

Л

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

Вторник 14 апреля 2020 №67 (6788 с момента возобновления издания) **kommersant.ru**

11

Режим самоизоляции для граждан подстегнул небывалый спрос на курьерскую доставку и онлайн-покупки

11

Продукты на дом теперь можно доставить «Почтой России»



Транспорт движется сквозь карантин

Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес транспортных и логистических компаний. Только в России убытки транспортного сектора могут превысить 230 млрд руб. на начало мая, причем большая часть придется на авиационный сегмент, практически остановивший операции. В тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, стивидоры и автотранспортные компании. Вместе с тем есть и те, кому пандемия принесла новые перспективы: логисты отмечают, что мировым трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт.

— конъюнктура —

Идеальный шторм

Распространение коронавируса, ставшее причиной масштабной приостановки мировых производств, нанесло серьезный удар по мировой логистике, обслуживающей цепочки поставок сырья и готовой продукции и обеспечивающей движение товаропотоков. 7 апреля крупные международные организации Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19.

«Государства и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок», — заявил генеральный секретарь IRU Умберто де Претто. «Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенными ограничениями», — говорит руководитель практики по работе с транспортными предприятиями KPMG в России и СНГ Сергей Казачков.

Логисты, работающие в России, отмечают серьезное влияние пандемии на транспортные потоки. «Распространение вируса по территории Европы оказывает влияние на все грузопотоки», — говорят в Kuehne + Nagel. — Несмотря на то что все наши европейские объекты и офисы продолжают работать, ожидают перебои с поставками в связи с усиленными мерами безопасности на границах некоторых стран».

Изда экономическим последствий эпидемии снижается импорт товаров из стран Евросоюза и, наоборот, экспорт из России в ЕС, отмечает операционный директор федеральной логистической компании IML Иван Матвеев. «Усиление карантинных мер при прохождении таможи провоцирует задержки и увеличение сроков доставки», — говорит он. — Как следствие, растет внутрироссийский трафик, меняются логистические цепи международных перевозок».

«В России мы находимся в состоянии „идеального шторма“ — когда сошлось сразу несколько неблагоприятных факторов», — подчеркивает директор по транспортной логистике Itella в России Сергей Левченко. — Вероятнее всего, спусковым крючком для всех них стал COVID-19, но в данном случае установление причинно-следственных связей менее важно, чем эффект, полученный от распространения вируса». На данный момент, говорит господин Левченко, основной проблемой для цепей поставок товаров не первой необходимости является значительное снижение спроса и покупательной способности. Причины очевидны: массовое закрытие торговых точек, рост курса доллара, изоляция населения, а также состояние страха и неопределенности у людей, полагает он.

«Вторая важная проблема — это ограничения, наложенные на работу производств», — отмечает господин Левченко. — Многие фабрики и заводы по всему миру закрыты на карантин — перевозить становится нечего и некому». Третьей проблемой в нашей стране, считает он, является отсутствие простых и понятных правил игры в условиях карантина для представителей логистического рынка.

Ночь нелетная

По оценкам Infracore, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% —

230,3 млрд руб. — это потери транспортной отрасли. Infracore оценивает в том числе эффект ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса. В результате действий регионов, которые имеют право пересматривать сроки самоизоляции жителей, отмечают аналитики Infracore, сумма может уменьшиться, «но, вероятнее всего, это будет возможно лишь в малонаселенных субъектах и на итог повлияет не сильно».

Больше всего пострадают авиакомпании и аэропорты, которые потеряют около 134 млрд руб. Если ограничения на зарубежные полеты будут сняты в мае, то потери авиации составят около 180 млрд руб. (из них 30% придется на аэропорты и 150 млрд руб. — на авиакомпании), а если сохранятся до конца мая, то вырастут до 270 млрд руб. По оценкам Сбербанка, траты россиян на авиабилеты в первую неделю самоизоляции упали на 92,6%.

Ситуация в авиаперевозках довольно тяжелая, причем как для авиакомпаний, так и для аэропортов, говорит Сергей Казачков: «С учетом снижения покупательной способности населения в результате замедления экономики и падения рубля отложенный спрос может не реализоваться после открытия воздушного сообщения. В таком случае мы ожидаем, что восстановление пассажиропотока до докризисных времен может занять около двух лет».

