

Июнь 2023 года

Обзор актуальных прогнозов развития логистики и транспорта в мире и России

Институт экономики транспорта и транспортной политики (ИЭТиТП) НИУ ВШЭ анализирует прогнозы развития отрасли логистики и транспорта в мире и России, опубликованные в конце 2022 – начале 2023 годов.

В 2022 году в мировом транспорте и логистике происходили существенные трансформационные сдвиги, вызванные совокупностью политических, экономических и технологических факторов. Были введены санкции против российского транспортного сектора. Экспертами отмечается способность отрасли к быстрой адаптации. При этом Азиатско-Тихоокеанский регион доминирует в прогнозах.

Анализ текущей ситуации и актуальных прогнозов развития логистики показывает, что разные отрасли транспорта по-разному адаптируются к изменившимся условиям функционирования.

1. Транспортная связность в Центральной Азии: Возможны ли новые торговые коридоры между Европой и Азией?¹ (октябрь 2022)

Железнодорожные перевозки являются ключевым способом доставки грузов между Европой и Азией. В настоящее время существует в два раза больше маршрутов, соединяющих Китай и Европу, чем было пять лет назад. По данным Международного союза железных дорог, до начала СВО темпы роста объемов грузов на евразийских маршрутах с 2022 до 2030 г. должны были составить от 10% до 16%².

Основным грузовым маршрутом между Азией и Европой являлся Северный коридор, или Евразийский сухопутный мост. Его железнодорожное сообщение соединяет Китай и Европу через Казахстан, Россию и Беларусь. Начало СВО и введенные в связи с ней санкции нарушили транзит по Северному коридору, что усугубляется проблемами, вызванными повышением цен на топливо, ограничениями пропускной способности наземного транспорта и перегруженностью портов. Более того, страховые компании стали отказываться от страховки при перевозках по Северному коридору.

Транскаспийский маршрут (Срединный коридор), пролегающий через Китай, Казахстан, акваторию Каспийского моря, Азербайджан, Грузию и далее в страны Европы, представляется наиболее реальной альтернативой. Смещение грузовых потоков с Северного на Срединный коридор укрепит доминирование железнодорожного транспорта в Центральной Азии. Вместе с тем, для обеспечения конкурентоспособных сроков и стоимости доставки Транскаспийскому маршруту необходимы мероприятия по повышению пропускной способности, а также внедрение более совершенных технологий. На данный момент основными участками, работающими в режиме перегрузки, являются следующие морские пути: из Казахстана и Туркменистана через Каспийское море в Азербайджан, из Грузии и Турции через Черное море в Болгарию, Румынию и Украину.

Необходимые мероприятия для повышения конкурентоспособности Срединного коридора:

- 1) развитие железнодорожного сообщения Китай-Казахстан (Пекин-Актау);

¹ International Transport Forum. Transport Connectivity in Central Asia: Are New Trade Corridors between Europe and Asia Feasible? <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/ukraine-trade-corridors.pdf>

² https://uic.org/events/IMG/pdf/presentations_210422_uic_corridor_study_2021_1.pdf

- 2) повышение провозных возможностей транскаспийских железнодорожных паромов;
- 3) развитие портов и увеличение количества судов в Каспийском море;
- 4) увеличение пропускной способности портов и железнодорожного сообщения в Черном море;
- 5) развитие железнодорожного сообщения в Турции (Карс-Стамбул), в том числе строительство обхода паромной переправы через озеро Ван;
- 6) модернизация пограничных переходов и интероперабельность для Турции-Болгарии и Турции-Грузии.

Реализация данных мероприятий сделает Срединный коридор на 35% быстрее и на 40% дешевле, чем Северный коридор уже в 2025 г.

Способ доставки груза из Пекина в Мадрид	Ориентировочные сроки доставки, дней	Стоимость доставки, евро за тонну
Морская грузоперевозка через Индийское и Средиземное море, 2022	46	1350
Северный коридор, 2022	21	750
Срединный коридор через Черное море, 2022	33	900
<i>Срединный коридор через Черное море (+реализация мероприятий), 2025</i>	<i>14</i>	<i>500</i>
Срединный коридор через Турцию, 2022	36	830
<i>Срединный коридор через Турцию (+реализация мероприятий), 2025</i>	<i>12</i>	<i>450</i>

2. Транспортный и логистический барометр³ (январь 2023 г.)

