

ОТРАСЛЕВЫЕ СЮЖЕТЫ

**ОЦЕНКА ПОСЛЕДСТВИЙ
ПАНДЕМИИ COVID-19 ДЛЯ ГЛОБАЛЬНОЙ
ТОРГОВЛИ ОСНОВНЫМИ ВИДАМИ УСЛУГ**

Институт торговой политики
Данильцев А.В., Глазатова М.К.,
Крючков Р.В., Савельев О.В.

Оценка последствий пандемии COVID-19 для глобальной торговли основными видами услуг.

Этой публикацией мы начинаем серию обзоров, посвященных влиянию пандемии COVID-19 на отдельные сектора услуг. В целом сферу услуг в докладах международных организаций и научных исследованиях называют наиболее уязвимым и пострадавшим сектором, который не просто требует первоочередной поддержки со стороны государств, а, скорее всего, в ходе кризиса и восстановления подвергнется существенной трансформации и реструктуризации.

В отраслевом обзоре ВТО¹ отмечена важность сектора услуг как инфраструктурного и обеспечивающего функционирование всех прочих вида экономической активности. Характер и степень воздействия ограничений в связи с COVID-19 на торговлю услугами зависит от способа поставки услуг. Наиболее пострадавшими оказываются те виды услуг, которые подразумевают физическую близость потребителя и поставщика услуги и связаны с перемещением физических лиц через границу. Под угрозой оказалась и международная торговля услугами, реализуемая через деятельность зарубежных филиалов: инвестиции в создание новых компаний за рубежом сократились, а само функционирование зарубежных офисов осложнилось.

Хотя и не все прямые контакты при предоставлении услуг могут быть переведены в онлайн формат, кризис вызвал существенное расширение онлайн продаж в таких секторах как розничная торговля, образование, телекоммуникационные и аудиовизуальные

услуги. Эксперты ВТО отмечают, что торговля услугами в ближайшие годы не вернется к докризисному уровню, и ускорятся наметившиеся структурные сдвиги, такие как сокращение доли традиционных видов (транспорта и туризма) и рост услуг поставляемых трансгранично через электронные средства связи.

Среди наиболее пострадавших секторов выделяют гостиничный и туристический бизнес, транспорт, дистрибуцию, услуги, связанные с торговлей. Уровень сокращения в страновом разрезе так же носит неравномерный характер и зависит от доли услуг в торговле, ВВП, а также от отраслевой специализации. Например, 43% рабочей силы Швейцарии могут работать из дома, что предоставляет возможно сохранить объемы поставки услуг, на которых специализируется страна (страхование, финансы, бизнес услуги). Аналогично более 75% торговли IT услугами совершается онлайн, что предоставляет хорошие возможности для сохранения уровня экспорта услуг в Индии, где доля IT составляет 40% от общего объема экспорта².

Транспортная отрасль оказалась в числе лидеров по падению: к основным причинам такой чувствительности к кризису в относят введенные государствами по санитарным соображениям ограничения на передвижения и пересечения границ, а также сокращение торговли товарами в результате кризиса и, как следствие, снижение спроса на услуги грузовых перевозок и на сопутствующие услуги³. Отдельно эксперты ВТО и Международного экономического форума⁴ отмечают, что существенный вклад в сокращение отрасли внесли ограничения, связанные с высадкой и заменой экипажа морских судов, а также с необходимостью размещения экипажей воздушных судов при осуществлении международных

¹ WTO, Trade In Services In The Context Of Covid-19, 28 May 2020, https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/services_report_e.pdf

² Shingal A. Services trade and COVID-19, 25 April 2020 <https://voxeu.org/article/services-trade-and-covid-19>

³ WTO, Trade In Services In The Context Of Covid-19, 28 May 2020, https://www.wto.org/english/tratop_e/covid19_e/services_report_e.pdf

⁴ Whiting K., Stuck at sea: How to save the world's seafarers and the supply systems they support, 19 Jun 2020 <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/shipping-seafarers-covid-19-mental-health-supply-systems/>

перелетов и резким сокращением числа перевозимых пассажиров, обусловленным карантинными требованиями.

Эксперты Международного транспортного форума (ITF) в целом ожидают⁵ сокращение в отрасли грузоперевозок на 36% по итогам 2020 года. Наибольшее снижение – более 50% – прогнозируется в странах АСЕАН, России, Центральной Азии, Индии, в то время как для Китая снижение ожидается менее чем на 25%.

Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) прогнозирует радикальное сокращение числа авиаперелетов и доходов авиакомпаний: с уровня 420 млрд. долл. США до 244 млрд. долл. США по итогам 2020 года⁶, выделяя Европу и Азиатско-тихоокеанский регион в качестве наиболее пострадавших. Многие авиакомпании могут столкнуться с кризисом ликвидности еще до наступления восстановления: в среднем запасы на счетах (на начало года) способны обеспечить функционирование компаний в течение 2 месяцев⁷.

Сокращение объемов грузов, перевозимых пассажирскими воздушными судами в марте 2020 года, составило 43,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, в то время как на 6,2% выросли карго перевозки, в том числе с использованием простаивающих пассажирских самолетов. В целом, несмотря на сокращение спроса на воздушные перевозки, существующие мощности не удовлетворяют спрос, что привело к росту тарифов в среднем на 20-30%, а на ряде направлений до 50%.

Несмотря на отсутствие единого подхода, большинство государств продемонстрировали гибкость в поддержке сектора (авиакомпаний, экипажей): были сокращены или отменены сборы за навигацию, обслуживание, предоставлены гарантии по кредитам, осуществлен выкуп акций.

На международном уровне ИКАО и ВОЗ опубликовали совместное заявление⁸ с рекомендациями по обеспечению безопасности в отрасли и призвали к взаимодействию и сотрудничеству между государствами. Также ИКАО и Международная морская организация (ИМО, International Maritime Organization, IMO) призвали правительства отнестись миллионы работников морского и авиационного транспорта к категории «ключевого персонала» для обеспечения функционирования отрасли.

Услуги морского транспорта также демонстрируют значительное падение: как в отношении заказов на перевозки, так и в отношении мощностей. Так по данным ITF⁹ объем международных контейнерных морских перевозок сократился на 8,6% в феврале 2020 года, 46% запланированных отправок на маршрутах Азия-Европа было отменено¹⁰, а доля свободного тоннажа выше, чем в ходе кризиса 2008 года. Проблемы отрасли усугубляются осложнением функционирования портовой инфраструктуры: нехваткой грузчиков, водителей транспорта, карантинными ограничениями в большинстве портов, и ужесточением санитарных требований к членам команды, которые затрагивают около 100 тысяч моряков ежемесячно.

⁵ ITF, How Badly Will the Coronavirus Crisis Hit Global Freight, 11 May 2020 <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-freight-covid-19.pdf>

⁶ ICAO, Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, Montréal, Canada 25 May 2020, <https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICA0%20COVID%202020%2005%2025%20Economic%20Impact.pdf>

⁷ IATA, COVID-19 Updated Impact Assessment, 24th March 2020, <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/third-impact-assessment/>

⁸ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/RU/ICAO-WHO-publish-joint-statement-on-COVID-19.aspx>

⁹ International Transport Workers' Federation, (ITF), Global Container Shipping and the Coronavirus Crisis, 29 April 2020, <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/global-container-shipping-covid-19.pdf>

¹⁰ Knowler G., "Coronavirus impact raises red flags at European ports", Journal of Commerce, 19 February 2020.

