ЛОГИСТИКА

Грузы не болеют

Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) ежедневно выпускает тревожные сообщения с призывом к правительствам всех стран мира поддержать авиаперевозчиков деньгами. По оценкам ассоциации, только во втором квартале нынешнего года спрос на авиаперелеты упадет на 70%, а доходы авиакомпаний в 2020 году, по предварительным подсчетам, снизятся на $252 млрд, что на 44% ниже годового дохода компаний в 2019-м.

АЛЕКСАНДР КАЗАКОВ

— авиация —

В IATA признают вопросы спасения жизней людей приоритетом для любого государства, но при этом предупреждают, что при столь серьезном ущербе для авиационной отрасли мировая экономика может понести огромные потери. «Во всем мире около 65,5 млн человек зависят в своих средствах от авиационной промышленности, включая такие секторы, как путешествия и туризм. Среди них 2,7 млн человек работают в авиакомпаниях. При сценарии, когда жесткие ограничения на поездки продлятся в течение трех месяцев, по подсчетам IATA, 25 млн рабочих мест в авиации и смежных секторах окажутся под угрозой исчезновения по всему миру»,— говорится в одном из заявлений IATA.

В связи с введенными трансграничными ограничениями на полеты пассажиров серьезно пострадал и сегмент грузовых перевозок: международная авиационная логистика в «довирусное» время традиционно комбинировала дорогостоящие доставки грузовыми самолетами с перевозками грузов в багажных отделениях пассажирских самолетов, эффективно выстраивая цепочки скоростных грузовых поставок. Карантинные меры в первые недели пандемии нарушили работу транспорта не только в воздухе, но и на земле, из-за чего остановились отгрузки продукции на крупнейших предприятиях. По оценкам IATA, в феврале спрос на авиаперевозки снизился на 9,1% в месячном выражении, а самый большой удар пришелся на Азиатско-Тихоокеанский регион, где с учетом сезонных колебаний падение составило 15,5%.

Однако уже в марте ступор в грузовом авиабизнесе сменился ажиотажем. Авиаброкеры и экспедиторы поняли, что авиакомпании сейчас находятся в таком тяжелом положении, что простаивающие пассажирские самолеты могут быть загружены товарами, приносить хоть какую-то выручку перевозчикам и сохранить работу летному персоналу. «Поначалу мы страдали точно так же, как страдали наши клиенты авиакомпаний, ведь большинство пассажирских рейсов были отменены,— рассказывает индийскому экономическому изданию The STAT Trade Times генеральный директор авиаброкера ATC Aviation Инго Циммер.— Но теперь грузовые авиакомпании увеличили частоту полетов, а часть пассажирских рейсов выполняется без пассажиров, исключительно для грузоперевозок». По его словам, компания уже зафрахтовала несколько пассажирских бортов под перевозки грузов и доходность по большинству направлений возросла.

Сегодня перевозить грузы в пассажирских самолетах начали авиакомпании по всему миру. Так, бюджетная сингапурская Scoot стала использовать пассажирский B787–9 для грузовых чартеров между местным аэропортом Чанги и пунктами назначения в Китае от имени своей материнской компании Singapore Airlines. Singapore Airlines Group станет вторым после Cathay Pacific оператором аэропорта в Гонконге, который будет совершать грузовые рейсы исключительно в Китае — в Гуанчжоу и Нанкин. А Cathay Pacific недавно начала использовать широкофюзеляжный A330–300 Airbus для перевозки грузов между Гонконгом и материковым Китаем. Перевозчик также рассматривает возможность использования аналогичных мер для транспортировки товаров в Японию.

Южнокорейская авиакомпания Korean Air стала использовать пассажирские самолеты для перевозки грузов в китайский Циндао в южной части полуострова Шантунг с 21 марта, руководство перевозчика рассчитывает запустить аналогичные рейсы в другие города. «Решение позволит преодолеть нынешний кризис, сократить расходы и поддержит предприятия, занимающиеся импортом и экспортом»,— цитирует AirCargoNews президента Hanjin Group (владеет перевозчиком) Уолтера Чо. Он констатирует, что и пассажирские, и грузовые бизнес-стратегии необходимо в корне менять, потому что трансатлантические направления оказались заблокированы и транспортники должны гибко реагировать на рыночный спрос.