Сейчас крупнейшие аэропорты страны оценивают потерю пассажиропотока примерно в 70–90 млн пассажиров, что эквивалентно 50–90 млрд руб. недополученной выручки аэропортов, отмечает господин Казачков. «Если учесть, что у аэропортов большая доля затрат постоянная, и добавит к этому долговую нагрузку, то в некоторые месяцы при почти полном отсутствии доходов аэропорты вынуждены будут нести расходы в сотни миллионов рублей в месяц, а крупные аэропорты — и до 1 млрд руб. в месяц», — предупреждает эксперт. Это очень сильно скажется на годовом показателе EBITDA аэропортов и на финансовом результате 2020 года, полагает он: «Но, думаю, по итогам года большинство аэропортов все же смогут показать хоть и небольшой, но все же положительный финансовый результат».

У авиакомпаний, рассказывает господин Казачков, все гораздо хуже, так как маржинальность бизнеса значительно ниже, чем у аэропортов. «У большинства из них лизинговые платежи исчисляются миллиардами рублей в месяц, и если добавить постоянные расходы, которые невозможно быстро оптимизировать, то по концу года мы, вероятно, увидим, что некоторые признают значительные убытки», — полагает эксперт. Капитализация «Аэрофлота», отмечает он, упала со 130 млрд руб. до 80 млрд руб., а в отдельные дни достигала 60 млрд руб. «Думаю, разница в 50 млрд руб. — это и есть оценка рынком недополученного денежного потока и убытка „Аэрофлота“ в 2020 и 2021 годах», — полагает господин Казачков.

Логисты тоже называют авиацию наиболее пострадавшей отраслью. «Мы считаем, что сильнее всего пострадают авиаперевозки, особенно международные», — полагает Иван Матвеев из IML. — Да, они конкурентны по срокам, но в связи с последними событиями мы ожидаем повышения цен и нарушений сроков доставки». На тех территориях России и Казахстана, где работает IML, отмечает он, все транспортные цепочки функционируют, но есть проблемы с авиасообщением: «Из-за карантина в некоторых городах вводятся ограничения на перевозки самолетами. Из-за



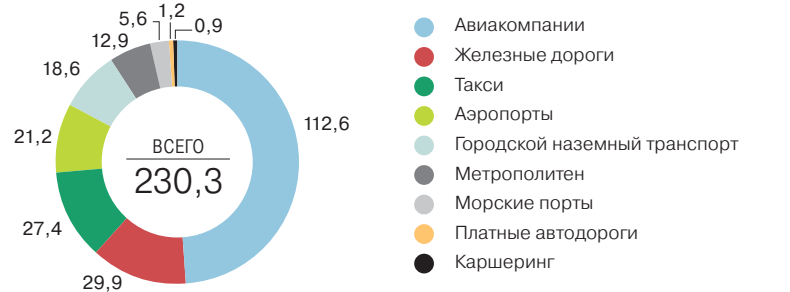
снижения спроса на рейсы в удаленные районы часть полетов попросту отменяют. Более того, клиентам и получателям финансово не выгодно отправлять посылки самолетом, особенно в период кризиса. Они готовы жертвовать сроками в угоду цене». По просьбам клиентов полгода назад, добавляет господин Матвеев, компания успешно перевела авиаперевозки в Сибирь и на Дальний Восток на автомобильные магистральные маршруты. «Сейчас IML активнее работает в этом направлении», — говорит он.

«Из-за фактического прекращения пассажирских перевозок сильнее всего пострадал сектор авиаправок», — говорит генеральный директор логистической группы компаний Assta Дмитрий Лагун. — Отмечается трехкратное падение по отдельным направлениям. Некоторые страны вводят режим закрытого неба на две-три недели».

