

Тематическое приложение к газете **Коммерсантъ**

Логистика

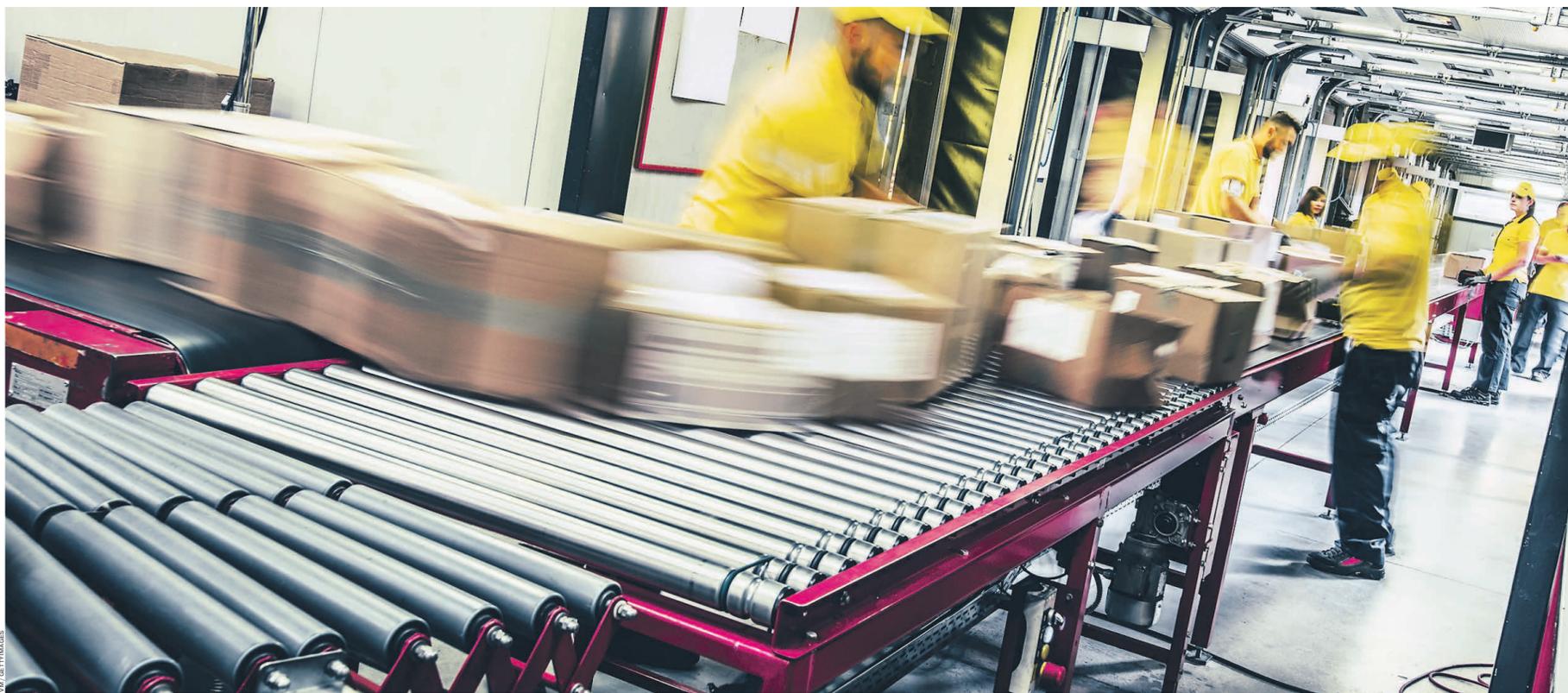
Вторник 20 октября 2020 №192 (6913 с момента возобновления издания)

kommersant.ru

18 Можно ли спрогнозировать глубину очередного кризиса на рынке грузовых вагонов

19 Как пандемия отразилась на логистике крупнейших промышленных и инфраструктурных строек

Пандемия роста



Рост спроса на все виды логистических услуг к сентябрю практически полностью перекрыл потери операторов от весенней волны ограничений из-за пандемии. Объемы перевозок и их доходность вдруг начали расти, что воодушевляет перевозчиков в преддверии «высокого сезона», но никакому прогнозированию ситуация на рынке больше не поддается.

