

УДК 338.4

***ДАВЛЕНИЕ В ЦЕПОЧКЕ ПОСТАВОК ПРИВЕДЕТ К
НЕОБРАТИМЫМ ИЗМЕНЕНИЯМ В МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛЕ***

Маглинова Т.Г.,

Кандидат экономических наук, доцент,

Академия маркетинга и социально-информационных технологий, ИМСИТ,

Краснодар, Россия

Аннотация. В статье рассматривается проблема с глобальными цепочками поставок в международной торговле. Экономические санкции в отношении российского бизнеса, всплеск случаев COVID в Китае, привели к временным блокировкам в некоторых частях мира. Нарушение цепочки поставок является основным фактором роста цен во всем мире. И предсказать, когда эти сбои закончатся, почти невозможно из-за неопределенного характера конфликта. Глобальные цепочки поставок могут быть нарушены в течение достаточно долгого времени.

Ключевые слова: цепочки поставок, специальная военная операция, конфликт, COVID, международная торговля, логистика, дефицит, санкции, контейнерные перевозки, трафик, груз, транспортировка.

***THE PRESSURE IN THE SUPPLY CHAIN WILL CAUSE
IRREVERSIBLE CHANGES IN INTERNATIONAL TRADE***

Maglinova T.G.,

PhD in Economics, Associate Professor,

Academy of Marketing and Social Information Technologies, IMSIT,

Russia, Krasnodar

Abstract. The article deals with the problem with global supply chains in international trade. Economic sanctions on Russian businesses, a surge in COVID cases in China, have led to temporary lockdowns in parts of the world. Supply chain disruption is a major driver of price increases worldwide. And predicting when these disruptions will end is almost impossible due to the uncertain nature of the conflict. Global supply chains can be disrupted for quite some time.

Keywords: supply chains, special military operation, conflict, COVID, international trade, logistics, shortages, sanctions, container shipping, traffic, cargo, transportation.

Глобальные цепочки поставок остаются под давлением. В связи со специальной военной операцией на Украине и нулевой политикой Китая в отношении COVID задержки и затянувшийся дефицит поставок омрачают перспективы торговли в этом году. Логистика товаров должна войти в фазу умеренности, поскольку задержки, изменение маршрута, высокие транспортные расходы и снижение потребительского спроса — все это влияет на глобальную торговлю товарами [1,4].

Улучшение цепочек поставок вряд ли продлится с конфликтом и нулевой политикой COVID. В этом году мировая торговля товарами сталкивается со многими препятствиями. Хотя глобальная надежность расписания, отслеживаемая Sea-Intelligence, продолжает медленно улучшаться, достигнув 35,9% в марте 2022 года по сравнению с 34,4% месяцем ранее, она остается ниже уровня 2021 года. И не забывайте, что, хотя данные о пробках за март отражают ранние последствия российско-украинского конфликта, они не отражают карантин в Шанхае. Учитывая, что пробки в китайских портах значительно увеличились из-за политики нулевого COVID в Китае, а в Северном море из-за специальной военной операции на Украине, не ожидается значительного повышения надежности

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

глобального расписания. Что касается региона Северного моря, санкции в отношении России, а также добровольные запреты приводят к новым перегрузкам, что предполагает более длительные проблемы для цепочек поставок, поскольку схемы морских и воздушных перевозок должны быть реорганизованы [3,9].

Последствия длительного карантина в крупнейшем порту мира и экспортной зоне позже проявятся в других частях мира.

К примеру, объем контейнерных перевозок в Шанхае упал на 25% по сравнению с предыдущим месяцем, а общий объем грузов сократился на 30%. Несмотря на то, что значительная часть трафика была перенаправлена в Нинбо, отключения по-прежнему оказывают значительное влияние. Данные показывают, что время ожидания контейнеров на стороне импорта резко возросло из-за трудностей с внутренним сообщением и закрытых заводов в регионе. Это создает производственные отставания, что позже приводит к волне экспортного трафика через порт. Даже если груз можно очистить, в настоящее время это занимает более ста дней, чтобы доставить товар с китайских заводов на склады в США и Великобритании. Следовательно, тарифы на доставку останутся на высоком уровне [4,8].

Нехватка материалов и рабочей силы продолжает сдерживать производство и транспортировку. Это усугубляет существующие узкие места в материалах, вызванные пандемией, а резко возросшие цены мешают производителям точно рассчитывать цены на этот год и фиксировать цены для доставки клиентам намного позже. По данным Kiel Trade Indicator, около 11% товаров в настоящее время ожидают доставки на контейнеровозы по всему миру, причем большинство из них находится в Китае. Дефицит сохраняется в текущих рыночных условиях, что приводит к постоянному давлению. Как следствие, средние транспортные ставки остаются повышенными, хотя спотовые ставки несколько снизились. Это продолжает

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

способствовать повышению цен для производителей и потребителей помимо повышения цен на энергоносители [7,8].

