

ОТРАСЛЕВЫЕ СЮЖЕТЫ

ВЛИЯНИЕ КОРОНАВИРУСА НА РОССИЙСКИЙ РЫНОК ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

Институт «Центр развития»
Бутов А.М.

Влияние коронавируса на российский рынок грузоперевозок

Еще до введения в России связанных с распространением COVID-19 ограничительных мер отрасль грузоперевозок одной из первых стала испытывать сложности, обусловленные пандемией. Это стало следствием вовлеченности отечественного транспортного комплекса в международные грузопотоки. А введение в стране в конце марта 2020 года карантинных мероприятий стало дополнительным негативным фактором для российского транспорта. Эксперты указывают на то, что воздействие пандемии на транспортную отрасль, скорее всего, будет превосходить отрицательный эффект, который испытывает экономика страны в целом.

Фактор коронавируса начал сказываться на мировом рынке грузоперевозок практически в то же время, когда эпидемия охватила Китай. Во-первых, уже в январе 2020 года на многих китайских предприятиях было остановлено производство. Так, например, в новостях за соответствующий период говорилось, что Правительство КНР распорядилось временно закрыть ряд заводов, расположенных в относительной близости от города Ухань. В этот список, в частности, попали фабрики Samsung и китайской Foxconn, напрямую связанной с Apple¹. А 29 января, как писал портал chinalogist.ru, были приостановлены железнодорожные грузовые перевозки из эпицентра эпидемии — административного цен-

тра провинции Хубэй Уханя². Менее чем через две недели тот же источник сообщал, что эпидемия оказала влияние и на скорость работы портов. Погрузка и выгрузка судов замедлились из-за нехватки грузчиков. При этом затруднения возникали и при доставке грузов в порты, так как допуски в портовую зону имелись не у всех местных автоперевозчиков. В целом, как писал chinalogist.ru, введенный запрет на посещение порта Уханя сказался на цепочке внутренних перевозок «река–море». Особенно чувствительным удар стал для портов Шанхая, Тяньцзиня, Цанчжоу, Ляньюньгана и Таншаня. Не пострадали порты Даляня, Циндао, Сямыня и Гуанчжоу³.

По мере распространения коронавируса, география проблем с транспортировкой расширялась. В результате, по данным Национального бюро статистики КНР, объем китайского рынка грузоперевозок в первом квартале 2020 года сократился по отношению к январю-марту 2019 года на 18,4%, составив 7,8 млрд тонн. Грузооборот на всех видах транспорта упал на 13,6%, до 3,85 трлн тонно-километров⁴. При этом уже в январе-феврале 2020 года, по данным Главного таможенного управления КНР, международная торговля Китая сократилась на целых 11%⁵. Причем экспорт показал снижение на 17,2%, а импорт — на 4%.

Очевидно, что это соответствующим образом (объемно и структурно) сказалось на грузопотоках стран, вовлеченных в активный товарообмен с КНР. Не стала исключением и Россия.

Уже 30 января текущего года правительство РФ выпустило распоряжение о временном ограничении движения через пропускные

¹ URL: https://cnews.ru/news/top/2020-01-28_v_kitae_ostanovleny_zavody

² URL: <https://chinalogist.ru/news/zheleznodorozhnye-gruzoperevozki-iz-uhanya-priostanovleny-do-konca-fevralya-17791>

³ URL: <https://chinalogist.ru/news/koronavirus-izmenil-rabotu-kitayskih-portov-17887>

⁴ URL: <https://aftershock.news/?q=node/865389&full>

⁵ URL: <https://www.tks.ru/reviews/2020/03/10/02>

пункты на границе с КНР⁶. В распоряжении не уточнялось, какое именно движение закрывалось – любое, включая грузовое, или только пассажирское. А в приложенном к распоряжению перечне из 16 точек перехода были указаны, в том числе, и грузовые (например, пограничный переход Забайкальск–Маньчжурия, который является крупнейшим по объему грузоперевозок на российско-китайской границе). В результате компания РЖД закрыла железнодорожное сообщение с Китаем. И Минтрансу в срочном порядке пришлось давать разъяснение, что закрывается только пассажирское сообщение⁷. А позже, 11 февраля 2020 года специализированный отраслевой портал trans.ru писал, что «грузопоток между Россией и Китаем снижается на фоне вспышки коронавируса»⁸. По информации издания «Известия» (ссылавшегося на управление ФТС по Дальнему Востоку, через пункты пропуска которого проходит основная доля экспортно-импортных потоков с КНР), объем российского экспорта в Китай с 1 января по 10 февраля 2020 года сократился на 27,6% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года⁹. Позже, в марте, агентство «Интерфакс», со ссылкой на главу РЖД Олега Белозерова, сообщало, что импортный грузопоток в России в феврале 2020 года снизился по сравнению с февралем 2019 года по всем направлениям, кроме Новороссийска. В качестве комментария к сложившейся ситуации говорилось, что, в связи с карантинными мерами в Китае, часть компаний перешла на импорт продукции из Турции и стран Ближнего Востока. Что касается транзитных перевозок, то темпы роста замедлились из-за снижения объема перевозок по маршруту Китай–Европа–Китай.