Сегодня на доставку срочных грузов во внутреннем сообщении уже переориентировали свои пассажирские лайнеры крупнейшие перевозчики США Delta и American Airlines. Air Canada начала полеты на Boeing 777 и Boeing 787–9 в Чикаго, Нью-Йорк, Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Портленд и Сиэтл. Турецкая Turkish Airlines на Boeing 777 летает в Киев, ее следующими точками доставки станут Бухарест, Тель-Авив, Амстердам, Лондон, Париж, Бейрут, Амман и Дубай. Мексиканский перевозчик Aeromexico отправил первый грузовой рейс во Франкфурт-на-Майне: на борту Boeing 787–9 было 15 тонн дорогостоящего груза для аптек и больниц, а также продукты и живые животные.

Власти России тоже разрешили отечественным авиакомпаниям возить грузы в пассажирских салонах. Как ранее писал „Ъ“, этим правом воспользовались чартерные компании, у которых есть дальнемагистральные лайнеры — в частности авиакомпания Nord Wind на 5 из 11 широкофюзеляжных пассажирских самолетов начала летать в Китай, где дефицит провозных емкостей сейчас оценивается на уровне 69%. Ранее с подобными просьбами в Росавиацию обращались S7 и другие российские перевозчики.

Отечественный флагман грузовой авиации авиакомпания «Волга-Днепр», скорее всего, тоже быстро оправится от кризиса. По данным „Ъ“, в марте тарифы на грузовые авиаперевозки в среднем выросли на 45% в сравнении с мартом прошлого года и на 30% по сравнению с январем 2020-го. Кроме того, имеющееся в группе специализированное направление перевозок медицинских товаров и фармацевтических грузов в сегодняшней конъюнктуре рынка может стать одним из самых привлекательных сегментов авиаперевозок. В результате в текущем апреле крупнейший отечественный грузовой авиаперевозчик планирует заработать $15–20 млн прибыли против $14 млн убытка в апреле прошлого года.

Дмитрий Шапкин

Транспорт движется сквозь карантин

— конъюнктура —

с9

Контейнеры двинулись в путь

Несмотря на закрытие границ, в сегменте российских контейнерных перевозок по итогам первого квартала пока наблюдается положительная динамика. По оценкам ОАО РЖД, перевозки груженых контейнеров на маршруте Китай—Европа—Китай в марте выросли на 33,4%, до 28,5 тыс. TEU.

Но из-за усложнения ситуации в Европе сократились отправки оттуда как грузов на Восток, так и порожних контейнеров. По оценке ОАО РЖД, в марте отправка порожних контейнеров на маршруте Китай—Европа—Китай, преимущественно следующих из Европы, снизилась почти на 70%, до 1 тыс. TEU. С 1 апреля монополия дала крупные скидки на возврат порожних контейнеров через Казахстан в Китай — до 40%. Но участники рынка отмечали, что в общей стоимости перевозки скидка, несмотря на высокий долевой показатель, имеет незначительный вес.

В ОТЛК ЕРА говорят, что компании удалось сохранить положительную динамику по объемам контейнерных перевозок в первом квартале. По предварительным итогам, общий объем перевозок ОТЛК ЕРА за квартал составил более 75 тыс. TEU, что на 20% превышает значение 2019 года. «Мы видим хорошую перспективу восстановления прежней динамики роста железнодорожного транзита на инфраструктуре колеи 1520 мм,— отмечают в компании.— После сложной ситуации, вызванной распространением вируса COVID-19, оживают китайские провинции».

«Ухудшение экономической ситуации в России и резкое падение рубля должны начать сказываться на объемах импорта с небольшим временным лагом,— говорит Екатерина Липатова.— Хотя экспорт в основном у нас сырьевой и идет в Китай, падение потребления на ключевых рынках сбыта Европы и США должно оказать давление и на этот сегмент. Исторически сегмент контейнерных перевозок был более волатильным благодаря своей нишевости и большому фокусу на импорт». Тем не менее, отмечает эксперт, за последние годы уровень контейнеризации экспорта значительно вырос, что может поддержать быстрое восстановление после того, как пандемия пойдет на спад, за счет более быстрого восстановления экспортных перевозок, тогда как импорт и внутренние перевозки останутся под давлением слабого рубля и экономики.