В целом, поставщики по-прежнему сталкиваемся с проблемой нехватки мощностей, в основном со стороны предложения. Если посмотреть на последний глобальный индекс давления в цепочках поставок, то можно увидеть, что давление остается на исторически высоком уровне, и не ожидается, что сбои в цепочках поставок существенно ослабнут в этом году, учитывая чрезвычайно нестабильную среду. Хотя снижение спроса со стороны Китая, ЕС и США ослабит давление на растянутые цепочки поставок, текущего отставания достаточно, чтобы цепочки поставок оставались напряженными в течение всего года. Ожидается, что эти препятствия приведут к росту торговли где-то между 1% и 2% [5].

По причине конфликта на Украине торговые потоки могут быть изменены, так как участники рынка, ранее приобретающие сырье и товары в России, будут искать альтернативу. Тем не менее, другие страны могут вмешаться и воспользоваться скидками. В конечном счете это должно привести к увеличению длины морских путей в судоходстве. Например, уже происходит некоторое изменение маршрутов для зерна и энергетических продуктов. Индия, второй по величине производитель пшеницы после Китая, но не крупный экспортер, увеличила свой экспорт. Мировые цены на продовольствие в апреле выросли на 29,8% по сравнению с прошлым годом, согласно Индексу цен на продовольствие Организации Объединенных Наций, что сделало экспорт выгодным для индийских производителей, которые обычно продают правительству по более высоким гарантированным ценам, чем цены на зарубежных рынках [2,6].

Однако все компенсировать невозможно, и предложение в других регионах не всегда может мгновенно увеличиться. Сев кукурузы и сои в США продолжает продвигаться очень медленными темпами из-за

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

неблагоприятных погодных условий, в то время как экспорт сои из Бразилии упал на 49% в годовом исчислении до 8,3 млн тонн в апреле (снижение на 33% по сравнению с предыдущим месяцем), что указывает на ограниченные поставки из южноамериканской страны. Также не стоит забывать о вопросах качества. Продукты-заменители могут не соответствовать тому же стандарту [9].

И хотя сельскохозяйственные продукты могут быть перенаправлены относительно легко, это может быть не так для некоторых отраслей промышленности или энергетических продуктов, учитывая, что инфраструктура обычно отсутствует. Действительно, импорт сырьевых товаров довольно быстро замещается, но производственные цепочки поставок и импорт энергии, похоже, более не решаются переместиться, а это означает, что здесь может быть труднее получить замену. Однако, учитывая политическое давление, импорт энергоресурсов из России будет замещен.

В целом, ожидается, прекращение торговых потоков из России в западные страны, которые ввели санкции против России, а некоторые страны Азии, Африки и Южной Америки компенсируют потерю западного экспорта. Что касается сельскохозяйственной продукции, то общее влияние поиска альтернатив для большинства западных стран будет небольшим. Однако Болгария (24%), Румыния (9%) и Латвия (7%) являются крупными импортерами семян подсолнечника, а Латвия (28%), Дания (10%) и Италия (8%) – крупными импортерами жмыха и других продуктов. импортеры твердого остатка из России [7,8].

ЕС является крупнейшим получателем российской нефти, импортируя около 2,3 млн баррелей в сутки в 2021 году, что эквивалентно примерно 26% от общего объема импорта сырой нефти ЕС. Однако отучиться от российской нефти странам ЕС все равно будет непросто. Во-первых, существуют проблемы с логистикой, учитывая, что некоторые страны

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

Центральной и Восточной Европы сильно зависят от поставок российской нефти по трубопроводам, и странам необходимо обеспечить наличие необходимой инфраструктуры для переключения на другие источники поставок, особенно в те страны, которые не имеют выхода к морю. Во-вторых, Нефтепереработчики ЕС захотят закупать сырую нефть такого же качества, что и Urals (которая является среднесернистой нефтью), чтобы свести к минимуму влияние на производительность НПЗ. Это может усложнить изменение торговых потоков. Кроме того, важно отметить, что мировой рынок нефти в настоящее время перегружен, и ОПЕК до сих пор не желала агрессивно использовать свои свободные производственные мощности. Следовательно, нефтепереработчикам ЕС придется рассчитывать на изменение торговых потоков, когда такие страны, как Китай и Индия, увеличат свою долю закупок российской нефти (большие скидки на Urals должны стать достаточным стимулом для этого), что поможет освободить другие поставки для ЕС [2,5].

