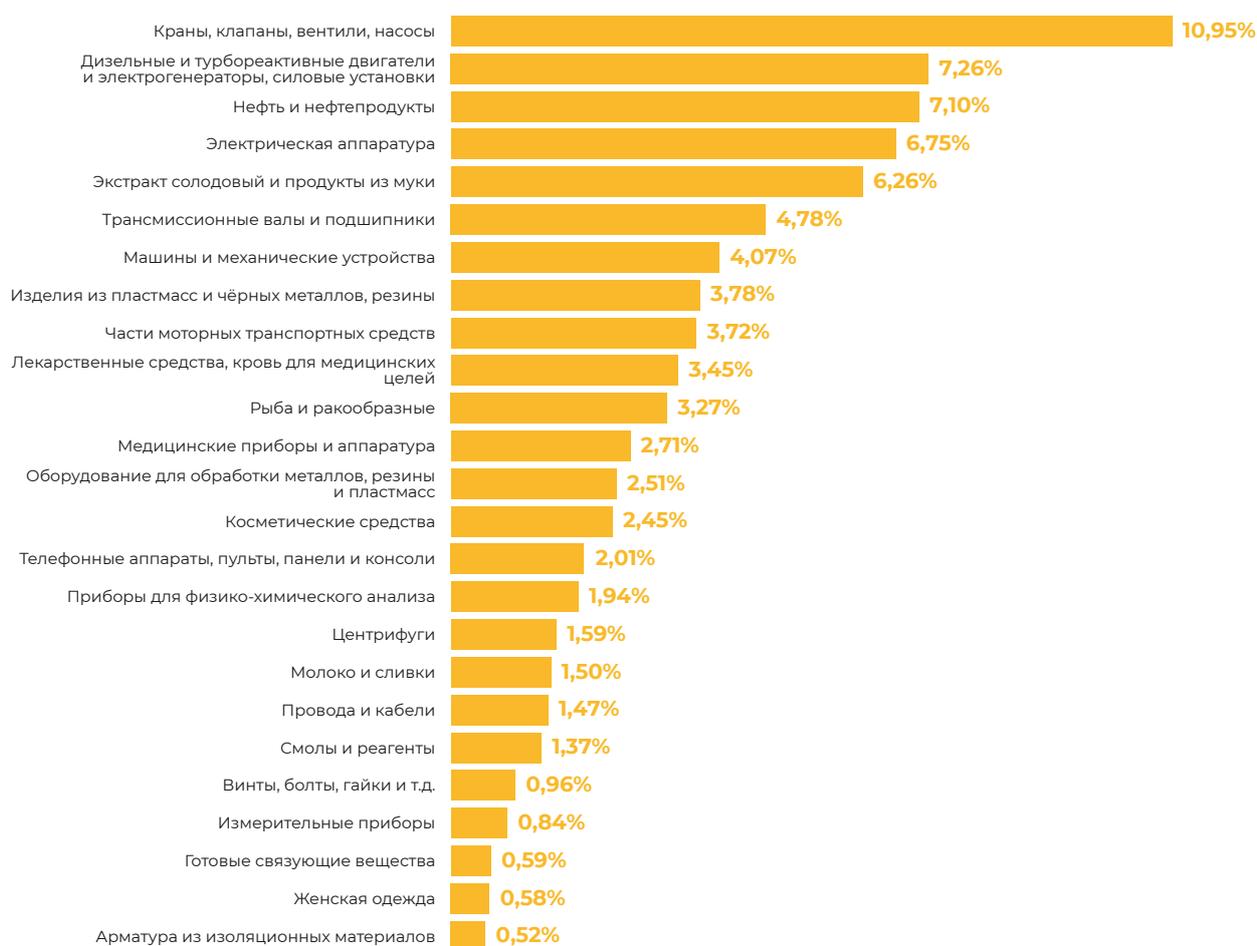
Источник: построено ИПИ по данным Eurostat

Таким образом, эффективное распределение затрат грузоотправителей на транспортировку товаров сводится к перевозке воздушным транспортом товаров с высокой добавленной стоимостью. По итогам одиннадцати месяцев 2019 г. по физическому объёму перевезённой продукции между ЕС и Китаем воздушному транспорту принадлежало третье место после морского и автомобильного. Однако с точки зрения стоимостного объёма перевезённой продукции транспортная структура торговли между Европой и Китаем иная: на воздушный транспорт приходилась вторая по величине доля — 26,4 % общего стоимостного объёма взаимной торговли.