А вот в области морских контейнерных перевозок ситуация выглядит нестабильной. «Китай, который уже прошел кризис, возвращается к нормальной деятельности,— говорит Алексей Мисаилов.— Однако пик активности COVID-19 в Европе является причиной отмены выхода океанских судов из Юго-Восточной Азии, так как невозможно обработать судовые партии в европейских портах. Речь уже не идет о сроках и тарифах. Зачастую компании руководствуются принципом „лишь бы доставить“».

«Порожние рейсы и нестабильная ситуация на ряде пограничных пунктов заметно влияют на наши морские перевозки»,— отмечают в Kuehne + Nagel: порты работают медленнее на принятие и выпуск грузов и с задержками в таможенном оформлении. В связи с падением спроса на перевозимую продукцию сокращаются провозные возможности у сектора морских контейнерных перевозок, отмечает Дмитрий Лагун. «Возникает дисбаланс свободного оборудования (пустых контейнеров) по странам: нехватка в одних и излишек в других,— рассказывает он.— Судовладельцы ставят суда на прикол до возобновления спроса на контейнерные перевозки».

Переболеть в рейсе

Остановка предприятий ударила по спросу на услуги автоперевозчиков. Из-за остановки работы многих отраслей снизился общий объем перевозок, говорит эксперт Национальной ассоциации предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта Тарас Коваль. Очереди на границах стран ЕС увеличили сроки перевозки. И, пожалуй, самая главная проблема: стало намного сложнее закольцовывать рейсы туда и обратно, отмечает он. «Приостановка деятельности некоторых компаний — как грузоотправителей, так и грузополучателей — привела к снижению объемов перевозок, а также к необходимости сокращения частоты отправки отдельных рейсов и перестройке маршрутов»,— говорят в Kuehne + Nagel.

Сектор автомобильных грузоперевозок продолжает работать, говорит Дмитрий Лагун, так как международные ограничения введены для перемещения людей, а не грузов. «Однако из-за очередей на границах, дополнительных санитарных проверок могут возникать задержки и остановки в перевозках, что негативно сказывается на сроках доставки грузов,— отмечает он.— Падает оборачиваемость автотранспорта, возникает нехватка грузов из-за остановки производств, падения покупательского спроса».

Алексей Мисаилов самым сложным для автоперевозчиков направлением называет Италию: «Девять из десяти водителей отказываются ехать в этот регион». Из-за дефицита транспорта стоимость перевозок выросла на €1–1,5 тыс. за рейс, говорит он. «По остальным странам Европы мы не наблюдаем каких-либо сложностей, связанных с отказом водителей совершать перевозку»,— говорит Алексей Мисаилов.

Примечательно, говорит господин Мисаилов, что в текущей ситуации срок автомобильной доставки из стран ЕС сократился: «Во-первых, снизился объем и внутриевропейских, и международных перевозок. Во-вторых, в связи с режимом самоизоляции, введенным во всех странах Европы, дороги стали практически пустыми. В-третьих, в ЕС отменили ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни». Господин Коваль отмечает, что ставки внутри Европы снизились в два раза.

Чего просить, и как выжить

Пожалуй, нет такой транспортной отрасли, которая еще не просила господдержки в том или ином виде. Впрочем, просьбы небезосновательны: ряд экспертов заявляет, что, например, у многих авиакомпаний запас прочности составляет не более двух месяцев, рассказывает Дмитрий Лагун: «При текущих условиях без государственной поддержки они могут обанкротиться уже в мае 2020 года. Железнодорожный транспорт, как правило, тоже в ведении государства — его будут поддерживать. Судовладельцам будет непросто, но они уже научились с 2008 года с переменным успехом работать в изменяющихся условиях». Автотранспортным компаниям сложнее всего, отмечает он: запаса прочности практически нет. «Все зависит от финансовых партнеров, а именно лизинговых компаний, банков и производителей автомобилей, которые кредитуют автопредприятия,— говорит господин Лагун.— Максимальный срок, который они смогут выдержать,— от двух месяцев до полугода. Затем может наступить очередная волна банкротств. Но будем надеяться на лучшее».