— конъюнктура —

По итогам девяти месяцев 2020 года практически все ключевые индикаторы рынка перевозок грузов в мире неожиданно показали позитивную динамику. Один из таких индикаторов — результаты работы трансокеанских контейнерных линий. При сравнительно небольшом падении объемов грузоперевозок (в пределах нескольких процентов) в третьем квартале 2020 года глобальные контейнерные операторы фиксируют значительный рост прибыли, что неопровержимо говорит о повышении тарифов на фракт магистральных контейнеровозов. Если еще в прошлом году аналитики рынка опасались обрушения ставок на океанские контейнерные перевозки и настоятельно рекомендовали увеличить объемы списания лишних судов для поддержки ценовой конъюнктуры на рынке, то сейчас они фиксируют дефицит контейнеровозов и самые низкие объемы их утилизации (например, в сентябре на слом было отправлено всего четыре судна общей вместимостью 5 тыс. TEU).

В то же время рост спроса оказался крайне неравномерным по направлениям перевозок, что лишь дополнительно увеличивает потребность в транспортных услугах на наиболее грузонапряженных маршрутах. Так, по данным Container Trade Statistics, уже в августе глобальный спрос на контейнерные

перевозки увеличился на 1,5% к прошлогоднему уровню, однако отраслевые эксперты называют этот тренд «чрезвычайно однобоким», обусловленным лишь увеличением импорта из Азии в Северную Америку (более чем на 12%). Однако экспорт контейнеров из Северной Америки в Азию за тот же период упал на 13,8%, что практически соответствует антирекордам апреля—июня.

По данным международного исследовательского агентства Alphaliner, в сентябре 2020-го фрахтовые ставки на направлении через Тихий океан достигли исторических максимумов, тогда как между Азией и Европой ситуация обратная: спотовые цены на контейнерные перевозки упали до отраслевого минимума. В результате перевозка одного 40-футового контейнера на трансокеанском маршруте приносила перевозчику \$0,64 на одну морскую милю, а на линии Азия—Европа — только \$0,19, что стало рекордной разницей за всю историю глобальной контейнеризации, отмечают аналитики агентства.

Alphaliner назвал 2020 год «одним из самых странных» для контейнерной индустрии и признал невозможность прогнозировать развитие ситуации даже в среднесрочной перспективе. Основные причины внезапного всплеска спроса, по мнению агентства, — переориентация части объемов авиационной доставки на морскую, увели-

чение потребности всех стран в гигиенических товарах, а также высвобождение у потребителей свободных денег, не израсходованных в текущем году на путешествия, и целый ряд других услуг, запрещенных в связи с пандемией.

Россия в тренде

Глобальные эффекты пандемии и реконструкция международных цепей поставок не могли не затронуть и Россию, которой в последние годы удается сохранять репутацию надежного транспортного партнера. Конкурировать с океанскими контейнерными сервисами призвана отечественная железнодорожная система, в числе объективных конкурентных преимуществ которой — скорость доставки и относительная стабильная стоимость перевозки. На фоне существенного спада объемов перевозок сырьевых грузов за время пандемии ОАО РЖД достигло заметных успехов на рынке контейнерных перевозок.

За девять месяцев 2020 года железнодорожный контейнерооборот в России вырос на 15,7% к прошлогоднему уровню, до 4,23 млн TEU. Из них груженых контейнеров перевезено 2,87 млн TEU (на 17,2% больше), а общий объем перевезенных грузов в контейнерах увеличился на 17,3%, превысив 44 млн тонн. Транзит контейнеров по российским железным дорогам за тот же период вырос почти на 50%, до 521,6 тыс. TEU, в том числе в сообщении Китай—Европа—Китай — на 60%, до 387,9 тыс. TEU (рост в сентябре — 80%).

Отечественные морские терминалы тоже смогли увеличить объемы перевалки контейнеров, но не везде. Значительное снижение объемов в Балтийском бассейне (на 9,6%) не позволило всему рынку выйти в плюс: по данным Ассоциации морских портов России, контейнерооборот всех тер-

миналов страны за девять месяцев 2020 года оказался на 2% ниже прошлогоднего результата. Между тем ведущие операторы рынка за тот же период демонстрируют уверенный рост: по данным исследовательского агентства Infranews, крупнейшая в России группа терминалов бизнесмена Сергея Шишкарева (управляет активами в Балтийском, Черном и Японском морях, обеспечивающими почти 40% контейнерооборота РФ) увеличила объем перевалки контейнеров на 11,2%, до 1,5 млн TEU.