Товарная структура экспорта ЕС в Китай и импорта ЕС из Китая, опосредованных воздушным транспортом, на основе физического объёма грузов является более диверсифицированной по сравнению со структурой стоимостного объёма. Необходимо отметить, что среди товаров, лидирующих по физическому объёму среди перевезённых авиатранспортом в 2019 г. из Европы в Китай, присутствовали сырьевые товары (нефть и нефтепродукты) и пищевые продукты (свежая и охлаждённая рыба, молоко и сливки, мучные изделия). Но в основном номенклатуру грузов составляли товары 84-й и 85-й групп Гармонизированной системы описания и кодирования товаров, то есть высокотехнологичные товары. Товарами, лидирующими по стоимости в 2019 г., были лекарственные средства и электронные интегральные схемы: только на эти две группы приходилось более 20 % общего объёма авиаперевозок из Европы в Китай.

Рисунок 7.

НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ ИЗ ЕС В КИТАЙ⁴, 2015–2019 ГГ.



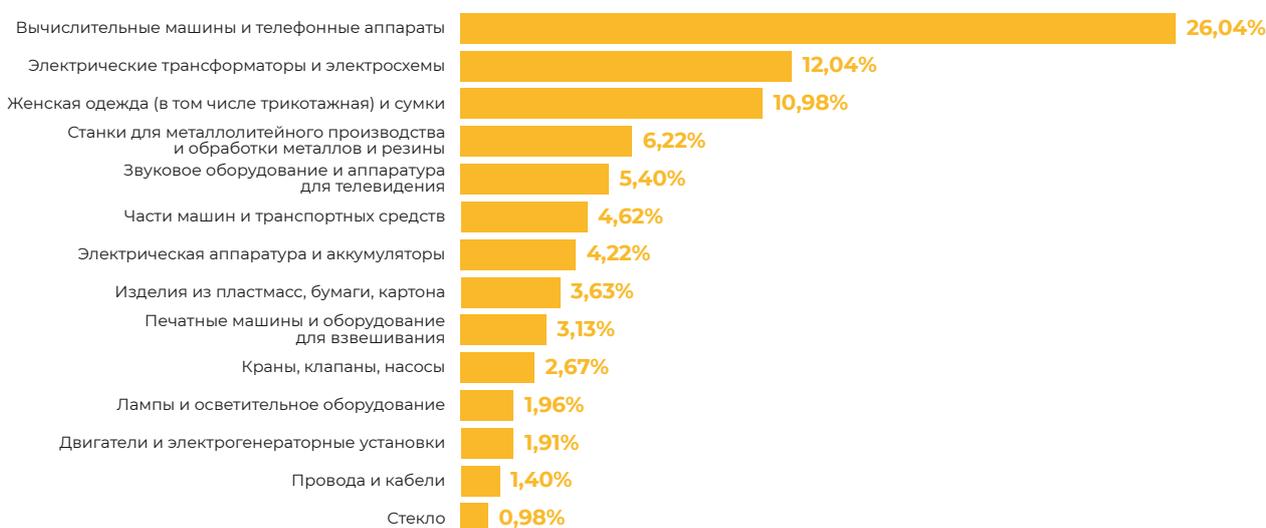
Источник: построено ИТІ по данным Eurostat

⁴ Рассчитано на основе физического объёма экспорта ЕС.

Основную часть грузов, следующих из Китая в Европу воздушным транспортом, составляют высокотехнологичные товары: в 2019 г. только на вычислительные машины, телефонные аппараты, электросхемы совокупно приходилось почти 40 % общего физического объёма товаров, перевезённых из Китая в ЕС грузовыми воздушными судами; при этом 11 % приходилось на товары лёгкой промышленности — женскую одежду и сумки. С точки зрения физического объёма, товарная номенклатура грузов, перевозимых из Китая, в значительной степени не отличается от товарной номенклатуры на основе стоимостного объёма.

Рисунок 8.

НОМЕНКЛАТУРА ГРУЗОВ, ПЕРЕВОЗИМЫХ ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ ИЗ КИТАЯ В ЕС⁵, 2015–2019 ГГ.