ИМО и ВОЗ выступили с совместным заявлением и рекомендациями правительствам по обеспечению безопасности морских перевозок в условиях COVID-19 и предостерегают от чрезмерных ограничений деятельности портовой инфраструктуры, от излишних ограничений в отношении членов команд морских судов и самих грузов¹¹.

Анализируя возможные последствия кризиса консалтинговые агентства отмечают, что в среднем транспорт и логистика страдают от кризисов сильнее других отраслей, но некоторые компании преодолевают кризис лучше¹². Так при анализе более 1000 публичных компаний была выявлена группа «устойчивых компаний», которые демонстрировали меньшее сокращение, более высокую скорость восстановления, и, в дальнейшем, их доходность почти в 3 раза превышала уровень конкурентов в отрасли. Во многом успех таких компаний может быть объяснен уровнем менеджмента и соответствующими мерами по адаптации к кризису.

Развивая тему ускорения трансформации сектора услуг под воздействием кризиса, некоторые авторы рассматривают возможность наступления новой эры в транспортно-логистической отрасли¹³. Одним из направлений развития выступает повышение степени синхронизации и эффективности перевозок с применением автоматизации процессов и больших данных. Полученный опыт может быть использован для повышения безопасности перевозок, как с точки зрения безопасности грузов, так и работников и пассажиров. Одним из самых неожиданных последствий выступает сокращение выбросов CO₂ (например, в Нью Йорке уровень загрязнения воздуха снизился вдвое), что подтверждает

реалистичность самой возможности такого сокращения. Развитие тенденции к удаленной работе и покупкам сможет также этому способствовать.

Прогноз последствий пандемии для глобальной торговли основными видами услуг.

Для экспериментов по моделированию и оценке влияния на торговлю сельскохозяйственной продукцией использовалась модель Global Trade Analysis Project (GTAP), которая является одной из наиболее популярных типовых моделей мировой экономики общего равновесия. В качестве самостоятельных регионов в модели при проведении экспериментов рассматривались 37 стран.

В целом в экспериментах выделялось по три группы стран, каждой из которых присваивалось соответствующее значение поправочного коэффициента. Предполагалось, что чем менее благоприятная эпидемиологическая обстановка в стране¹⁴, тем сильнее её воздействие на экономику.

Набор предпосылок был сформирован довольно жестким и включал, прежде всего, свертывание торговли услугами в секторах, связанных с перемещением людей, и нарушение сложившихся производственных цепочек (интенсивность участия сектора в глобальных цепочках (ГЦСС) и интенсивность использования рабочей силы в секторе). Данный набор предпосылок был реализован в двух вариантах шока, который отражал возможное нарушение эффективности ГЦС и соответственно эффективности производства (пессимистический – 10% и оптимистический – 5% снижения эффективности производства товаров и услуг). В обоих случаях

¹¹ IMO Circular Letter No. 4204/Add.3

¹² Arora S. et al, Resilience in transport and logistics, February 4, 2020, <https://www.mckinsey.com/business-functions/operations/our-insights/resilience-in-transport-and-logistics#>

¹³ Vandycke N. Transport and COVID-19: short-term chaos could bring long-term transformation, |APRIL 30, 2020 <https://blogs.worldbank.org/transport/transport-and-covid-19-short-term-chaos-could-bring-long-term-transformation>

¹⁴ Учитывалась степень распространения заболевания в стране на основании совокупного числа заражений по стране (по состоянию на последнюю декаду мая 2020 г. на основании данных https://www.worldometers.info/coronavirus/?utm_campaign=homeAdvegas1?%22%20%5C%20%22countries).

уровень данного шока корректировался по отношению к базовому значению с учетом разного уровня вовлеченности сектора в ГЦС (в отношении зависимости от импортных поставок) и интенсивности поражения отдельных стран.

Одной из ключевых проблем анализа мирового рынка услуг является ограниченность статистической информации. Это касается как охвата секторов и стран статистическими данными, так и отставания этих данных по времени. Поэтому в ходе анализа неизбежно приходится опираться на доступные статистические данные по основным экспортерам и отдельных категорий услуг. Как правило, достаточно полные данные имеются за 2017 г. и фрагментарные сведения за 2018 г. В связи с этим в качестве базового периода были использованы среднегодовые данные по экспорту за три последних года, за которые были доступны данные по отдельным странам и секторам, т. е. доступные среднегодовые данные за 2016-2018 гг.

Основываясь на доступных статистических данных, можно ожидать снижения общего экспорта услуг на 16% для оптимистического сценария и примерно больше на 8 процентных пунктов для пессимистических предпосылок.

Следует отметить, что результаты анализа влияния пандемии на международную торговлю транспортными услугами и сопутствующими им услугами существенно различаются в зависимости от сектора (вида транспорта).

Можно ожидать, что в наибольшей степени негативным эффектом будет подвержен воздушный транспорт, который в наибольшей степени связан с пассажирскими перевозками. Очевидно, что пассажиропотоки прежде всего были нарушены в результате мероприятий, направленных на борьбу с распространением заболевания. В то же время перевозки грузов окажутся затронуты в гораздо меньшей степени, что и выразится в существенно меньшем спаде в экспорте услуг морского и прочих видов транспорта по сравнению со спадом в экспорте услуг авиационного транспорта. Экспорт

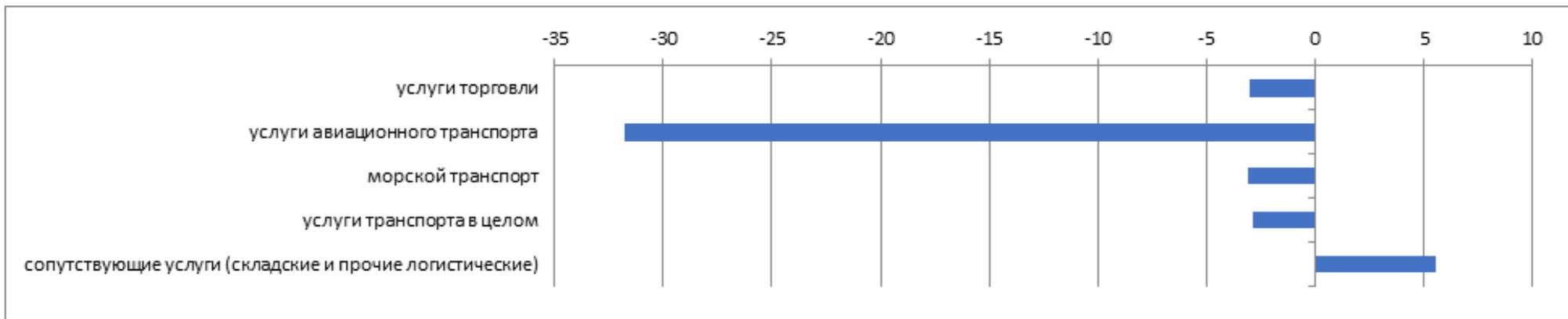
сопутствующих транспортным операциям услуг в сфере логистики, в частности услуг складов, может даже несколько расшириться, частично из-за активизации торговли продукцией, связанной с противодействием пандемии. Однако, в первую очередь из-за необходимости более длительного хранения грузов в процессе международной транспортировки в условиях падения конечного спроса на многие виды продукции и замедления хода реализации продукции. Такое положение в целом соответствует типичной картине острой фазы экономического спада, которая обычно сопровождается накоплением запасов нереализованной продукции, когда спрос падает быстрее, чем производство успевает среагировать и сократить объемы выпуска.