Цифровое ралли

Настоящий потребительский бум в период пандемии переживает рынок экспресс-доставки товаров, и это единственный сегмент в логистике, где эксперты и участники рынка едины в прогнозах роста объемов. По данным центра исследований компании Pony Express, сегмент магистральных межрегиональных перевозок (FTL) сокращается, но продолжают расти перевозки сборных грузов (LTL) за счет уменьшения веса средней поставки и проблем с международным авиационным сообщением. В то же время за прошедшие месяцы значительный рост показал рынок складской логистики — около 30%, отмечают в Pony Express, прежде всего из-за роста спроса на услуги фулфилмента в интересах операторов интернет-магазинов.

Услуги для представителей российской дистанционной торговли в целом показали наибольший рост логистического ауторсинга — 45% к уровню девяти месяцев 2019 года. «Сегмент B2C для зарубежных онлайн-игроков также показывает положительную динамику, но здесь темпы несколько меньше, что связано с изменениями правил таможенного оформления и неготовностью части игроков рынка курьерской доставки», — прокомментировали в центре исследований Pony Express. В качестве са-

мых важных трендов на рынке там отмечают усиление влияния игроков из финансово-промышленных групп, дополняющих свои экосистемы логистической составляющей («Сберлогистика», «Сбермаркет», «Яндекс.Доставка», 5Post, Delivery Club и др.), а также взрывной рост маркетплейсов (80% в 2020 году), которые сфокусированы на развитии собственной доставки.

Транспортные власти России тоже стараются не отставать от цифровых трендов на логистическом рынке. 2 октября впервые в истории отечественной отрасли состоялась межрегиональная грузовая перевозка с использованием электронной транспортной накладной (ЭТрН): транспортная компания «Интеко» перевезла груз «Газпром нефти» из Рязани в Санкт-Петербург, потратив на создание, подписание сопроводительного документа и его отгрузку в государственную информационную систему всего пару минут, сообщила пресс-служба компании Edisoft, участвующая в реализации эксперимента по тестированию ЭТрН, который проводится подведомственным Минтрансу России ФБУ «Росавтотранс».

Пилотной зоной эксперимента выбраны территории Москвы, Татарстана, Московской, Калужской, Рязанской областей и Краснодарского края. В тестировании электронной накладной участвуют десятки транспортных компаний, а за работоспособность системы следят сотрудники ГИБДД, МВД, ФНС России, а также Ространснадзора и другие ведомства. По словам заместителя министра транспорта Алексея Семенова, перевод оформления транспортной накладной и путевого листа водителей «в цифру» обеспечит качественно новый уровень документооборота, что для бизнеса означает сокращение затрат, а для государства — прозрачность контроля.

Елена Разина

В небе пахнет дефицитом

— конъюнктура —

Небывалый кризис в мировой гражданской авиации из-за пандемии привел к кратному росту цен на воздушные перевозки грузов, которые, в отличие от пассажирских перевозок, не подвергаются ограничениям из-за коронавируса. Меняющаяся конъюнктура заставляет авиакомпании закупать дефицитные грузовые воздушные суда, подорожавшие почти на треть, или конвертировать в грузовые невостребованные пассажирские самолеты.

В конце сентября глава Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Александр де Жюньак с тревогой констатировал: «Пиковый сезон для авиаперевозок грузов начнется в ближайшие недели, но из-за серьезного дефицита провозных емкостей на авиарынке грузоотправители могут искать альтернативы воздушному транспорту в виде железнодорож-

ного и морского». В августе IATA зафиксировала рост спроса на услуги по перевозке грузов воздушным транспортом с июля на 1,1%, но в сравнении с августом прошлого года он оказался ниже на 12,6% (в тонно-километрах).