ЕС также является крупным импортером российских нефтепродуктов, на которые распространяется предлагаемый запрет на нефть. ЕС было бы сложнее найти альтернативные поставщики нефтепродуктов, особенно когда речь идет о средних дистиллятах, и это, вероятно, причина, по которой ЕС предлагает более длительный период сворачивания нефтепродуктов. Рынок средних дистиллятов чрезвычайно ограничен в большинстве регионов мира. Риски, связанные с поставками из России, снижение экспорта из Китая, восстановление спроса после COVID и ограниченная способность нефтеперерабатывающих заводов реагировать привели к тому, что запасы в США, Европе и Азии находятся на многолетнем минимуме.

Регион Черного моря является не только регионом «житницы», но и одним из 14 глобальных «узких мест», через которые проходит исключительное количество продуктов питания. Поскольку украинские

Вектор экономики | www.vectoreconomy.ru | СМИ Эл № ФС 77-66790, ISSN 2500-3666

порты закрыты, в настоящее время экспортировать зерно по этому маршруту крайне сложно. Недавно накопленные небольшие объемы кукурузы из Украины можно было экспортировать через Румынию. Но это приводит к увеличению времени транспортировки и увеличению затрат. Также будут предприняты попытки переместить часть экспорта зерна из Украины в Европу по железной дороге, но это составляет лишь часть зерновых перевозок [6,7].

Поскольку товары не доставляются по воздуху, а авиаперевозки являются дорогостоящим вариантом, перегруженность доставки может быть компенсирована только по воздуху в определенных случаях. Опять же, закрытие воздушного пространства приводит к новым сокращениям пропускной способности. Российские грузовые суда выбывают из глобального обслуживания, а маршруты между Европой и пунктами назначения в Корее и Японии перенаправляются, чтобы избежать воздушного пространства России, что означает более продолжительное время и возможные промежуточные посадки, что снова приводит к неэффективности, новой нагрузке на пропускную способность и более высоким затратам. Все это приводит к повышению цен.

В целом условия для международной торговли остаются очень жесткими, а низкие затраты и предполагаемые низкие риски (как политические, так и логистические), которые помогли поддержать развитие глобальных цепочек поставок, стали источниками неопределенности. Однако на данный момент эти цепочки поставок остаются нетронутыми. Это больше касается перенаправления, диверсификации поставщиков и/или регионов, увеличения запасов и создания запасов. Например, в США использование складских помещений увеличилось на 32% в марте 2022 года по сравнению с мартом 2020 года. Изменения запасов в еврозоне выросли на 95% в

четвертом квартале по сравнению с предыдущим кварталом, достигнув самого высокого уровня с начала временного ряда в 1995 году [5,9].

Библиографический список:

1. Алдакушева, А. Б. Научный инструментарий планирования / А. Б. Алдакушева // Теория и практика общественного развития. – 2010. – № 3. – С. 229-234. – EDN MWLEYB.

2. Маглинова, Т. Г. Роль международных экономических организаций в современных условиях / Т. Г. Маглинова // Вектор экономики. – 2020. – № 11(53). – С. 27. – EDN JFRZDU.

3. Мугаева, Е. В. Основы предпринимательской деятельности : Учебное пособие / Е. В. Мугаева. – Москва : Прондо, 2020. – 214 с. – ISBN 978-5-6044756-1-4. – EDN AOXBDG.

4. The “Invisible Hand” of Digitalization: The Challenges of the Pandemic / K. D. Karpunin, J. V. Ioda, K. O. Ternavshchenko [et al.] // Lecture Notes in Networks and Systems. – 2022. – Vol. 368 LNNS. – P. 162-173. – DOI 10.1007/978-3-030-93244-2_19. – EDN XUGJRH.

5. В санкциях против России увидели угрозу глобальной цепи поставок [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://lenta.ru/news/2022/03/20/tsepi/> (Дата обращения: 21.05.2022).

6. Из-за антироссийских санкций рушатся цепочки поставок, ограничения ударяют по наименее защищенным странам [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.1tv.ru/news/> (Дата обращения: 22.05.2022).

7. Импортзамещение и новые рынки: ответ России на санкции Запада [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://regnum.ru/news/3543541.html/> (Дата обращения: 23.05.2022).

ЭЛЕКТРОННЫЙ НАУЧНЫЙ ЖУРНАЛ «ВЕКТОР ЭКОНОМИКИ»

8. Контейнеровоз Ever Given застрял надолго [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.vedomosti.ru/opinion/articles/2021/03/25/> / (Дата обращения: 23.05.2022).

9. Schedule reliability improves again in March 2022 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: URL: <https://www.sea-intelligence.com/press-room/137-schedule-reliability-improves-again-in-march-2022/> / (Дата обращения: 23.05.2022).

Оригинальность 87%