Источник: построено ИТІ по данным Eurostat

Транспортная инфраструктура для авиаперевозок и основные участники региональных рынков

На фоне быстро меняющейся мировой экономики и постоянно развивающейся транспортной отрасли Европа и Китай продолжают укреплять свои позиции в качестве глобальных и взаимосвязанных центров мировой торговли.

⁵ Рассчитано на основе физического объёма импорта ЕС.

Между Европой и Азией осуществляется более 20 % мирового объёма грузовых авиаперевозок в тонно-километрах⁶. Дальнейшее расширение рыночной доли на мировом рынке напрямую зависит от пропускной способности грузовых аэропортов.

Такие аэропорты, как Франкфурт, Шарль-де-Голль, Хитроу и Схипхол, занимают лидирующие позиции в рейтинге европейских грузовых аэропортов по общему грузообороту (по данным 2018 г.). Они также из года в год продолжают оставаться претендентами на мировое лидерство по количеству пассажиров и объёму грузопотока. Тем не менее, при ранжировании аэропортов в Европе по приросту объёма грузооборота за 2008–2018 гг. перечисленные логистические хабы спускаются на нижние строчки: Франкфурт — прирост всего на 4 %, Шарль-де-Голль — на 61 %, Хитроу и Схипхол — на 28 % и 8 % соответственно. Значительный прирост грузооборота за последние десять лет наблюдался у аэропорта Сарагоса в Испании (на 843 %).

По итогам 2019 г. грузооборот крупнейшего грузового центра в Европе, Франкфурта, снизился на 3,9 % до 2,13 млн т; грузооборот аэропорта Схипхол сократился на 7,9 % до 1,57 млн т из-за плановых процедур по техническому обслуживанию взлётно-посадочных полос: количество взлётов и посадок в 2019 г. уменьшилось на 11,5 % до 14 156 с 16 002 в 2018 г. Для аэропорта Льежа, наоборот, 2019 г. стал ещё одним годом роста грузооборота (на 3,6 %)⁷.

Примечательно, что среди крупнейших аэропортов Европы, обслуживающих грузоперевозки по направлению Европа — Китай, тройка лидеров, которая была отмечена выше, сохраняется, но следом располагаются аэропорты Люксембурга и Льежа: так, в 2018 г. в аэропорту Люксембурга было обработано 157,8 тыс. т грузов, у аэропорта Льежа эта цифра достигла 98,5 тыс. т⁸. По итогам 2018 г. аэропорт Хитроу расположился только на шестом месте. При этом за 2014–2018 гг. значительный прирост в объёме перевезённых европейских и китайских грузов продемонстрировали такие логистические хабы, как Льеж (в три раза), Милан (в два раза), Станстед (в двадцать четыре раза) и др. При этом объёмы грузоперевозок аэропортов Вены, Франкфурта (Франкфурт-Хан), Берлина (Тегель), Дюссельдорфа за последние пять лет снизились в среднем на 38 %.

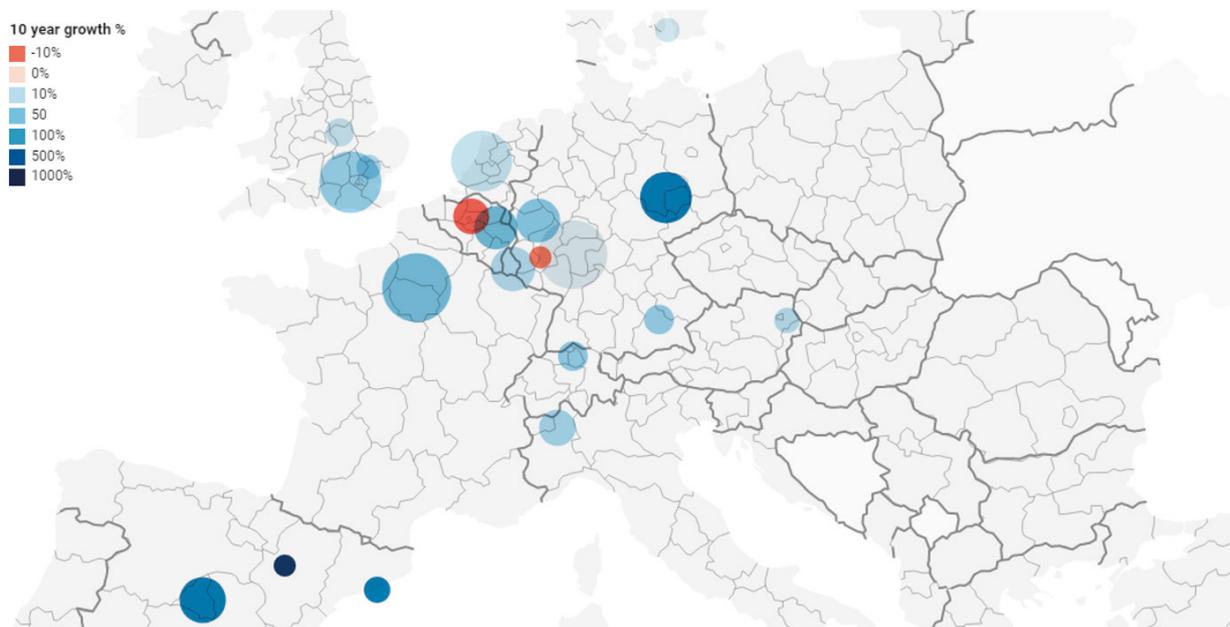
⁶ Источник: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2019-mediakit.pdf>