В результате проведенного моделирования были получены следующие оценки возможных эффектов пандемии в области торговли услугами.

В качестве базового для торговли услугами был выбран оптимистический вариант эксперимента, как в данном случае более вероятный.

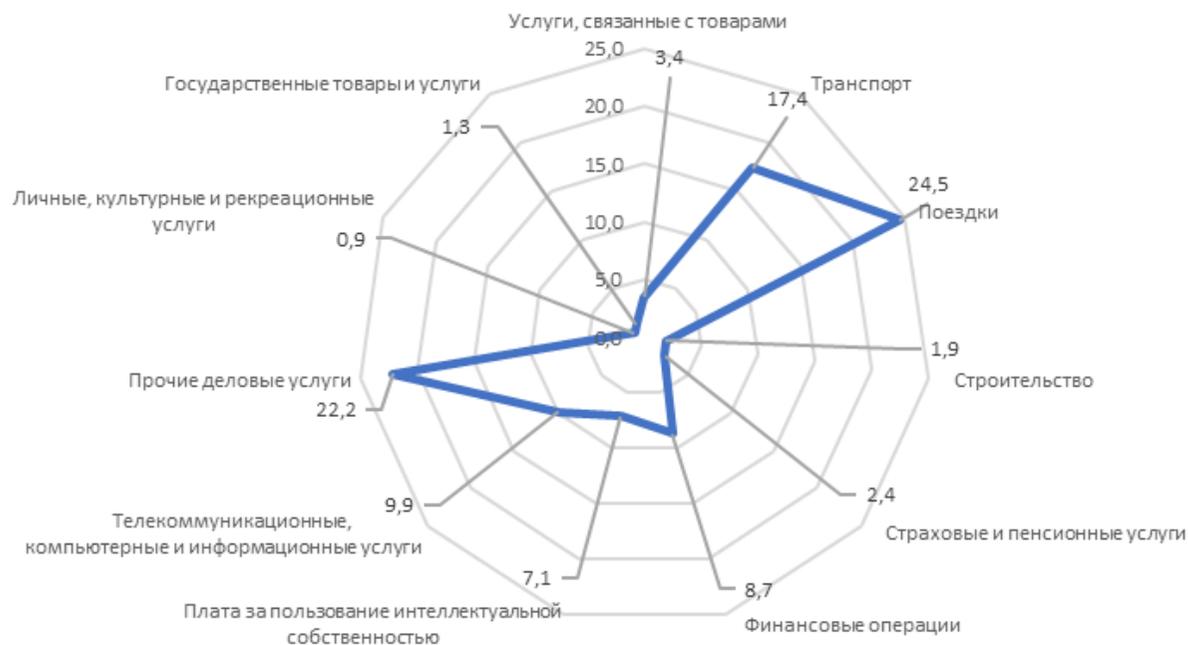
Транспортные услуги, практически во всех странах, относятся к секторам услуг – «тяжеловесам», обеспечивающим основной объем экспорта. В структуре мирового экспорта этот сектор вместе с секторами «поездки» и «прочие деловые услуги» составляет более 2/3 (64,1%) всего объема мирового экспорта услуг.

Рисунок 1. Прогнозное изменение мирового экспорта услуг в сфере транспорта, торговли и сопутствующих услуг в %.



Источник: рассчитано авторами

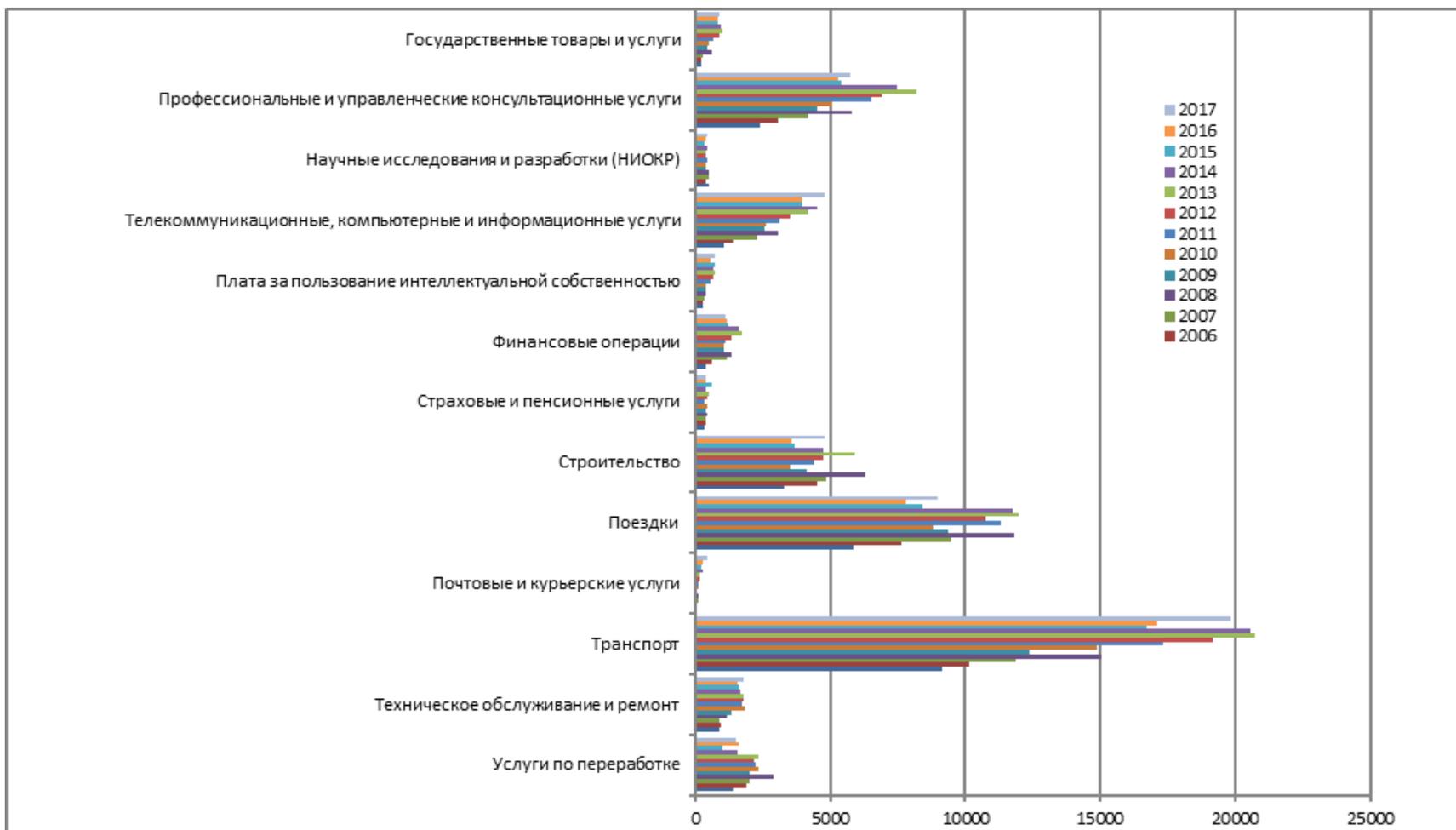
Рисунок 2. Структура мирового экспорта услуг, по данным за 2017 г., %



Источник: составлено по данным ЮНКТАД, <https://unctad.org>

Россия идет в фарватере мировых трендов: сектор транспортных услуг на протяжении почти 20 лет (1994 – 2017 гг.) отличался активным сальдо торгового баланса и всегда имел внутренние резервы к росту (индекс выявленного сравнительного преимущества не только больше 1, но и стабильно рос на постоянной основе с прогнозом к увеличению к 2022 г.).