Авиатранспорт может перевезти больше грузов, считают в IATA, но этому мешает провал на рынке пассажирских перевозок: в доковидные времена в их багажных отсеках перевозили половину всего объема воздушных грузоперевозок. Ситуацию не спасли дополнительные емкости грузовых авиасудов, введенные в текущем году на рынок: в августе 2020-го в действующем флоте мировых авиакомпаний стало на четверть больше грузовых самолетов, чем в августе прошлого года, причем ежедневный налет широкофюзеляжных грузовых самолетов в августе стал самым высоким с 2012 года — 11 часов, свидетельствует статистика IATA.

Грузовые перевозчики отмечают, что главная проблема для рынка —

Основные показатели грузоперевозок гражданской авиации РФ за январь—август 2020 года

Грузооборот (млрд ткм)	4,3	-8,3%
на международных линиях	3,7	-10,5%
на внутренних линиях	0,6	8,5%
Перевозки грузов и почты (тыс. т)	698,1	-3,4%
на международных линиях	509,7	-4,2%
на внутренних линиях	188,4	-1,2%

Источник: Росавиация.

перевезти тот груз, который не могут забрать пассажирские самолеты. «Сейчас в целом наблюдается дефицит грузовых емкостей и самолетов на рынке, особенно широкофюзеляжных дальнемагистральных, которые и обеспечивали львиную долю перевозок в пассажирских багажных отсеках», — прокомментировала «Ъ» ситуацию исполнительный операционный директор группы «Волга-Днепр» Татьяна Арсланова (на долю группы приходится более половины всего грузооборота гражданской авиации РФ). По ее

словам, авиационная доставка для отдельных индустрий сегодня стала востребована гораздо больше, чем раньше, поскольку гарантирует скорость, надежность и сохранность перевозимого груза.

Частный выход

Снижение показателей грузовой работы авиатранспорта в России не стало существенным, особенно на фоне настоящего обвала в пассажирской коммерческой авиации. По данным Росавиации, в течение первых семи месяцев 2020 года грузооборот на международных авиамаршрутах снизился на 10,5% к прошлогоднему уровню, а на внутренних линиях даже вырос на 8,5%. Однако объемы перевезенных грузов снизились как в международном (на 4,2%), так и во внутреннем (на 1,2%) сообщении.

На этом фоне частная авиационная группа S7 Airlines, вырвавшаяся в текущем году в лидеры по пассажиропотоку в России, впервые заявила о намерении приобрести

в свой парк два грузовых самолета Boeing 737-800 с поставкой в 2020 и 2021 годах. Коммерческим управлением этих самолетов займется компания S7 Cargo, которая сегодня в S7 выполняет функции генерального агента по продаже перевозок грузов на пассажирских самолетах авиакомпании. Решение о приобретении грузовых самолетов было принято еще в 2019 году и не было связано с пандемией, заявил в интервью «Ъ» гендиректор S7 Cargo Илья Ярославцев (см. интервью с ним на стр. 18). В пресс-службе компании к этому добавили, что в августе 2020-го S7 Airlines увеличила грузопоток на 50% к августу прошлого года.

Не все аналитики рынка уверены, что грузовому проекту S7 Group гарантирован успех. «С одной стороны, из-за пандемии объемы грузов, перевозимого специализированными грузовыми самолетами, выросли одновременно со ставками: сейчас цены на авиаперевозку грузов поднялись в пять-семь раз. Это может обеспечить высокую

рентабельность грузовых рейсов S7 в краткосрочной перспективе», — рассуждает старший эксперт авиационной практики Bain & Company Сергей Зайцев. — С другой стороны, объемы регулярного авиасообщения активно восстанавливаются, соответственно, увеличиваются и провозные емкости в грузовых отсеках пассажирских судов, что скоро будет негативно влиять на доходность грузовых самолетов». Господин Зайцев отмечает, что до нынешнего кризиса авиакомпания с грузовыми самолетами «не были сверхприбыльными». По его мнению, в долгосрочной перспективе успех инициативы S7 сильно зависит от условий сделки и коммерческих компетенций компании. Эксперт не исключает, что при нынешней конъюнктуре рынка «S7 могла добиться очень выгодных условий приобретения грузовых воздушных судов или же заключила долгосрочные договоры на перевозку грузов в больших объемах».