В компании также подчеркнули, что российские контейнерные перевозки ориентированы прежде всего на Китай. И это касается как импорта, так и экспорта и транзита, поэтому любые события в КНР влияют на всю цепочку поставок в России¹⁰.

По мере того, как эпидемия охватывала новые страны, все больше нарушались устоявшиеся цепочки поставок товаров и движения товаропотоков. В своем официальном пресс-релизе, содержащем оперативную информацию об итогах работы железнодорожного транспорта в марте 2020 года¹¹, РЖД сообщало, что погрузка на сети ОАО «Российские железные дороги» в марте 2020 года составила 106,6 млн тонн, что на 5,5% меньше, чем за аналогичный период прошлого года. Грузооборот за март 2020 года снизился по сравнению с аналогичным периодом прошлого года на 7,3% и составил 214,7 млрд тарифных тонно-километров. В целом же погрузка за январь–март 2020 года, по оперативным данным, составила 306,7 млн тонн, что соответствовало снижению в 3,8% к аналогичному периоду прошлого года. Таким образом мы видим, что в марте темпы сокращения грузового потока усилились.

Разумеется, проблемы возникли не только у железнодорожного транспорта. Так, например, по данным маркетингового агентства MegaResearch, после того как Еврокомиссия 17 марта 2020 года из-за распространения коронавируса запретила проезд внутри безвизовой Шенгенской зоны, автоперевозчики сразу отметили увеличение сроков прохождения границ. В результате очереди на границах европейских стран значительно выросли, а время доставки грузов увеличилось на 2–3 дня. При этом очевидно, что

⁶ URL: <http://static.government.ru/media/files/llvlMwJWpmCS9jzAkrsA4zqxGdAr85DA.pdf>

⁷ URL: <https://www.tks.ru/reviews/2020/04/17/05>

⁸ URL: <https://trans.ru/news/vspishka-koronavirusa-privela-k-snizheniyu-gruzopotoka-rf-i-knr-no-sistemnih-riskov-poka-net>

⁹ URL: <https://iz.ru/977607/roza-almakunova/virusnyi-spad-eksport-rossiiskikh-tovarov-v-knr-snizilsia-na-30>

¹⁰ URL: <https://www.interfax.ru/business/699760>

¹¹ URL: https://old-cargo.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=704&layer_id=4070&refererLayerId=4069&id=95662&print=1

наибольшие сложности стали испытывать компании, маршрутная карта которых вынуждает пересекать несколько границ (в том числе при рейсах в Калининград и обратно). Часть дополнительных расходов при этом грузоперевозчики были вынуждены брать на себя, потому что пропорционально повысить тарифы в условиях резкого падения спроса и роста конкуренции они не могли. Таким образом, следовал вывод MegaResearch, вводимые ограничения напрямую влияют на рентабельность бизнеса многих игроков рынка¹². Нужно учитывать и возникший фактор обязательной самоизоляции водителей между рейсами. Из-за которого, как отмечали эксперты, возник дефицит свободных водителей, спровоцировавший рост издержек грузоперевозчиков.

Важно отметить, что как раз в конце марта, в связи с распространением коронавируса в России, была объявлена нерабочая неделя и началась, как следует из экспертного мнения, цепная реакция на кризис на потребительском рынке. Который, в свою очередь, стал следствием резкого падения деловой активности на фоне объявленного в стране карантина¹³. Таким образом, к действовавшему до того «внешнему» фактору добавился фактор «внутренний», усиливший негативное влияние коронавирусной пандемии на российский рынок грузоперевозок.

В экспертном сообществе это отлично понимали. Уже 30 марта 2020 года состоялась онлайн-конференция «Преодоление COVID-19 для индустрии транспорта»¹⁴. Как и везде, на этой площадке говорили о высокой неопределенности, которая сложилась на рынке. В частности, в докладе PR-директора уже упомянутого нами агентства маркетинговых исследований MegaResearch Елизаветы Шариповой говорилось о трех возможных сценариях развития ситуации.