Рисунок 3. Структура экспорта РФ в сфере услуг, млн. долл. США, 2005-2017 гг.



Источник: составлено по данным ЮНКТАД, <https://unctad.org>

Однако, ограничения, связанные с COVID-19, могут замедлить темпы развития сектора: у больше, чем половины стран – экспортеров, входящих в Топ-10 в данном секторе, прогнозируется падение объемов.

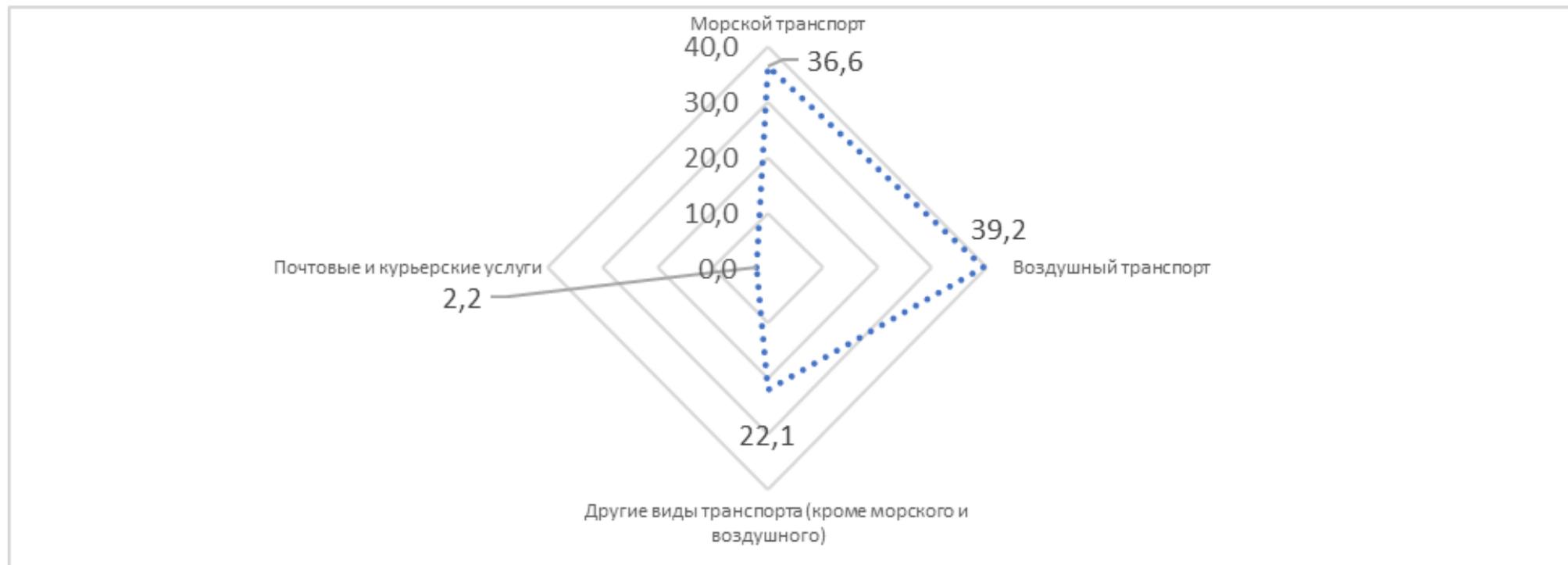
Рисунок 4. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта всех транспортных услуг – доля страны в мировом экспорте (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)



Источник: рассчитано авторами

Структура мирового экспорта транспортных услуг, несмотря на то, что состоит из 4-х основных секторов (воздушный транспорт, морской, другие виды, кроме воздушного и морского, и почтовые и курьерские услуги) имеет вид равнобедренного треугольника, поскольку вклад воздушного и морского транспорта, практически, одинаков.

Рисунок 5. Структура мирового экспорта транспортных услуг, по данным за 2017 г., %

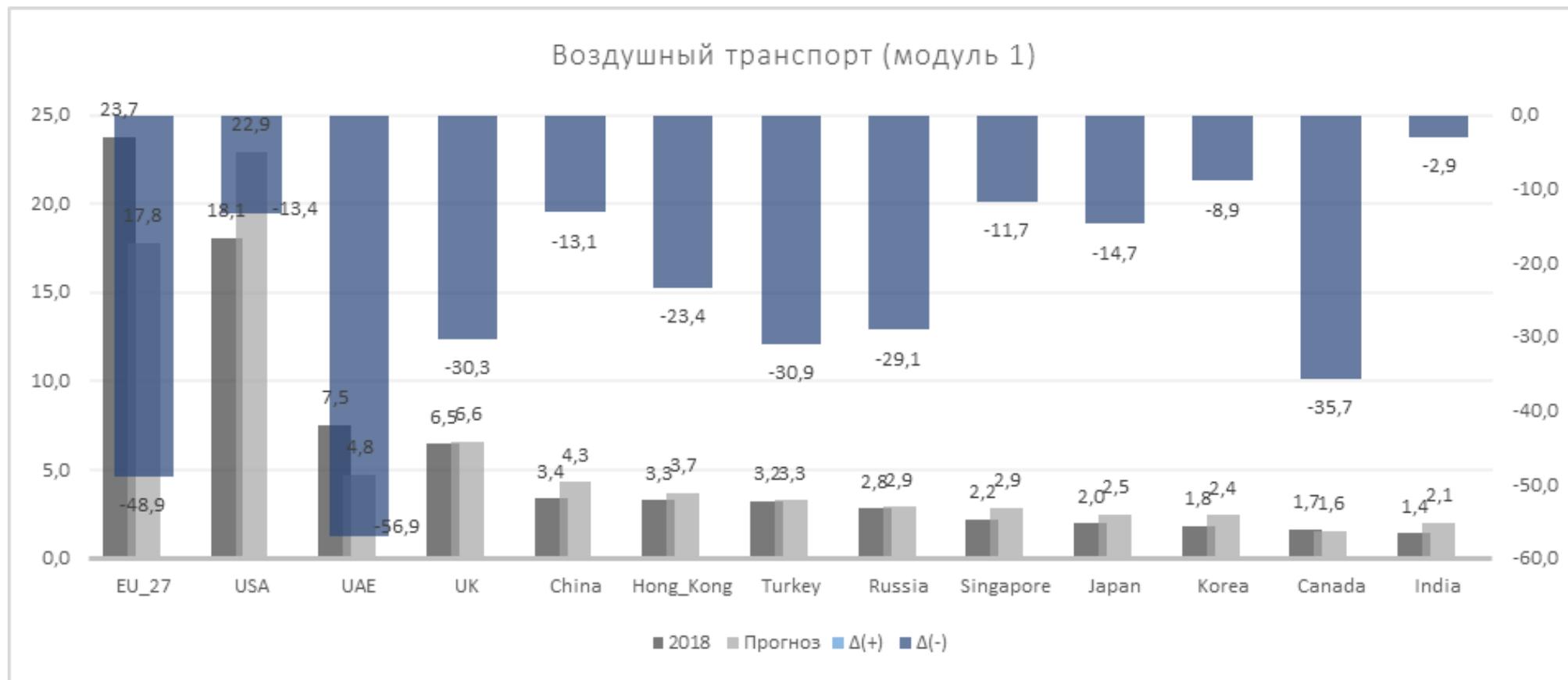


Источник: составлено по данным ЮНКТАД, <https://unctad.org>

Как уже было отмечено, условия жестких ограничений COVID-19 больше сказались на воздушном транспорте, чем на морском.