«Поскольку коммерческие перевозки между Европой и Северной Америкой в основном реализуются пассажирскими судами, мы столкнулись с резким сокращением мощностей», — рассказывают в Kuehne + Nagel. — В целом грузовые суда вновь летают по расписанию, а перевозчики предлагают дополнительные чартеры на перегруженных направлениях, таких как Европа — США». Несмотря на прекращение пассажирского авиасообщения, грузовые авиакомпании продолжают работать, соглашается директор подразделения Global Supply Chain компании FM Logistic Алексей Мисаилов: «В связи со снижением грузопотока многие из них работают по charterному расписанию, применяя тарифы с повышенным коэффициентом, например два-три».

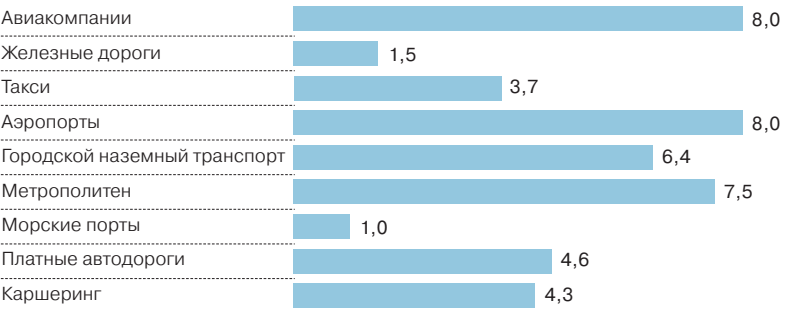
ПОТЕРИ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ В СВЯЗИ С КОРОНАВИРУСОМ (МЛРД РУБ.)

ИСТОЧНИК: INFRAONE RESEARCH.



ДОЛЯ ПОТЕРЬ В ГОДОВОЙ ВЫРУЧКЕ (%)

ИСТОЧНИК: INFRAONE RESEARCH.



Тающий груз

По оценке Infracore, железная дорога к 1 мая лишится 29,9 млрд руб. доходов. ИПЕМ оценивал потери железных дорог только за март в 13 млрд руб., из них 3 млрд руб. приходится на ОАО РЖД, 10 млрд руб. — на операторский сегмент.

С введением карантинных ограничений ОАО РЖД резко потеряло в пассажирских перевозках. Не так значима была отмена международных маршрутов — ОАО РЖД планомерно прекращало сообщение с зарубежными странами начиная с 31 января, когда были отменены некоторые поезда в КНР, а вот карантин заставил граждан отказаться от внутренних поездок.

С 7 апреля монополия стала отменять или сокращать внутренние маршруты. Среди многих и три рейса «Сапсана». В ОАО РЖД поясняют, что снимают поезда лишь в том случае, когда есть дублирующие поезда и спрос на поездки составляет менее 25% от общего количества предельных мест. С 13 апреля монополия сокращает количество рейсов «Сапсана» между Москвой и Петербургом до четырех пар в день. РЖД уже дает 40% скидки на выкуп всего СВ и 20% — всего купе.

В грузовом сегменте тоже нет ничего такого, что внушало бы оптимизм, хотя вклад в эту ситуацию собственно эпидемии может оказаться не столь значительным. Погрузка на сети ОАО РЖД продолжает падать. Вопреки прогнозам, обещающим ее рост, которые держались до прошлой осени, по итогам года монополия потеряла 0,9% в погрузке. В первом квартале текущего года спад составил 3,8%, причем с января резко снижались и грузооборот, что свидетельствует о сокращении перевозок наиболее массового и

дальнего груза — угля. Его перевозки упали в первом квартале на 10,2% к тому же периоду 2019 года.

Пик кризиса в погрузке еще впереди, предупреждает замгендиректора ИПЕМ Владимир Савчук: «Производственные и кооперационные связи только к концу марта стали приводить к остановке предприятий и существенному сокращению спроса на транспортировку грузов».

На фоне экономического спада ОАО РЖД приняло беспрецедентные меры для стимулирования погрузки скидками. В прошлом году, когда цены на уголь на европейских рынках резко пошли вниз, ОАО РЖД долго обсуждало с угольщиками условия предоставления скидки на угля при направлении. Уголь в грузопотоке по этим направлениям не занимает существенной доли: если на Восточном полигоне на уголь приходится 34,7% погрузки, то на Северо-Западном — лишь 19,8%, а на Южном — 4,8%. Тогда скидка на Северо-Запад так и не сыграла: ОАО РЖД дало ее только в октябре и под гарантии объема поставок, которые коллективно достигнуты не были.