Падение объемов грузоперевозок на Новом шелковом пути составит 25-30% в 2022 г. По Срединному коридору перевозки грузов в Казахстан увеличились во второй половине 2022 г. в 8 раз (с 125 до 950 тыс. тонн), что свидетельствует о быстрой адаптации транспортной логистики к геополитическим условиям. Однако далеко не все грузопотоки Северного маршрута перераспределяются, перевозки по Срединному коридору осуществляются медленнее и дороже, что делает транспортировку грузов морем альтернативой, особенно в условиях снижения фрахтовых ставок.

Ожидается дальнейшее снижение ставок на контейнерные перевозки ввиду снижения спроса в США и Европе, а также увеличения пропускной способности за счет выхода на рынок новых судов. Усугубляющаяся нехватка водителей продолжает оставаться серьезно проблемой на европейском рынке автомобильных грузоперевозок. По данным Transport Intelligence ожидается, что спрос на водителей будет расти на 10% в год в течение следующих 5 лет. Кроме того, стоимость топлива и инфляция повысят расходы и ставки автомобильных перевозок в ближайшие месяцы 2023 г.

Объем авиаперевозок будет расти медленными темпами - пассажирские перевозки восстановятся, а доходы от грузовых авиаперевозок будут замедляться. Основные проблемы для рынка авиации связаны с общей макроэкономической ситуацией, неопределенными ценами на нефть и ограничениями на поездки.

³ PWC. Transport and logistics Barometer. <https://www.pwc.de/de/transport-und-logistik/transport-and-logistics-barometer/pwc-transport-and-logistics-barometer-h2-2022.pdf>

Снижение объемов перевозок в сочетании с ростом затрат на транспортировку может привести к снижению операционных результатов и усилению давления на транспортные и логистические компании.

Эксперты PwC ожидают, что в 2023 г. транспортные и логистические компании продолжат слияния и поглощения, чтобы диверсифицировать риски, сделать цепочки поставок более устойчивыми и расширить собственные портфели.

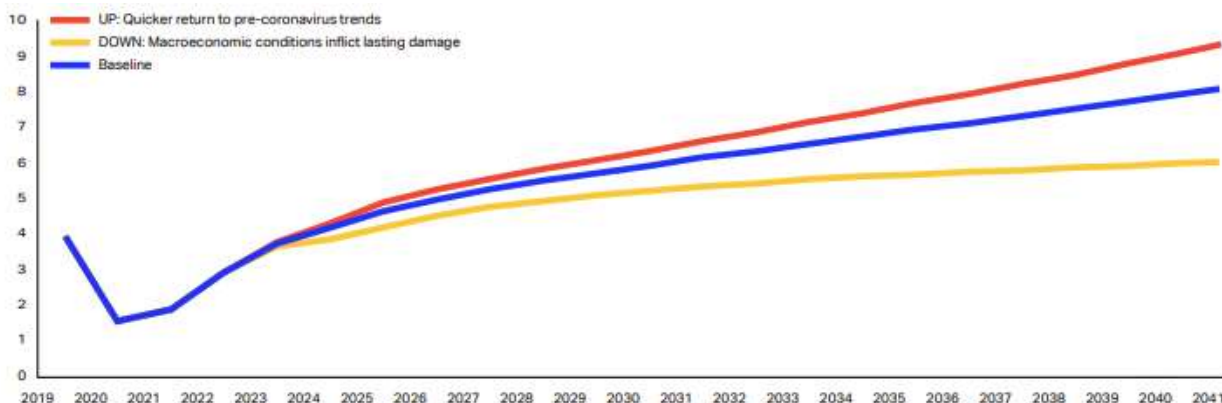
3. Глобальные перспективы пассажирских авиаперевозок⁴ (июнь 2023)

IATA улучшил параметры долгосрочного прогноза в июне 2023 г. по сравнению с июнем 2022 г. Если ранее IATA ожидало, что только Северная Америка станет регионом, полностью восстановившимся до уровня 2019 года в 2023 году, то теперь прогнозирует, что Латинская Америка и Карибский бассейн также восстановятся в этом году.

Количество авиапассажиров будет расти со среднегодовым темпом роста 3,4% (ранее 3,3%). Ожидается, что количество пассажиров в пунктах отправления и назначения увеличится примерно с 4 млрд в 2019 году до чуть более 8 млрд в конце 2040 г. (ранее 7,8 млрд пассажирских перевозок в год). В тоже время Международный совет аэропортов (ACI) прогнозирует, что к 2041 году пассажиропоток во всем мире достигнет 19,3 миллиарда человек⁵. Недостатком его прогноза является отсутствие учета макроэкономической нестабильности.