По мнению логистов, главное, что необходимо для функционирования отрасли,— не мешать, не вводить новые ограничения. «Местные власти не способны доходчиво объяснить свои требования, предъявляемые к транспорту и складам, или их невозможно выполнить, осуществляя межрегиональные перевозки,— поясняет Сергей Левченко.— Тотальное непонимание, подкрепленное весомыми штрафами для юридических лиц, заставляет компании останавливать работу. Лучом света в тумане неопределенности выступают Минпромторг и его поручение субъектам РФ от 3 апреля. Оно содержит простые и понятные правила, которых логистическое сообщество ждало все эти недели. Надеюсь, данное поручение будет принято к исполнению в кратчайшие сроки, а его содержание не претерпит глобальных изменений».

В первую очередь важно устранить препятствия в работе логистических компаний, говорит Иван Матвеев: «Правила отличаются в разных регионах, компаниям приходится оперативно получать дополнительные разрешающие документы, чтобы работать без перебоев». В период кризиса, добавляет господин Матвеев, важны и другие виды господдержки: выделение отдельных полос движения для транспорта и организация бесплатных парковок, компенсация налоговых отчислений, арендной платы и расходов на топливо. «Думаю, что сначала необходимо поддержать бесперебойную доставку товаров через границу ЕАЭС и в регионы,— полагает Алексей Мисаилов.— Введение обязательных пропусков на транспортные средства поставит под угрозу рабочую цепь поставок продуктов питания, лекарств и других предметов первой необходимости». Большие ритейлеры, как правило, работают через крупные экспедиторские компании, а не напрямую с транспортными компаниями, говорит он. По мнению господина Мисаилова, собрать всю необходимую информацию о транспортных средствах и водителях будет очень сложно: «Во всем мире введенные ограничения не затрагивают перемещение коммерческих грузов. Считаю, нам надо пойти по такому же пути».

«Государство, как правило, оказывает поддержку государственному транспортному сектору (железные дороги, авиация),— отмечает Дмитрий Лагун.— Коммерческому сектору господдержка может быть оказана посредством введения налоговых каникул, отсрочки лизинговых платежей, отмены или снижения дорожного сбора, а также финансовой помощи компаниям, которые понесут большие убытки в связи с пандемией».

У разных типов транспорта, отмечает господин Левченко, своя специфика и свои потребности: «Если говорить про автоперевозки, то весомой станет помощь в сокращении затрат на запасные части для транспортных средств, например за счет снижения ввозных пошлин или ставки НДС на эту группу товаров. Весьма эффективными мерами могли бы также стать: мораторий на штрафы (кроме штрафов, регулирующих безопасность дорожного движения), отмена взимания платы за проезд по федеральным трассам, освобождение от налогов самых незащищенных перевозчиков — ИП с одной-двумя машинами, приостановка лизинговых платежей без штрафов».

Преодоление текущего кризиса — небывалое испытание для CFO, как и для всей управленческой команды, говорит Сергей Казачков: «Нужно оперативно проинвентаризировать все доступные меры господдержки именно для вашей компании и разработать план работы в этом направлении. Это потребует ресурсов целой команды, включающей юристов, финансистов, экономистов. На счету каждая неделя, так как для многих компаний это не просто недополученная прибыль, а прямой убыток, кассовый разрыв, невозможность обслуживать обязательства». Параллельно с этим, говорит господин Казачков, «нужно уже сидеть в банках и в офисах лизинговых компаний и обсуждать, как и на какой период можно перенести обслуживание тела долга и по возможности проценты и реструктурировать лизинговые платежи». Отрасль очень капиталоемкая, отмечает он, и почти у всех есть банковский долг или лизинг. «Для подготовки предложений для банка, а к ним нет смысла идти без проработанной позиции, нужны те же самые специалисты из юридической, финансовой и экономической служб»,— говорит он, добавляя, что нужно обязательно тщательно работать с оборотным капиталом и ликвидностью.