В обычных условиях ведения бизнеса в силу существенных различий в условиях оказания транспортных услуг, которые создавали больше возможностей для развития воздушного транспорта в силу того, что морской транспорт обслуживает уже сложившиеся пути и потоки, и менее гибкий, поскольку привязан к крупнейшим водным объектам и наличию портов и портового хозяйства, а аэропорты, все же, более развитая сеть с высокими возможностями расширения и большей маневренностью, использование воздушного транспорта выходило в лидеры даже по востребованности грузовых перевозок, не говоря уже о пассажирских. Однако, статистика последних месяцев, приводимая в большинстве экспертных и научных исследованиях, в том числе описанных выше, показывает резкое сокращение объемов торговли услугами воздушного транспорта. Результаты проведенного моделирования также пессимистичны для всех 13 стран – экспортеров с долей в общемировом экспорте, превышающей 1% (модуль 1).

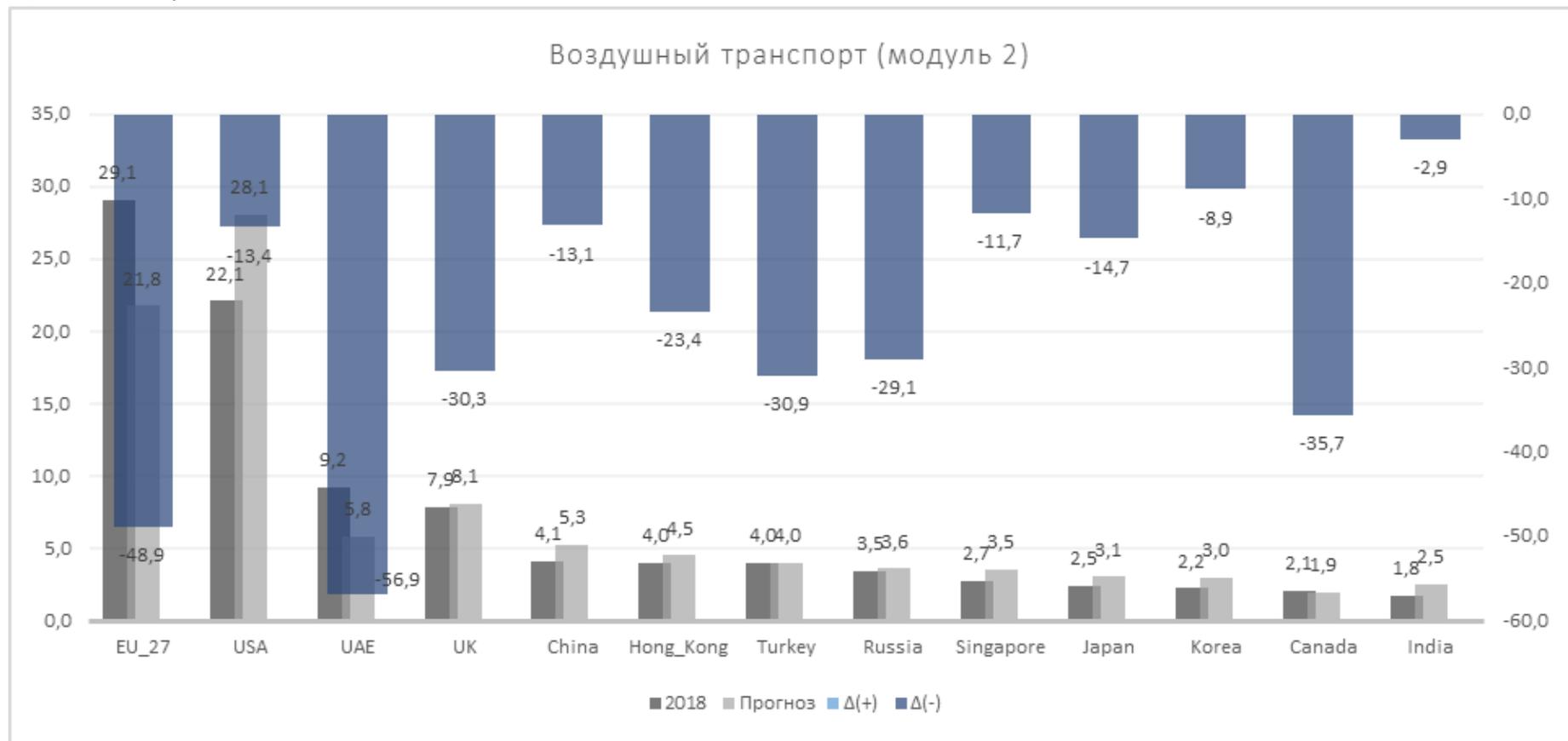
Рисунок 6. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта услуг воздушного транспорта – доля страны в мировом экспорте в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)



Источник: рассчитано авторами

Даже если проводить расчеты только по совокупности стран, составляющих более 80% рынка услуг воздушного транспорта (модуль 2), картина не меняется, расчеты совпадают.

Рисунок 7. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта услуг воздушного транспорта – доля страны в совокупном экспорте перечисленных стран* в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)