IATA рассматривает три сценария (оптимистичный - более быстрое возвращение к докоронавирусным тенденциям, пессимистичный - макроэкономические условия оказывают негативное влияние, базовый сценарий). Баланс рисков складывается в сторону пессимистичного сценария. Негативными факторами выступают давление на расходы авиакомпаний, геополитическая неопределенность, макроэкономические препятствия к росту доходов домохозяйств, затраты на энергетический переход.

Рис. 1. Авиапассажиры в мире, млрд чел.



Sources: IATA Sustainability and Economics, Tourism Economics (March 2023 release)

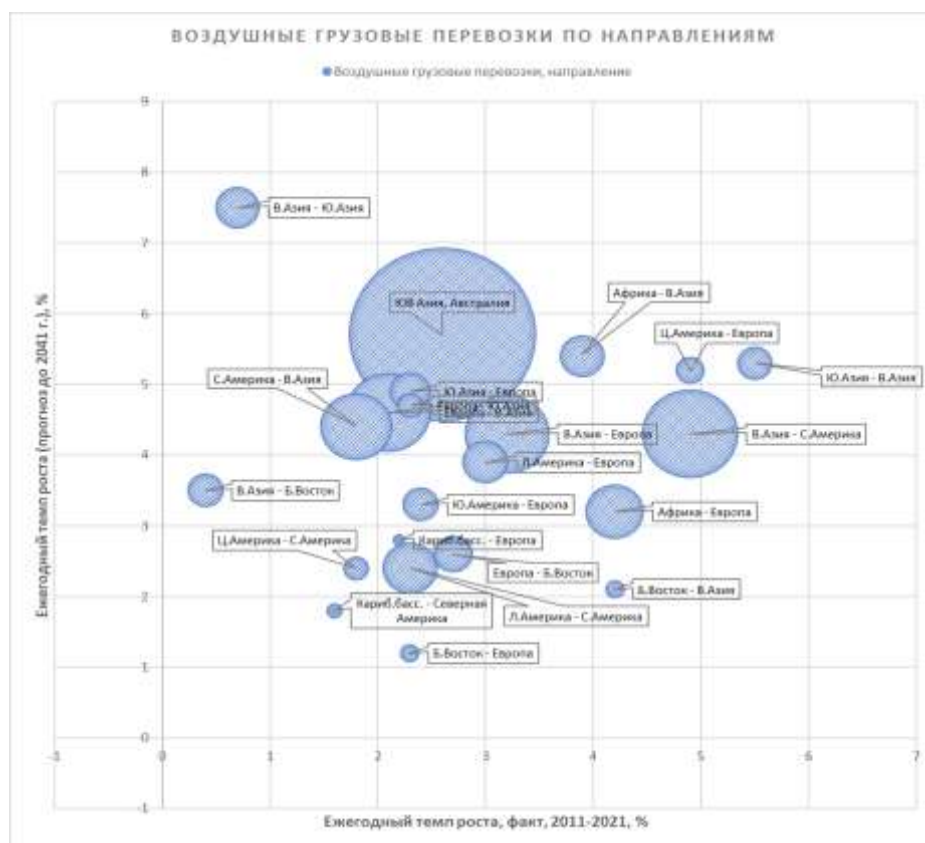
⁴ IATA. Global Outlook for Air Transport <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport---june-2023/>

⁵ <https://aci.aero/2023/02/22/what-to-expect-latest-air-travel-outlook-reveals-short-and-long-term-demand/>

4. Прогноз мировых грузовых авиаперевозок на 2022-2041 гг.6 (октябрь 2022 г.)

С учетом прогноза роста торговли на 2,8% и промышленного производства на 2,2% ежегодно, общемировой средний темп роста грузооборота (ткм) на воздушном транспорте составит в среднем 4,1% в базовом сценарии и 3,6% в пессимистичном сценарии ежегодно до 2041 года.

Рис. 2. Сравнение ежегодных темпов роста воздушных грузоперевозок (фактические и прогнозные), размер окружности - прогнозный объем в тоннах в 2041 г.