В текущем году с марта монополия возобновила и увеличила скидки при поставках энергетического угля на порты АЧБ с 7,41% до 12,8% и ввела такую же скидку для поставок на порты Северо-Запада, причем в обоих случаях без требования объемных гарантий. Гарантии, впрочем, на определенном уровне все же были введены: между ОАО РЖД и поставщиками Кузбасса были заключены допсоглашения о поставке регионом 53 млн тонн на экспорт в Восточном направлении, 50,35 млн тонн — на порты Северо-Запада и 9,4 млн тонн — на порты АЧБ.

Монополия также с 6 апреля распространила «южные» и «северо-западные» угольные скидки на антрацит. Со скидкой до 42,5% поехали и социально значимые грузы в крытых вагонах (кстати, ОАО РЖД отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара — на 85,6%, овощей — на 42,3%). ОАО РЖД также предоставило множество отсрочек и льгот клиентам. Как эти скидки и льготы ударят по балансу компании, еще предстоит понять.

Дешевеющий вагон

В операторском сегменте продолжает развиваться циклический спад — замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов. Конечно, спад доходности в сегменте оперирования наблюдался и ранее и коррелировал как с профицитом парка на сети, прежде всего полувагонов, так и со спадом погрузки. По данным «Промышлен-

ных грузов», индекс затрат на привлечение полувагонов на начало апреля упал ниже 1,1 тыс. руб. за вагон в сутки, тогда как годом ранее в то же время он превышал 1,9 тыс. руб.

Старший аналитик Moody's Екатерина Липатова считает, что железнодорожные операторы полувагонов — наиболее пострадавшая отрасль логистики в РФ: «Операторы уже испытывали давление с прошлого года из-за ухудшения конъюнктуры на экспортных рынках, в том числе ключевого груза — угля, что на фоне продолжающегося избытка мощностей привело к снижению ставок. Резкое ухудшение ситуации на глобальных рынках, падение экономической активности в России и нарушение логистических цепочек из-за пандемии коронавируса даже с учетом восстановления Китая и ослабления рубля, которые должны частично поддержать экспорттеров, еще больше усилят сокращение объемов погрузки (мы ожидаем минимум 10–15% падения в апреле — мае) и, соответственно, усилят давление на ставки».

Доходы железнодорожных операторов под угрозой, говорит Сергей Казачков — так, акции Globaltrans упали почти на 40% в долларах. «Часть рублевой стоимости компании компенсируется более слабым рублем, но все равно видно, что рынок ожидает негативного влияния на денежные потоки компании в 10–20 млрд руб. на горизонте нескольких лет», — полагает эксперт. Госпожа Липатова, впрочем, думает, что крупные операторы с исторически сильными финансовыми показателями и низким уровнем долговой нагрузки, такие как Globaltrans, «имеют определенный запас прочности, чтобы пережить текущий кризис».

На фоне спада операторского сегмента ухудшились перспективы илизинговых компаний, столкнувшихся с падением ставок. По оценкам Moody's, за первые девять месяцев 2019 года новый бизнес лизинговых компаний уже сократился на 50% к тому же периоду 2018-го.

Вагоностроители, которые изготовили в 2019 году рекордные 76,9 тыс. вагонов, готовятся к спаду — по оценке Объединения вагоностроителей (ОВС), до 50–60 тыс. Прямой вклад пандемии в негативный тренд в вагоностроении трудно оценить, основные причины — снижение погрузки и профицит вагонов на сети. Еще в марте ОВС подготовило предложения о поддержке отрасли, которую сумму более 40 млрд руб., которые помогут обеспечить финансовую устойчивость предприятий вагоностроения и сохранить свыше 20 тыс. рабочих мест. Надо, впрочем, отметить, что в массе своей вагоностроительные предприятия вышли из вынужденного карантинного простоя 6 апреля.