

Влияние пандемии на мировой рынок: обзор Roland Berger

Консалтинговая компания Roland Berger подготовила очередной обзор состояния и перспектив мирового железнодорожного рынка. За прошедшие 2 года рынок продукции для железных дорог вырос до рекордного годового объема — 177 млрд евро. Повсеместное усиление внимания к устойчиво развивающимся транспортным системам, по оценке экспертов, станет в ближайшие годы драйвером роста инвестиций в железные дороги.

Международная консалтинговая компания Roland Berger по заказу Европейской ассоциации железнодорожной промышленности UNIFE подготовила очередной, восьмой по счету обзор рынка продукции и услуг для железных дорог. Такой обзор традиционно приурочивают к очередной международной выставке InnoTrans в Берлине, которую в этот раз перенесли сначала с сентября 2020 г. на апрель 2021 г., а затем и вовсе на сентябрь 2022 г. Тем не менее в начале октября 2020 г. обзор был представлен общественности и доступен для заказа. В это время в мире еще не были введены новые ограничительные меры из-за второй волны COVID-19.

Перспективы дальнейшего роста глобального рынка определяются долгосрочными тенденциями в пользу устойчиво развивающегося транспорта и инвестициями, призванными стимулировать восстановление экономики после пандемии коронавируса COVID-19. Обзор охватывает 65 стран мира, на которые приходится 98% объема выполняемых на железных дорогах перевозок.

Состояние национальных рынков рассматривается с учетом разных аспектов, включая их открытость для зарубежных компаний-поставщиков и инноваций. Глобальные тенденции, такие как усиление внимания к вопросам из-

менения климата, урбанизация и цифровые технологии, определяли, по прогнозу Roland Berger, положительную динамику роста мирового рынка в течение 14 лет, прошедших с момента появления первого обзора.

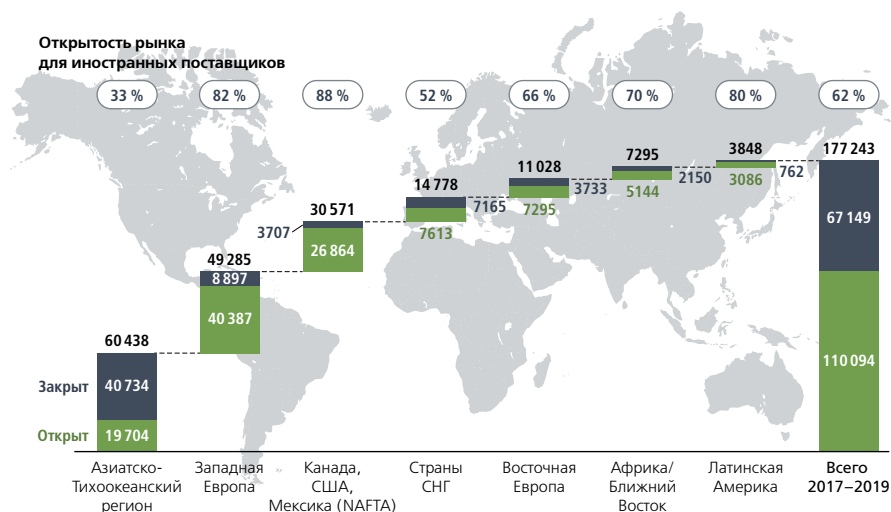
С 2017 г. рынок рос главным образом за счет инвестиций в подвижной состав, инфраструктуру и системы управления и обеспечения безопасности движения поездов. По оценкам экспертов, пандемия привела к падению объемов перевозок и доходов, в результате чего ее влияние проявится в 8%-ном уменьшении суммарной стоимости заказов в 2020 г. Вместе с тем потребность в транспортном обслуживании и надежность железных дорог, получившая подтверждение в период пандемии, дают основания для прогнозирования ежегодного роста рынка продукции и сопутствующих услуг для нужд отрасли с темпом 2,3% до 2025 г. (относительно 2017–2019 гг. и с учетом 8%-ного снижения в 2020 г.).