⁷ Источник: <https://www.freightwaves.com/news/cargo-volumes-dropped-at-major-european-airports-in-2019>

⁸ Источник: Eurostat, International extra-EU freight and mail air transport by main airports in each reporting country and partner world regions and countries

Рисунок 9.

ТОП-20 АЭРОПОРТОВ ЕС ПО ОБЩЕМУ ОБЪЁМУ ГРУЗОБОРОТА



Источник: CP Cases

Рейтинг аэропорта зависит не только от пропускной способности, инфраструктуры и географического расположения, но и от успешной деятельности грузовых компаний, которые в нём базируются. Так, по данным IATA за 2018 г., в рейтинг двадцати пяти самых больших грузовых авиакомпаний в мире по международным перевозкам среди прочих вошли европейские компании Lufthansa (Германия), Cargolux (Люксембург), British Airways (Великобритания), Air France (Франция), KLM (Нидерланды) и азиатские компании Singarore Airlines, Air China, China Southern Airlines, Asiana Airlines и EVA Air (компании расположены в списке в порядке убывания грузооборота).

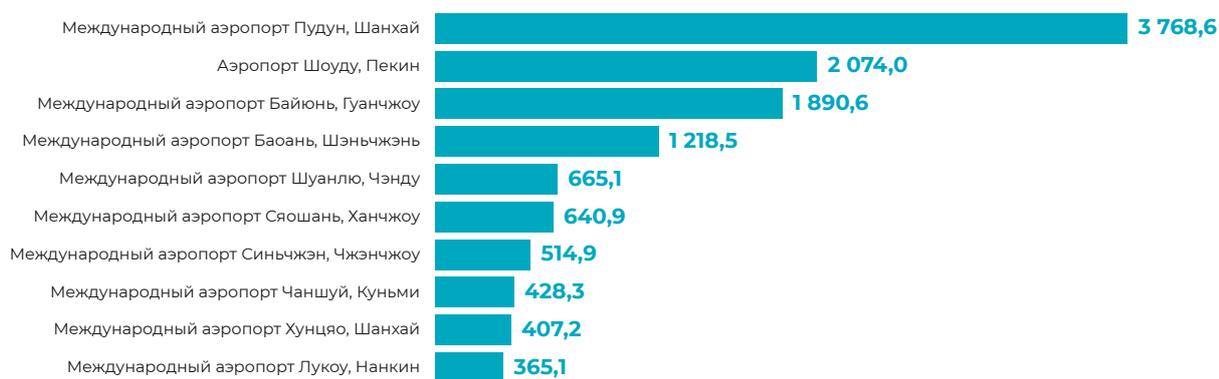
Начало 2020 г. стало для авиакомпаний непредсказуемым из-за распространения эпидемии коронавируса и раннего Нового Года по восточному календарю: до середины января объём грузоперевозок между Европой и Китаем сохранялся примерно на уровне 2019 г., но уже во второй половине января снизился на 7,8 % к аналогичному периоду 2019 г., и в начале февраля был зафиксирован спад на 66 %⁹.