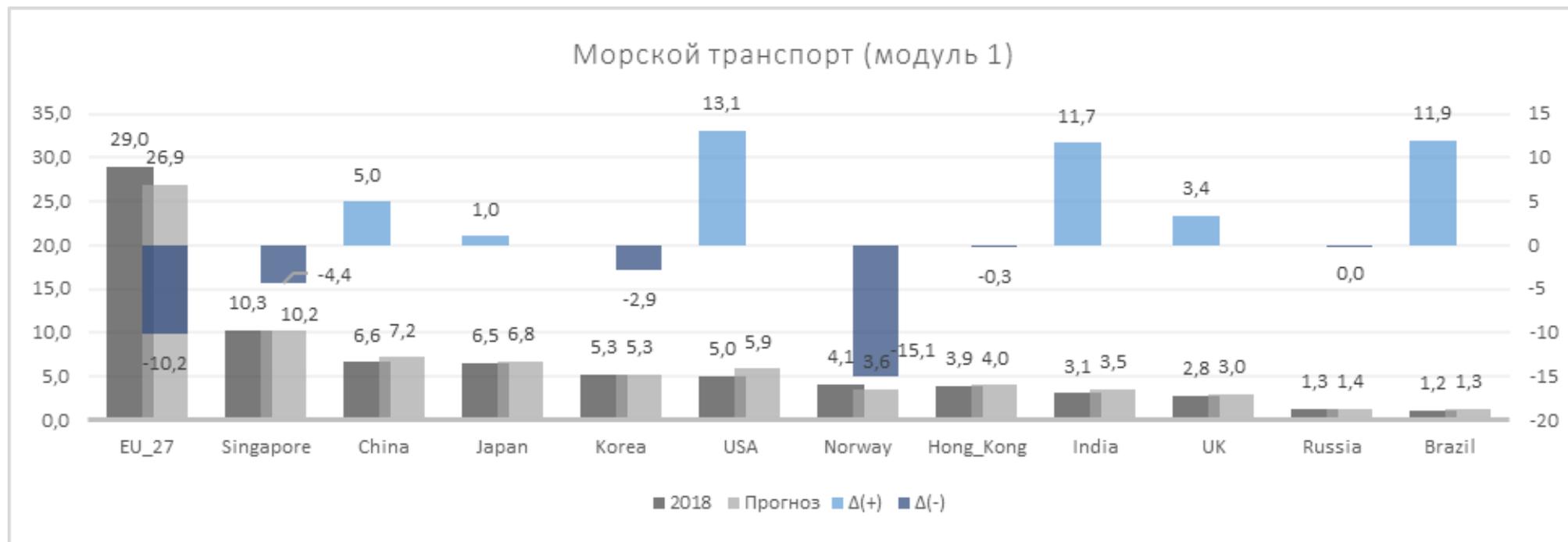


Примечание: * - рассчитано по совокупности стран, составляющих более 80% рынка: ЕС-27, США, ОАЭ, Великобритания, Китай, Гонконг, Турция, Россия, Сингапур, Япония, Корея, Канада, Индия, Малайзия, Филиппины, Новая Зеландия, Мексика, Египет, Норвегия, Украина, Бразилия, Пакистан, Аргентина, Беларусь, Бангладеш, Бахрейн.

Источник: рассчитано авторами

В тоже время, для морского транспорта прогноз имеет более благоприятный характер. В Топе-10 стран – экспортеров ровно у половины участников и объемы экспорта и доли могут вырасти. Например, у Индии – на 11,7%, США – 13,1%, Китая – 5%. Россия находится на 11 месте и прогнозируется, что изменений ни в доле, ни в объемах не произойдет (модуль 1).

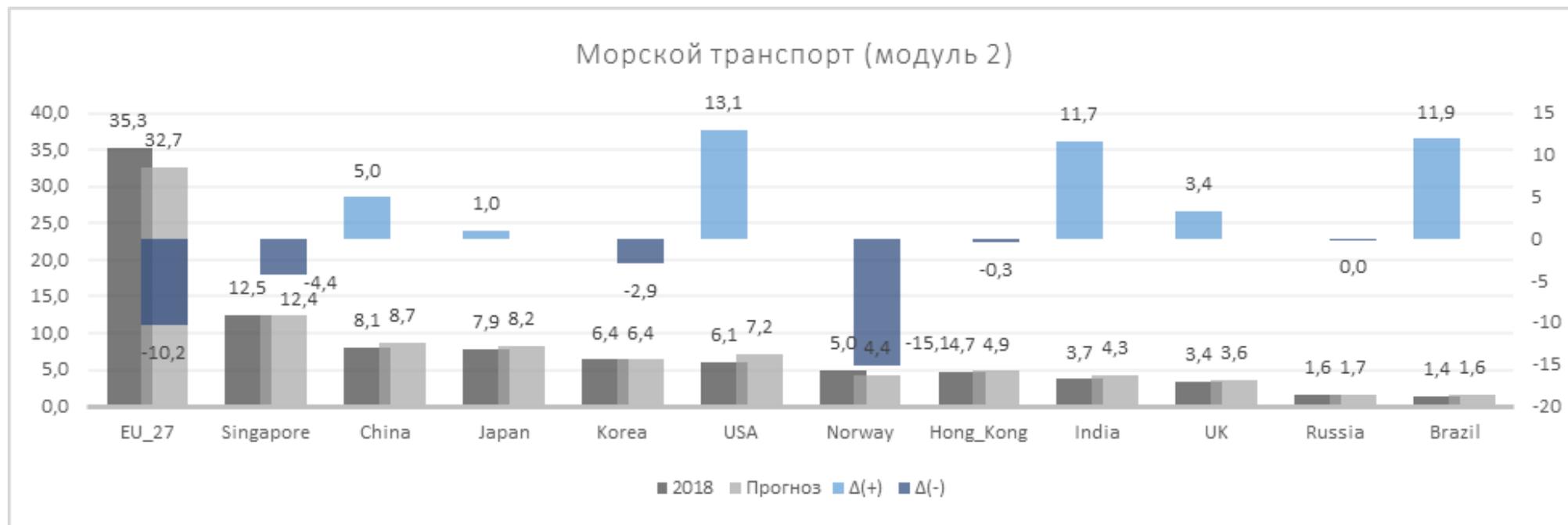
Рисунок 8. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта услуг морского транспорта – доля страны в мировом экспорте в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)



Источник: рассчитано авторами

В еще более строгих условиях прогноза на выборке стран, объемы экспорта которых составляют более 80% рынка (модуль 2), присутствие России на мировом рынке не претерпит изменений, а при должной государственной поддержке может даже иметь шансы к укреплению и небольшому росту, а расчетные данные по Китаю, США, Индии, Великобритании еще более ярко показывают возможности роста доли этих стран в общемировом экспорте за счет перераспределения рынка и потери позиций у ЕС, Сингапура, Кореи, Норвегии.

Рисунок 9. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта услуг морского транспорта – доля страны в совокупном экспорте перечисленных стран* в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)

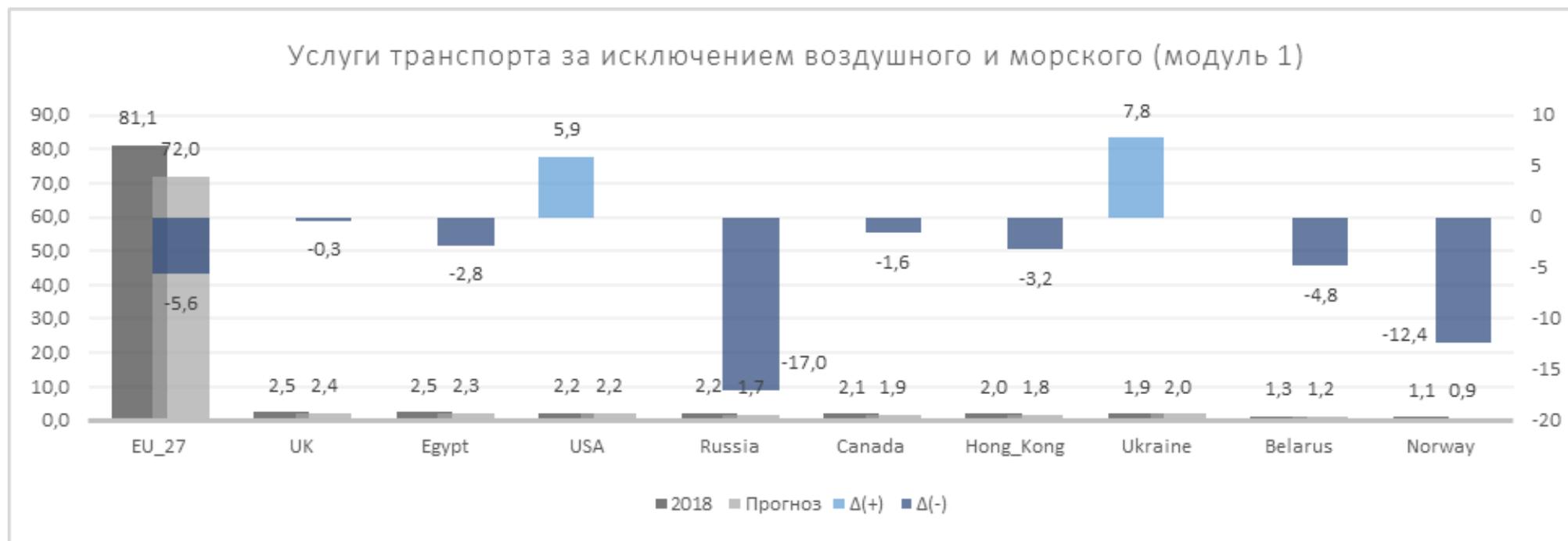


Примечание: * - рассчитано по совокупности стран, составляющих более 80% рынка: ЕС-27, США, ОАЭ, Великобритания, Китай, Гонконг, Турция, Россия, Сингапур, Япония, Корея, Канада, Индия, Малайзия, Филиппины, Новая Зеландия, Мексика, Египет, Норвегия, Украина, Бразилия, Пакистан, Аргентина, Беларусь, Бангладеш, Бахрейн.