В результате глобальный рынок может вырасти до 204 млрд евро к 2025 г. по оптимистичному V-образному сценарию быстрого восстановления. По отдельным секторам рынка темп роста может варьироваться от 1,8 до 2,7%.

Динамика роста рынка до пандемии

В 2017–2019 гг. рынок уверенно рос со среднегодовым темпом 3,6% и вышел на уровень 177 млрд евро (рис. 1). Наибольший рост отмечался в секторе подвижного состава (не менее 6,8% в год) и систем ЖАТ (4,1%). В секторе инфраструктуры, включая общестроительные рабо-

Рис. 1. Объем рынка в 2017–2019 гг. по регионам с учетом их открытости для иностранных поставщиков, млн евро. Объем новых заказов учтен в разрезе 3 лет



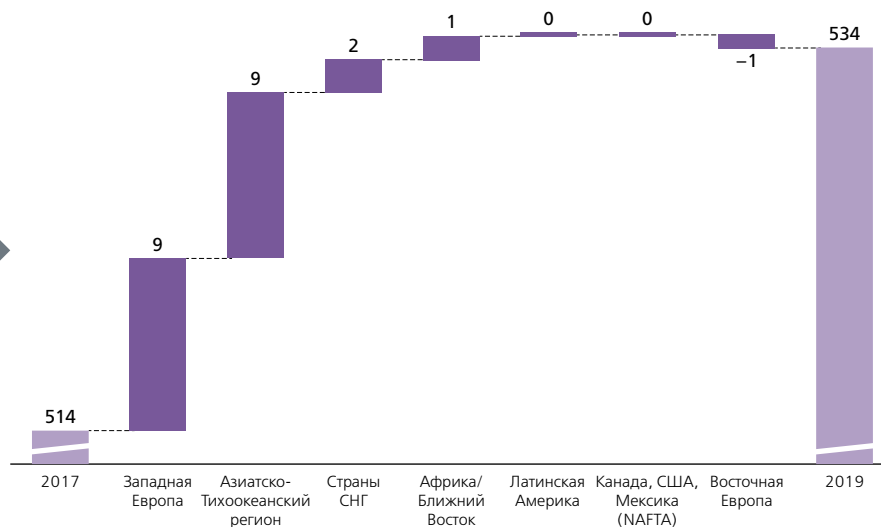
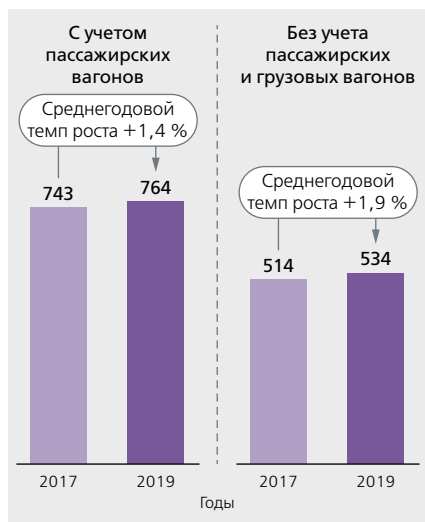


Рис. 2. Рост парка подвижного состава между 2017 и 2019 гг. в 59 странах мира

ты, темпы роста были менее заметными – 2,3%, в секторе услуг и того меньше – 0,9%.

В новом обзоре Roland Berger особо отмечено, что национальные рынки становятся все менее открытыми для иностранных поставщиков в силу углубления протекционизма и санкций. Так, в части проектов по строительству магистральных линий и систем городского рельсового транспорта доля контрактов, заключенных по итогам открытых тендеров, снизилась с 68% (по данным обзора Roland Berger, опубликованного в 2014 г.) до 63% (2018 г.) и до 62% в обзоре 2020 г. – частично за счет санкций США против Ирана и ужесточения условий тендеров в странах Азии.