Рынок Восточной Азии лидирует в мировом прогнозе грузовых авиаперевозок как по объемам, так и по темпам роста. В тройку интенсивных направлений будут входить Транстихоокеанские грузопотоки и перевозки из Европы в Восточную Азию. К концу прогнозируемого периода (2041 г.) регион Восточной Азии станет третьим по величине мировым рынком воздушных грузоперевозок, поднявшись с пятой позиции в 2021 году, с прогнозируемым среднегодовым ростом на 5,7%. Движущей силой этого сдвига будет увеличение производства товаров и быстрое развитие потребительских рынков. Трансатлантические грузовые авиаперевозки завершат пятерку крупнейших рынков к концу прогнозируемого периода, несмотря на относительно медленные темпы роста

⁶ Boeing. World Air Cargo Forecast 2022-2041

https://www.boeing.com/resources/boeingdotcom/market/assets/downloads/Boeing_World_Air_Cargo_Forecast_2022.pdf

5. Обзор морского транспорта 2022 года (ноябрь 2022 г.)⁷

По прогнозам ЮНКТАД в 2023–2027 гг. среднегодовые темпы роста объема морских перевозок составят 2,1%, что ниже среднего показателя за предыдущие три десятилетия, составлявшего 3,3%.

Рис. 3. Прогноз динамики морских перевозок



В течение многих лет самым быстрорастущим сегментом были контейнерные перевозки, рост объема которых составил в 2022 году, по предварительным оценкам, лишь 1,2%, а в 2023 году незначительно ускорится до 1,9%.

Прогнозируемое замедление темпов роста является следствием не только связанных с пандемией ограничений, но и весьма неблагоприятной макроэкономической конъюнктуры в сочетании с ослаблением экономики Китая.

В Китае, который является крупнейшим в мире экспортером, политика «нулевого ковида» привела к закрытию предприятий и сбоям в производственной деятельности, логистике и цепочках поставок. На Украине, являющейся крупным экспортером продовольствия, с начала конфликта были закрыты порты Черного моря. На морских перевозках сказались также производственные конфликты и забастовки в ряде портов мира, в том числе в Германии, Республике Корея, Соединенном Королевстве и Южной Африке, а также многочисленные экстремальные погодные явления, такие как наводнения, ураганы и периоды аномальной жары в Австралии, Бразилии, Пакистане, странах Восточной Африки, Европы и в Соединенных Штатах. Все эти проблемы предвещают дополнительные трудности для глобальных производственно-сбытовых цепочек и логистических сетей и, соответственно, для морских перевозок.

Объем перевозок в тонно-милях в определенной степени поддерживается за счет замещения рынков и поставщиков. Российская Федерация, столкнувшаяся с экономическими и другими ограничительными мерами, ищет альтернативные рынки, а европейские импортеры рассматривают другие источники поставок. Спрос на морские перевозки по показателю грузооборота в тонно-милях, скорее всего, также возрастет в результате того, что африканские страны будут импортировать зерно из более отдаленных регионов.

⁷ Review of Maritime Transport 2022 (UNCTAD/RMT/2022) <https://unctad.org/rmt2022>

6. Радар логистических трендов (октябрь 2022 г.)⁸

В таблице приведены основные современные технологические, социальные и бизнес тренды, которые классифицированы по уровню и срокам их влияния на развитие логистической отрасли.

Табл. 1. Тренды, определяющие будущее логистической отрасли

Период реализации тренда	Уровень влияния на логистику	Социальные и бизнес тренды	Технологические тренды
Краткосрочный (Менее 5 лет)	Низкий	Удаленная работа и дистанционное управление	Облачные сервисы и API Экзоскелеты
	Средний	Старение населения (серебряная экономика) Массовая персонализация Социальная ориентированность бизнеса (DEIB) Быстрая коммерция Смарт-экономика Кибербезопасность 2.0	Носимые датчики Расширенная реальность Беспроводная связь следующего поколения Интерактивный искусственный интеллект Аналитика больших данных Пограничные вычисления Смарт-этикетки Упаковка нового поколения Компьютерное зрение
	Высокий	Многочанальность и омниканальность Цифровые торговые площадки	Стационарная робототехника Внутренние мобильные роботы
Долгосрочный (От 5 до 10 лет)	Низкий	Метавселенные Космическая экономика	Трубные системы биологические материалы
	Средний	«Все как услуга» (XaaS) Экономика совместного потребления Защита окружающей среды «Физический интернет»	Блокчейны Дроны Квантовые вычисления Цифровые близнецы 3D-печать
	Высокий	Диверсификация цепочек поставок Декарбонизация Циркулярность экономики	Открытый автономный транспорт Альтернативные энергетические решения

Источник: The Logistics Trend Radar 6.0

Резюме. Введение санкций привело к изменению транспортных коридоров между КНР и Европой, а также росту их количества. Компании адаптируются к изменившимся условиям, меняя маршруты поставки, поставщиков или покупателей продукции. Ожидается, что изменение маршрутов окажет разнонаправленное влияние на доходы компаний разных видов транспорта из разных регионов.