Источник: рассчитано авторами

В секторе других видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, космический, трубопроводный, прочие сопутствующие и вспомогательные транспортные услуги) для Топ-10 экспортеров прогноз чуть более пессимистичный, чем для сектора морского транспорта (модуль 1). Следует отметить, что Россия и Норвегия, как страны –экспортеры углеводородов, теряют больше. Потери ЕС можно объяснить, скорее, сокращением автомобильных перевозок на внутреннем пространстве ЕС.

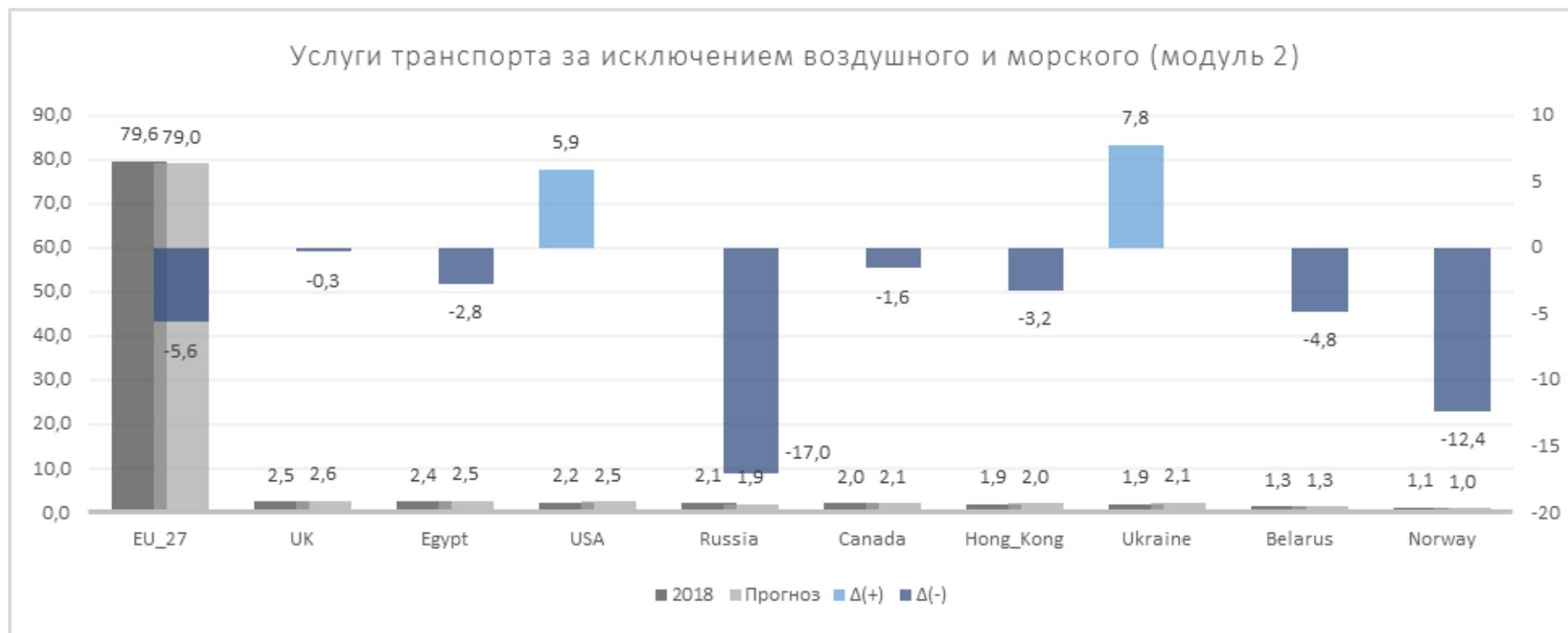
Рисунок 10. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта транспортных услуг (за исключением воздушного и морского транспорта) – доля страны в мировом экспорте в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)



Источник: рассчитано авторами

Чем строже расчетные условия (модуль 2), тем более ясными становятся полученные результаты: прогнозируется, что обусловленные кризисом потери объемов экспорта России и Норвегии не скажутся на устойчивости присутствия этих стран в мировом Топ-10 экспортеров по данному сектору. Тем не менее, даже прогнозируемая потеря десятых долей участия на рынке должна стать сигналом к принятию оптимальных управленческих решений.

Рисунок 11. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта транспортных услуг (за исключением воздушного и морского транспорта) – доля страны в совокупном экспорте перечисленных стран* в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)