Как и в предыдущие 2 года, темпы роста рынка колебались в широком диапазоне: от 10% в странах СНГ, 5,3% в Азиатско-Тихоокеанском регионе до 1% в Северной Америке. Существенное падение – 9,6% отмечено в регионе стран Африки и Ближнего Востока, последовавшее после разовых масштабных закупок по крупным проектам в таких странах, как Иран, Алжир и Катар.

Эксперты отмечают увеличение протяженности железных дорог мира более чем на 20 тыс. км, до величины 1,7 млн км. Две тре-

ти прироста (примерно 14 тыс. км) обеспечили новые высокоскоростные линии, построенные в Китае. Соответственно вырос и парк подвижного состава (рис. 2). Число эксплуатируемых единиц подвижного состава (без учета пассажирских вагонов поездов на локомотивной тяге и грузовых вагонов) увеличилось на 20 тыс. ед. Основными драйверами роста стали Азиатско-Тихоокеанский регион (в том числе крупные поставки поездов метро в города Китая) и Западная Европа (во многом за счет поставок новых электропоездов во Францию).

Влияние пандемии

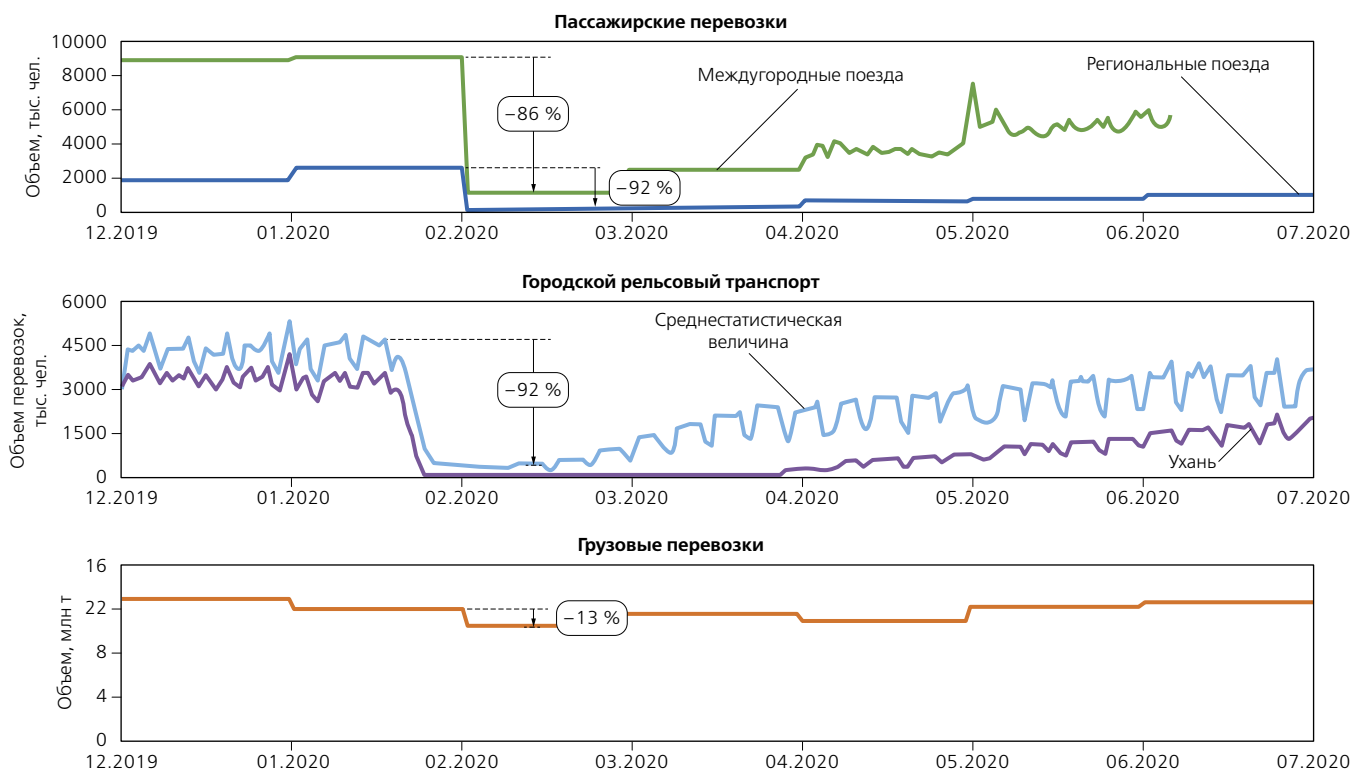
Пандемия коронавируса и вызванные ею ограничения оказали существенное влияние на объемы перевозок в 2020 г. Однако в отличие от финансового и экономического кризиса 2008–2009 гг. пассажирские перевозки пострадали в большей степени, чем грузовые. По сообщениям операторов, в некоторых странах следствием локдаунов стало падение объемов пассажирских перевозок на величину более