⁸ DHL. The Logistics Trend Radar 6.0 <https://www.dhl.com/global-en/home/insights-and-innovation/insights/logistics-trend-radar.html>

Комментирует Михаил Яковлевич Блинкин, научный руководитель
Факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ:

Анализ актуальных прогнозов развития логистики и транспорта в мире, опубликованных в конце 2022 – начале 2023 годов, позволяет сделать несколько выводов:

- прогнозы авторитетных международных организаций, прежде всего, прогноз ITF (International Transport Forum OECD), представленный в ITF Transport Outlook 2023, ориентируется на всё более радикально анти-углеродные сценарии развития мировой энергетики, то есть уже не на STEPS (Stated Policies Scenario), и даже на (APS Announced Pledges Scenario), но непосредственно на NZE (Net Zero Emissions by 2050 Scenario);
- прогнозируется рост мобильности населения (прежде всего, за счет преодоления архаических форматов мобильности в Китае, Индии, а также в ряде стран с развивающимися рынками), и, соответственно, рост объемов пассажирских перевозок всеми видами транспорта, прежде всего воздушным транспортом и автомобилями домохозяйств;
- прогнозируется рост объемов контейнерных перевозок, прежде всего, морским и внутренним водным транспортом;
- прогнозируется (в силу экологических императивов и уже наблюдаемых трендов Китая и стран ЕС) опережающее развитие внутреннего водного транспорта;
- в среднесрочной, или даже (в более радикальных вариантах) в краткосрочной перспективе трубопроводные поставки природного газа замещаются танкерными перевозками СПГ;
- по мере экспансии ВИЭ сокращаются (более или менее радикальным образом) железнодорожные перевозки энергетических углей, танкерные перевозки нефти, трубопроводные поставки нефти и природного газа, а затем и танкерные поставки СПГ;
- в сфере наземного транспорта ведущими мировыми консалтинговыми компаниями прогнозируется экспансия электромобилей, а также более или менее радикальное проникновение на авторынок и в состав транспортного потока автономных транспортных средств.

Прогнозы для России затруднены условиями геополитической турбулентности, а также закрытием (в силу известных объективных причин) значительной части актуальной статистической информации о грузовых перевозках.

Россия имеет хорошие шансы вписаться в мировые тренды в части танкерных перевозок СПГ, определенные шансы – в части контейнерных перевозок и перевозок внутренним водным транспортом.

Для России мало актуален мировой тренд на электромобили, поскольку позитивный экологический эффект от применения этих транспортных средств возникает не ранее отказа от «грязной» (прежде всего, угольной) генерации электроэнергии, а также успешного решения проблемы раздельного сбора и высокотехнологичной переработки ТКО.

Для России неактуален мировой тренд на беспилотные автомобили, поскольку применение этих транспортных средств наиболее реально и эффективно на дорогах высших технических категорий (протяженность которых в России составляет менее 9 тысяч км), а также при замещении «биологических водителей» с оплатой от 50 и более тысяч евро в год, то есть радикально более высокой, чем в России.



Обзор подготовлен в рамках стратегического проекта НИУ ВШЭ «Национальный центр научно-технологического и социально-экономического прогнозирования».

Источники информации об актуальных прогнозах развития транспорта и логистики мира и России – открытые источники международных и национальных отраслевых организаций по транспорту и логистике, сайты транспортных и логистических компаний.

■ Авторы: М. А. Моисеева, Ю. Е. Шулика, Т. В. Кулакова, Е. М. Щукина

Данный материал НИУ ВШЭ может быть воспроизведен (скопирован) или распространен в полном объеме только при получении предварительного согласия со стороны НИУ ВШЭ (обращаться ur@hse.ru). Допускается использование частей (фрагментов) материала при указании источника и активной ссылки на интернет-сайт НИУ ВШЭ (hse.ru), а также на авторов материала. Использование материала за пределами допустимых способов и/или указанных условий приведет к нарушению авторских прав.