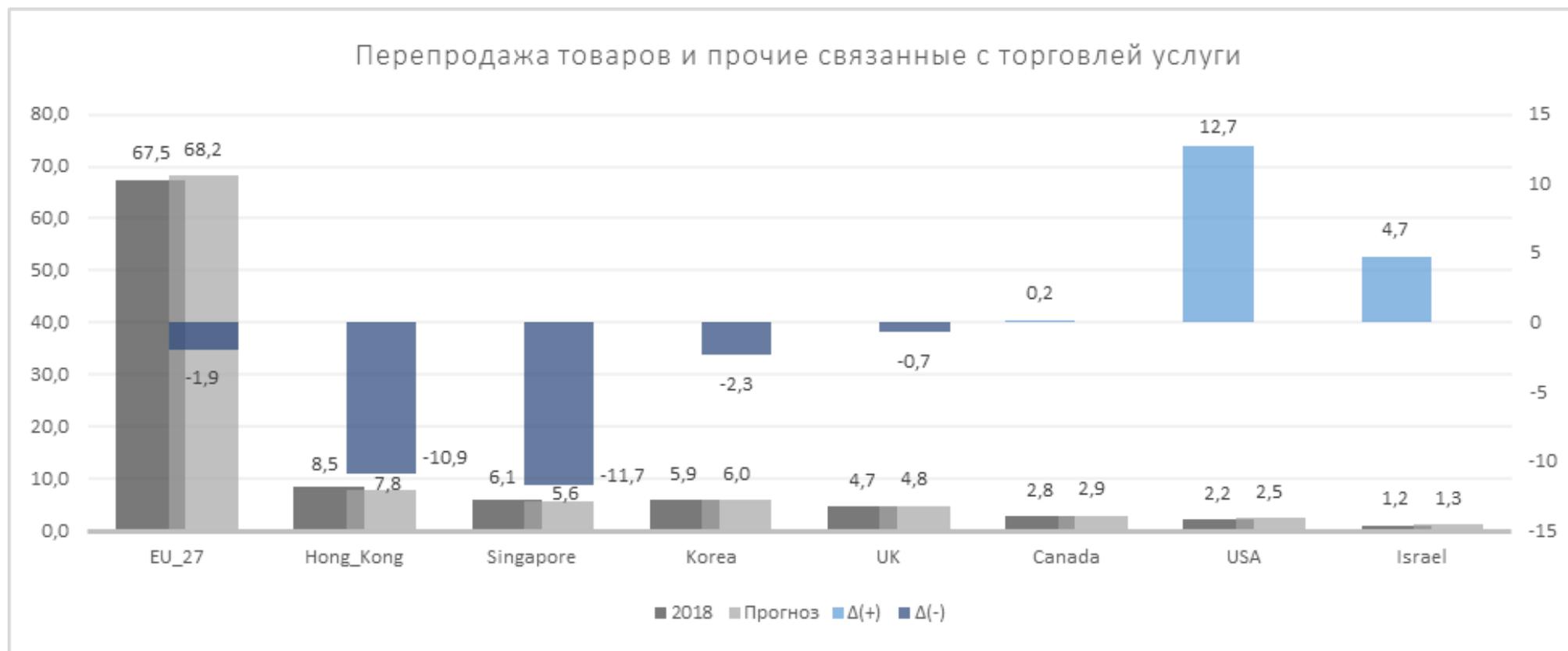


Примечание: * - рассчитано по совокупности стран, составляющих более 80% рынка: ЕС-27, США, ОАЭ, Великобритания, Китай, Гонконг, Турция, Россия, Сингапур, Япония, Корея, Канада, Индия, Малайзия, Филиппины, Новая Зеландия, Мексика, Египет, Норвегия, Украина, Бразилия, Пакистан, Аргентина, Беларусь, Бангладеш, Бахрейн.

Источник: рассчитано авторами

Сектор торговли услугами по перепродаже товаров и прочих связанных с торговлей услугами занимает небольшую долю мирового рынка – 3,4% общемирового экспорта, но «по ощущениям» роль этого сектора значительна, особенно в сочетании с торговлей транспортными услугами. При моделировании показывает довольно интересную картину: все пять стран – экспортеров лидеров рынка характеризуются пессимистичным прогнозом. Больше всех пострадают Сингапур (-11,7% в объемах экспорта) и Гонконг (-10,9%), в середине – ЕС (-1,9%) и Корея (-2,3%). Меньше всех скажутся ограничения COVID-19 на экспорте Великобритании – (-)0,7%. Выиграют от перераспределения рынка Канада (+0,2%), США (+12,7%) и Израиль (+4,7%).

Рисунок 12. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта услуг по перепродаже товаров и прочих связанных с торговлей услуг – доля страны в совокупном экспорте перечисленных стран* в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)

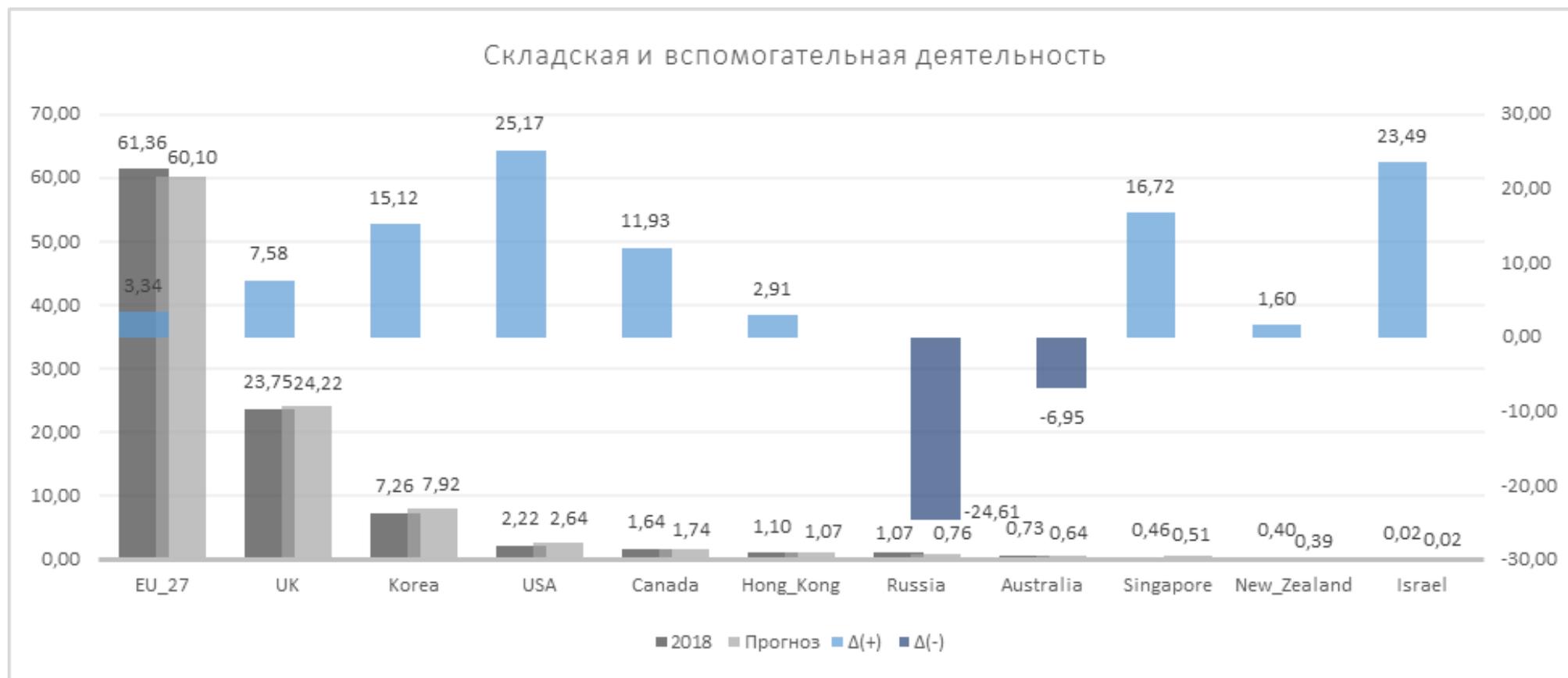


Примечание: * - рассчитано по совокупности стран, составляющих более 80% рынка: ЕС-27, США, ОАЭ, Великобритания, Китай, Гонконг, Турция, Россия, Сингапур, Япония, Корея, Канада, Индия, Малайзия, Филиппины, Новая Зеландия, Мексика, Египет, Норвегия, Украина, Бразилия, Пакистан, Аргентина, Беларусь, Бангладеш, Бахрейн.

Источник: рассчитано авторами

Еще более связано с сектором транспортных услуг оказание складских услуг и вспомогательной деятельности. Как уже было отмечено, несмотря на казалось бы, пессимистический тренд по транспорту в данном секторе прогнозируется рост объемов экспорта, особенно у экспортеров – лидеров рынка: Корея (+15%), США (+25%), Канада (+12%), Великобритания (+7,6%), ЕС (+3%), Гонконг (+3%).

Рисунок 13. Результаты оценки возможных последствий пандемии для мирового экспорта складских услуг и вспомогательной деятельности – доля страны в совокупном экспорте перечисленных стран* в данном секторе (левая шкала в %), изменение экспорта страны (дельта +/-, правая шкала в %)



Примечание: * - рассчитано по совокупности стран, составляющих более 80% рынка: ЕС-27, США, ОАЭ, Великобритания, Китай, Гонконг, Турция, Россия, Сингапур, Япония, Корея, Канада, Индия, Малайзия, Филиппины, Новая Зеландия, Мексика, Египет, Норвегия, Украина, Бразилия, Пакистан, Аргентина, Беларусь, Бангладеш, Бахрейн.

Источник: рассчитано авторами