⁹ Источник: <https://www.aircargonews.net/airlines/early-chinese-new-year-takes-a-toll-on-januarys-cargo-figures/>

По данным за 2018 г., крупнейший грузовой аэропорт Китая — Пудун: объём его грузооборота составил 3,7 млн т, что на 68,2 % больше, чем у крупнейшего аэропорта Европы. Ключевые аэропорты Китая в основном выполняют рейсы в Германию, Нидерланды и Люксембург; в 2018 г. на маршруты в эти европейские страны в совокупности приходилось около 15 % общего объёма грузовых авиаперевозок Китая, около 20 % приходилось на другого значимого торгового партнёра Китая — США¹⁰.

Рисунок 10.

ТОП-10 КРУПНЕЙШИХ АЭРОПОРТОВ КИТАЯ В 2018 Г. ПО ОБЪЁМУ ГРУЗОБОРОТА, ТЫС. МЕТРИЧЕСКИХ ТОНН



Источник: Statista

В свете последних событий, связанных со вспышкой коронавируса, спрос на фармацевтическую продукцию, медицинское специальное оборудование и химическое сырьё, в частности для производства защитной одежды, со стороны Китая вырос. В начале февраля 2020 г. из Амстердама в Пудун было отправлено грузовое воздушное судно с химическим сырьём общим весом 58 т. Эта партия материалов была закуплена China National Pharmaceutical Group у химической компании DuPont Group в Люксембурге и перевезена авиакомпанией China Eastern Airlines. Из Люксембурга в Амстердам продукция транспортировалась автомобильным транспортом, далее — на грузовых самолётах СЕА В777. В условиях эпидемии воздушное сообщение между Европой и Азией играет важную роль: 13 февраля в международный аэропорт Чанша (провинция Хунань) прибыл самолёт из Франкфурта, обслуживаемый компанией HNA Group, и доставил товары экстренной помощи. Рейсы с медикаментами также совершаются из аэропорта Льежа в Бельгии в аэропорт Ханчжоу. Грузовой маршрут Ханчжоу — Льеж является важной воздушной трассой для перевозок импортных материалов для профилактики возникновения болезни и контроля эпидемии. В период с 17 февраля по 29 марта 2020 г. по этому маршруту из Европы воздушные суда будут отправляться пять раз в неделю¹¹.

¹⁰ Источник: <https://www.iata.org/contentassets/a686ff624550453e8bf0c9b3f7f0ab26/wats-2019-mediakit.pdf>

¹¹ Источник: <https://new.qq.com/omn/20200212/20200212A05WQEQ00.html>

В феврале 2020 г. аэропорт Лейпцига Галле был сертифицирован IATA CEIV Pharma, что позволяет ему круглосуточно обрабатывать грузы, содержащие чувствительные к температуре фармацевтические препараты¹² и таким образом обеспечивать регулярные поставки этих товаров в Китай.

— Сравнение ставок на авиаперевозки со ставками железнодорожного транзита

Значимым критерием выбора способа транспортировки товаров для грузоотправителей служит соотношение скорости и безопасности с затратами. Индикаторами стоимости грузовых перевозок из Европы в Китай служат индексы, регулярно публикуемые специализированными агентствами.