Наиболее оптимистичный сценарий подразумевал, что спад пандемии начнется в России уже в апреле-мае. Как заявила Шарипова, «при реализации оптимистичного сценария и поддержке государства отрасль покажет небольшое падение в 2020 году и постепенное восстановление в 2021–2022 годах». Согласно второму – умеренному, базовому – сценарию пандемия будет продолжаться более двух месяцев. На тот момент аналитики MegaResearch видели угрозу в том, что введенный в большинстве регионов России карантин может спровоцировать закрытие многих предприятий, что еще больше снизит объем грузовых перевозок. В результате в борьбе за клиента компании будут использовать демпинг для получения средств на оплату лизинговых и кредитных платежей. Как пояснила Шарипова, «данный фактор повлечет за собой снижение тарифов, падение рентабельности перевозчиков и уход игроков с рынка. По итогам 2020 года снижение объема рынка составит около 10%, затем он начнет медленно расти и к 2022 году отыграет половину этого падения». Третий – пессимистичный – сценарий предполагал, что широкое распространение коронавирусной инфекции вызовет остановку крупных производств, что, по мнению аналитиков, спровоцирует производственный, и, как следствие, финансовый кризис. Комментарий представителя MegaResearch на этот сценарий звучал следующим образом: «При реализации пессимистичного сценария в ближайшие два года рынок потеряет до 20% своего объема. После 2021 года может начаться восстановительный рост с темпом примерно по 5% в год. Прохождение данного пути отраслью грузоперевозок возможно только при эффективной и оперативной поддержке государства и введении дополнительных мер, позволяющих сохранить игроков рынка»¹⁵.

¹² URL: https://www.megaresearch.ru/news_in/analiz-rynka-avtomobilnyh-gruzoperevozok-v-novyh-ekonomicheskikh-usloviyah-3-prognoza-vliyaniya-pandemii-koronavirusa-na-otrasl-1531

¹³ URL: <https://vgudok.com/lenta/pogruzka-na-seti-rzhd-v-marte-prodolzhila-padenie-koronavirus-byot-po-ekonomike>

¹⁴ URL: <http://covid-transport.ru/>

¹⁵ URL: <http://truckandroad.ru/?s=Рынок+грузовых+автоперевозок+восстановится+не+ранее+2022+года>

Таблица 1. Перевозки грузов по видам транспорта, млн тонн

	2019				2020				2020/2019, прирост в %, месяц к месяцу			
	Янв.	Февр.	Мар.	Апр.	Янв.	Февр.	Мар.	Апр.	Янв.	Февр.	Мар.	Апр.
Транспорт – все виды	568,4	554,5	636,6	619,3	568,8	582,2	592,5	578	0,1	5,0	-6,9	-6,7
Автомобильный транспорт	350,3	354,5	417,7	413,7	363,7	383,8	384,1	382,4	3,8	8,3	-8,0	-7,6
Внутренний водный транспорт	2	2,1	2,4	3,5	2,4	2,3	3,1	4	20,0	9,5	29,2	14,3
Воздушный транспорт	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
Железнодорожный транспорт	105,5	100,1	113,4	107,2	100,3	99,5	107,1	100,9	-4,9	-0,6	-5,6	-5,9
Морской транспорт	1,6	1,5	1,7	1,5	1,3	1,4	1,7	1,6	-18,8	-6,7	0,0%	6,7%
Трубопроводный транспорт	108,8	96,3	101,4	93,3	101,1	95,2	96,5	88,9	-7,1	-1,1	-4,8%	-4,7%

Источник: Росстат.

Как видно из сделанных прогнозов, в любом, даже оптимистичном сценарии, на рынке ожидался спад. При этом отмечался мультипликативный эффект кризисных явлений в экономике с точки зрения их влияния на показатели работы транспорта. Так, в упомянутом докладе было сказано, что снижение ВВП на 1% приводит к падению рынка автоперевозок грузов на 3%. И та ситуация, в которой в итоге окажется отрасль, во многом будет зависеть от поддержки, которую ей окажет государство¹⁶.

О возможных направлениях такой поддержки на той же конференции говорил, в частности, директор по взаимодействию с отраслевыми организациями одного из ведущих российских транспор-

тно-логистических операторов – ГК «Деловые линии» – Александр Лашкевич. В соответствии с позицией этого эксперта, первоочередными и наиболее действенными мерами господдержки могли бы стать перенос налоговых платежей по НДС и социальным взносам, а также отсрочка оплат в рамках системы «Платон». Еще в качестве предложений прозвучали отмена сезонных ограничений и возможность получения льготных каникул по лизинговым платежам. Кроме того, по мнению представителя «Деловых линий», важным стимулирующим инструментом отрасли может стать отмена транспортного налога либо зачисление его в счет оплаты «Платона», как это уже осуществлялось ранее¹⁷.