Спорная победа

По оценкам InfraOne, пока нейтральное влияние введенных в связи с коронавирусом ограничений на выручку сохраняется у компаний речного транспорта и сферы автомобильных грузоперевозок: речники еще не открыли навигацию, а автомобилисты столкнулись с перераспределением спроса. «Впрочем, с учетом того, что начало речных круизов сдвинуто на июнь, речной транспорт начнет терять выручку уже в мае»,— отмечается в отчете InfraOne.

Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожных перевозчиков. Тарас Коваль говорит, что многие предприятия начали менять автотранспорт на железнодорожный — таков общемировой тренд. «Аналитики говорят, что в связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морской транспорт произойдет перераспределение объемов в сторону сухопутных перевозок, особенно на маршрутах Азия—Европа,— отмечает Дмитрий Лагун.— Несмотря на то что границы открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры могут замедлять скорость доставки автомобильным транспортом. Это открывает новые перспективы для железнодорожных перевозок. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов». Впрочем, сам топ-менеджер считает, что тут не будет ни победителей, ни проигравших: «Все зависят от потребительского спроса. А пандемия не приводит к его росту в целом».

«Карантинные меры, принятые для подавления эпидемии коронавируса, привели к загруженности большинства аэропортов и морских терминалов и, как следствие, нарушению условий и сроков доставки грузов,— говорят в ОТЛК ЕРА.— Железнодорожные транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между ЕС и Китаем в сложившихся условиях». Кроме того, именно железная дорога стала важным логистическим каналом для обеспечения бесперебойной торговли между Китаем и Европой и доставки противоэпидемических средств, добавляют в компании. «Сложная ситуация, вызванная распространением коронавируса, очень наглядно продемонстрировала сильные стороны и конкурентные преимущества железнодорожной индустрии Евразии,— отмечают в ОТЛК ЕРА.— Но, что особенно важно, общая беда еще больше объединила и сплотила отрасль. В условиях выхода мировой экономики из „пандемического пике“ именно она может стать одним из наиболее важных и действенных драйверов последующего развития и роста.

Однако у участников транспортной отрасли есть и другие оценки. Лучше всего, полагает Иван Матвеев, кризис перенесут компании, осуществляющие автомобильные доставки, и операторы, работающие на последней миле: «На нее не влияет пассажиропоток, и ограничения не настолько строгие». «Преодолеть кризис легче всего будет компаниям без основных средств, то есть экспедиторам,— говорит Алексей Мисаилов.— Дополнительная финансовая нагрузка (транспортное оборудование закупается в основном в лизинг) сейчас может только усугубить ситуацию. Конечно, если у вас в портфеле клиенты из сегмента продуктов питания, ритейл, FMCG, фармы, то есть шанс даже нарастить свои операционные результаты». В любом случае, говорит господин Мисаилов, следует ожидать дальнейшей консолидации рынка перевозок. А Сергей Казачков полагает, что тот, кто успел накопить денег за последние два «тучных» года и не обременил себя значительными обязательствами, сейчас обязательно посмотрит на возможность что-то купить, нарастить парк и долю рынка.

Наталья Семашко

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» («Логистика»). Учредитель: АО «Коммерсантъ». Адрес: 127006, г. Москва, Оружейный пер., д. 41. | **Владимир Желонкин** — генеральный директор АО «Коммерсантъ», главный редактор | **Сергей Вишневский** — руководитель фотослужбы | **Рекламная служба:** Тел. (495) 797-6996, (495) 926-5262 | **Владимир Лавицкий** — директор «Издательского синдиката» | **Алексей Екимовский** — выпускающий редактор | **Ольга Еременко** — редактор | **Сергей Цомык** — главный художник | **Екатерина Липатова, Галина Кожеурова** — фоторедакторы | **Екатерина Бородулина** — корректор | **Адрес редакции:** 121609, г. Москва, Рублевское ш., д. 28. Тел. (495) 797-6970, (495) 926-3301 | Ограничение: 16+