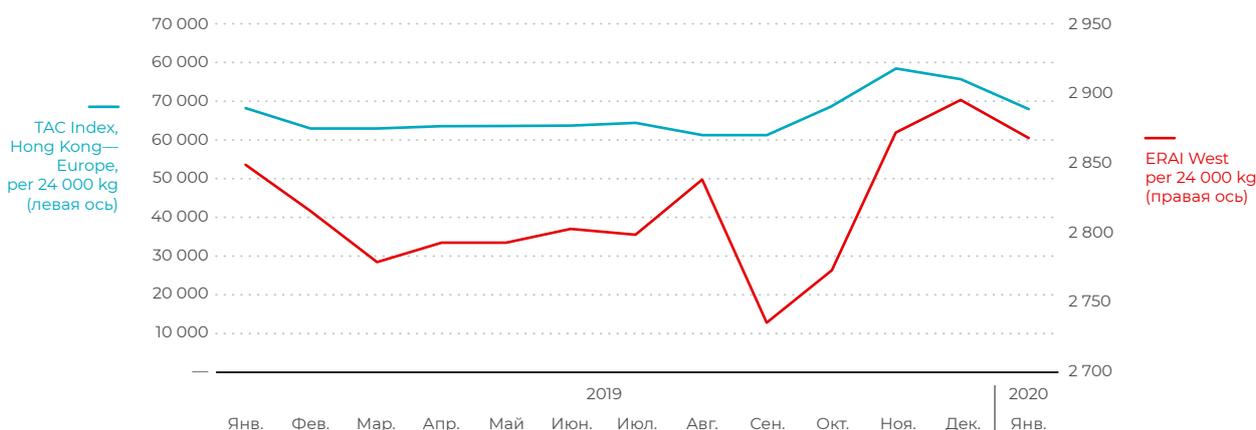
TAC Index является индикатором стоимости перевозки авиатранспортом генеральных грузов по основным маршрутам и отражает цены сделок на физическом и спотовом рынках. В 2019 г. итоговое значение ценового показателя авиаперевозок на основных торговых линиях Восток — Запад оказалось ниже уровня 2018 г. В январе 2020 г. стоимость перевозки товаров авиатранспортом из Пудуна (Шанхай) в Европу снизилась на 6,2 % к декабрю 2019 г. и равнялась 2,59 долл. США за кг. Но уже в середине февраля грузоотправители столкнулись с удвоением ставок на авиаперевозки из-за высокой конкуренции за ограниченную пропускную способность, связанную с регулируемыми мерами по борьбе с коронавирусом. Например, цены на доставку грузов из аэропорта Франкфурта в аэропорт Пудун в середине февраля выросли до 2,75 долл. США за кг с 0,92 долл. США за кг на предшествующей неделе¹³. Такой скачок цен препятствует усилиям производителей и грузоотправителей по возобновлению функционирования цепочек поставок; более того, это может негативно повлиять на необходимые меры по борьбе с инфекцией, связанные с обеспечением Китая предметами медицинского назначения. Многие авиакомпании в таких условиях предлагают специальные рейсы вместо отменённых регулярных: например, авиалинии Nippon выполняют специальные рейсы между Шанхаем и Токио. Однако о расписании специальных рейсов авиакомпании информируют не заблаговременно, что усложняет для грузоотправителей задачу планирования логистики. Грузоотправители, которые обычно выбирают морские грузоперевозки в качестве более дешёвой альтернативы, также сталкиваются с ростом цен.

¹² Источник: <https://www.aircargonews.net/cargo-airport/leipzig-halle-airport-achieves-ceiv-pharma-certification/>

¹³ Источник: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Coronavirus/Airfreight-rates-spike-as-China-factories-restart-production>

На фоне этих изменений конкурентоспособность железнодорожного транспорта по доставке грузов между Европой и Китаем повышается, так как, несмотря на некоторые перебои, поезда продолжают следовать по расписанию и железнодорожные операторы не стремятся спекулировать на ставках¹⁴. Представляется целесообразным провести сравнение динамики стоимости на перевозки воздушным транспортом (TAC Index) с динамикой стоимости на железнодорожные (Eurasian Rail Alliance Index (ERAИ)). Так, по итогам 2019 г. средняя стоимость перевозки 24 т¹⁵ груза авиатранспортом из Гонконга в Европу была выше средней стоимости транзитной контейнерной перевозки в евразийском железнодорожном коридоре по направлению Восток — Запад в 24 раза. Железнодорожный транспорт также был более стабильным: в 2019 г. разница между экстремумами значений цен на авиаперевозки составила 27,3 %, в то время как на железнодорожные — 5,8 %. Стоимость перевозок обоими видами транспорта на направлении Восток — Запад за 2019 г. увеличилась: значение TAC Index — на 11,3 %, а значение ERAИ West — на 1,7 %. В январе 2020 г. оба индекса продемонстрировали падение.

Рисунок 11.

ДИНАМИКА ИНДЕКСОВ TAC INDEX И ERAИ WEST¹⁶

Источник: построено ИТ по данным TAC Index и ERAИ

Таким образом, воздушное сообщение между Европой и Китаем продолжает оставаться важным элементом мировой и региональной торговли. За последние пять лет «воздушный» грузооборот по направлению Европа — Китай имел тенденцию к росту.