¹⁶ <https://news.ati.su/article/2020/04/02/rynok-gruzovyh-avtoperevozok-vosstanovitsya-ne-ranee-2022-goda-095640/>

¹⁷ URL: <https://news.ati.su/news/2020/04/04/biznes-predlozhit-novye-mery-podderzhki-gruzovyh-avtoperevozok-142800/>

Таблица 2. Отправление груза из порта, тыс. тонн

	Январь-февраль		Январь-март		Январь-апрель	
	2019	2020	2019	2020	2019	2020
Автомобильным транспортом	4636,3	4302,3	7 324	6 896	10014,9	9342,7
Железной дорогой	2140,4	1961,6	3 418,9	3 115,1	4544,4	4319,7
Морским транспортом	4563,3	4707,8	7 156	7 075,7	9639	9332,9
Речным транспортом	1,9	6,2	4,1	14,3	5,9	21,6
Трубопроводным транспортом	479,2	811,7	851,9	1 198,2	1285,3	1613,5

Источник: Федеральное агентство морского и речного транспорта.

Как мы знаем, связанные с распространением в стране COVID-19 ограничительные меры действовали весь апрель. И как следует из данных Росстата, в этот месяц ожидаемо произошло снижение объемов погрузки по всем видам транспорта в целом, по отношению к той величине рассматриваемого нами показателя, которая была достигнута в марте 2020 года. Комментируя представленную Росстатом статистику, эксперты Банка России отмечали, что факт наиболее существенного снижения грузооборота в сегменте автомобильного транспорта стал следствием резкого уменьшения оборота розничной торговли в условиях действия режима самоизоляции в России. А снижению грузооборота трубопроводного транспорта способствовало сокращение экспорта природного газа в дальнее зарубежье¹⁸.

Из общего тренда выпадали лишь морской и внутренний водный транспорт. Однако, во-первых, их доля в суммарном объеме погрузки невелика, как это видно из табл. 1. А во-вторых, в силу своих особенностей водный транспорт имеет некоторую инерционность, связанную с более длительным по сравнению другими видами транспорта временем доставки груза. И то, что в рассматриваемый нами период возникли проблемы с грузопотоком вообще, не исключая и водный транспорт, можно видеть из публично предоставляемого Федеральным агентством морского и речного транспорта показателя «Отправление груза из порта». Этот показатель представляет собой «сведения о грузах, прибывших в морские порты России разными видами транспорта для отправления морем»¹⁹. Из данных табл. 2 мы отчетливо видим, что грузопоток в сторону портов со стороны автомобильного и железнодорожного

¹⁸ URL: https://cbr.ru/Collection/Collection/File/27919/EC_2020-04.pdf

¹⁹ URL: <http://new.morflot.ru/7707516988-OtpravlenieGruzalzaPorta>

транспорта сократился уже по итогам января-февраля текущего года. В то время как морской транспорт начал демонстрировать признаки снижения грузопотока лишь в марте.

В целом же, по оценкам экспертов, к началу мая текущего года отрасль грузоперевозок испытывала уже явные проблемы. Так, например, в размещенной на портале retail.ru статье «Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки» сказано, что в России убытки транспортного сектора на начало мая 2020 года превышают 230 млрд руб., причем большая часть приходится на авиационный сегмент, практически остановивший логистические операции. Складские площади простаивают в связи со снижением объемов грузооборота. В тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, стивидоры и автотранспортные компании. В то же время в статье отмечается, что заметным трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт²⁰.

Тем не менее, несмотря на приведенную выше экспертную позицию о выигрышной в какой-то мере позиции железной дороги (относительно автомобильного и водного видов транспорта), наиболее актуальные, доступные нам на момент подготовки этого материала данные об объемах погрузки на железнодорожном транспорте по итогам мая 2020 года говорят о том, что их динамика носит выраженно отрицательный характер. Так, в соответствии с информацией РЖД, по итогам января-мая 2020 года погрузка на сети РЖД составила 508 млн тонн, что на 4,5% меньше аналогичного показателя того же периода прошлого года. При этом в мае 2020 года погрузка на сети РЖД составила 100,5 млн тонн – на 19,3% меньше, чем в мае 2019 года²¹.

Таким образом, в мае фактор коронавируса действовал в полной мере. И эксперты были единодушны в том, что ситуация отличается высокой неопределенностью. Остается неясным, «когда коронавирус закончится и когда производство восстановится в прежнем объеме, будет ли потребительский спрос на том же уровне», пишет портал tks.ru²² и прогнозирует, что, принимая во внимание глобальную рецессию, спровоцированную COVID-19, в итоге объемы упадут на 20–30% относительно докризисных показателей.

²⁰ URL: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>

²¹ URL: <https://seanews.ru/2020/06/02/ru-gruzy-rzhd-janvar-maj-2020-obemy-pogruzki-uglja-i-nefti-prodolzhajut-padat/>

²² URL: <https://www.tks.ru/logistics/2020/05/06/0003>