¹⁴ Источник: <https://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/news/svyazannye-s-karantinom-ogranicheniya-povyshayut-konkurentosposobnost-zh-dostavki-mezhdu-kitaem-i/>

¹⁵ В связи с различием в размерности индексов значения TAC Index были приведены к общему эквиваленту с ERAИ West путём умножения на средний вес одного контейнера FEU — 24 000 кг.

¹⁶ ERAИ West — субиндекс, отражающий индикативную стоимость перевозки контейнера по направлению Восток — Запад.

Значимость этого вида перевозок также доказывается его значительным удельным весом в стоимостном объёме торговли между этими сторонами на фоне небольшой доли в физическом объёме, из чего следует, что воздушным транспортом в основном перевозятся товары с высокой добавленной стоимостью: вычислительные машины, телефонные аппараты, насосы, клапаны и т. д.

Грузовые авиаперевозки по направлению Европа — Китай обслуживаются европейскими и китайскими аэропортами, среди которых крупнейшими по объёму грузооборота являются Франкфурт, Шарль-де-Голль, Схипхол, Люксембург, Льеж, Пудун, Шоиду, Байюнь, Баоань. В условиях борьбы с коронавирусом в Китае грузовые поставки предметов медицинского назначения начали осуществляться из Амстердама в Пудун, из Франкфурта в аэропорт Чанша и из Франкфурта в Ханчжоу. Этот «чёрный лебедь» в экономике повлиял в равной степени на ставки всех видов перевозок в сторону увеличения, кроме железнодорожного, так как пограничные переходы с Китаем, хоть и с определёнными сбоями, но продолжают функционировать. Так, например, в середине февраля 2020 г. ставка на авиаперевозку из Франкфурта в Пудун увеличилась в два раза. Железнодорожный транспорт выигрывает на этом фоне не только благодаря более стабильному характеру динамики ставок на перевозку, но и благодаря значительно более низкой стоимости.

— ВЫВОДЫ

— Выводы

Мировой рынок грузовых авиаперевозок в 2019 г. столкнулся со снижением спроса, в результате которого объём грузоперевозок упал до рекордно низкого значения с 2012 г. Снижение спроса наблюдалось во всех регионах, в том числе и в Азии — регионе, лидирующем по грузообороту. Основная часть мирового объёма грузовых авиаперевозок была обеспечена перевозками по маршрутам Азия — Северная Америка и Европа — Азия.

Грузовые авиаперевозки остаются важным звеном в цепочке поставок между Европой и Китаем, в первую очередь благодаря более коротким срокам доставки грузов по сравнению с остальными видами перевозок. Это преимущество находит отражение в высоком уровне ставок на транспортировку, в связи с чем авиатранспортом перевозятся товары с высокой добавленной стоимостью или скоропортящаяся продукция. Кроме того, всё чаще решение в пользу того или иного вида перевозок принимается на основании экологичности и безопасности видов транспорта. По этим критериям авиатранспорт демонстрирует не самую позитивную статистику.

Грузы по направлению Европа — Китай обслуживаются в основном в аэропортах Франкфурта, Схипхол, Шарль-де-Голль, Люксембурга, Льежа, Пудуна, Шоиду, Байюнь, Баоань. В связи с эпидемией коронавируса по этому направлению ключевыми маршрутами по доставке продукции медицинского назначения служат Льеж — Ханчжоу, Франкфурт — Чанша, Амстердам — Пудун.

Ожидается, что 2020 г. станет сложным годом для грузовых авиакомпаний из-за последствий вспышки коронавируса в Китае. Изменения на рынке грузоперевозок наблюдаются уже сейчас: так, с середины февраля 2020 г. воздушные и морские транспортные компании начали повышать ставки на грузовые перевозки, ссылаясь на высокую конкуренцию за ограниченную пропускную способность. Ставки на железнодорожный транзит по направлению Европа — Китай остаются стабильными, так как, несмотря на некоторые ограничения, связанные с карантинными мерами, поезда продолжают следовать по расписанию. Таким образом, в современных условиях конкурентоспособность железнодорожных транзитных перевозок повышается, что может в ближайшее время отразиться на грузообороте и загруженности мощностей железнодорожной инфраструктуры.

ERAI

Eurasian Rail Alliance Index



www.index1520.com