чем 75%, тогда как грузов перевезено меньше на 10–20%.

Железные дороги Индии прекратили обращение всех пассажирских поездов на несколько недель, в Западной Европе серьезно пострадали международные сообщения. Во Франции число предлагаемых мест в поездах TGV было сокращено до 10% обычной вместимости. В Германии при падении спроса на перевозки поездами дальнего сообщения на 85% число поездов уменьшили только на 25%, чтобы выполнять требования социального дистанцирования. По мере отказа от локдаунов, введенных весной 2020 г., спрос восстанавливался, но не смог вернуться к допандемийному уровню (рис. 3).

Эти изменения по-разному влияют на компании железнодорожной промышленности. Сокращение объемов поездной работы привело к снижению спроса на услуги по техническому обслуживанию и содержанию, а также на запасные части. Кратковременное закрытие заводов во Франции, Испании и Италии привело к потере доходов у их поставщиков. В целом наличие портфелей заказов помогло большинству компаний избежать негативного влияния отсрочек в размещении новых заказов.

ПРОГНОЗ



Поскольку объемы секторов рынка в рамках данного исследования определяются на базе оценок заказов, эксперты Roland Berger считали целесообразным проанализировать, в какой степени потери доходов, обусловленные падением объемов перевозок пассажиров, могут влиять на инвести-

Рис. 3. Влияние пандемии на объемы пассажирских и грузовых перевозок на железных дорогах Китая в первой половине 2020 г.

ционные планы потенциальных заказчиков. По их оценке, пока негативное влияние минимально благодаря программам государственной

поддержки, реализуемым практически во всех странах, располагающих крупными железнодорожными сетями. Хотя при этом отменены некоторые проекты, включая линии метро в Сан-Паулу и Гуанчжоу, линию трамвая в Лиссабоне, а ряд программ отложен, в частности в Шэньчжэне, Бангалоре и Катаре.

Более серьезные опасения связаны с оценкой того, как изменения в моделях мобильности в условиях пандемии могут влиять на спрос на услуги рельсового транспорта в дальней перспективе (рис. 4). Увеличение доли работающих дома и сокращение поездок с деловыми целями благодаря возможности проводить видеоконференции могут замедлить темпы роста объема железнодорожных перевозок, но эти потери в некоторой степени компенсируются за счет ослабления конкурентоспо-



Рис. 4. Контроль за соблюдением масочного режима в поезде железных дорог Германии

способности воздушного транспорта. В итоге можно ожидать все же сохранения долгосрочной тенденции роста объема пассажирских перевозок.

Что касается перевозок грузов, то риск снижения спроса за счет большей локализации в цепях поставок рассматривается как невысокий. Более сильное влияние этот фактор, как ожидается, будет оказывать на перевозки контейнеров морским транспортом.

С учетом этих неопределенностей в обзоре изучали два сценария (рис. 5). Оптимистичный V-образный сценарий допускал быстрое восстановление экономики без второй волны локдаунов. Пессимистичный U-образный сценарий рассматривал восстановление экономики с невысокими темпами и базировался на консервативных прогнозах по ВВП разных стран, подготовленных Международным валютным фондом, Организацией экономического сотрудничества и развития (OECD), Всемирным банком и Оксфордским университетом (Oxford Economics).

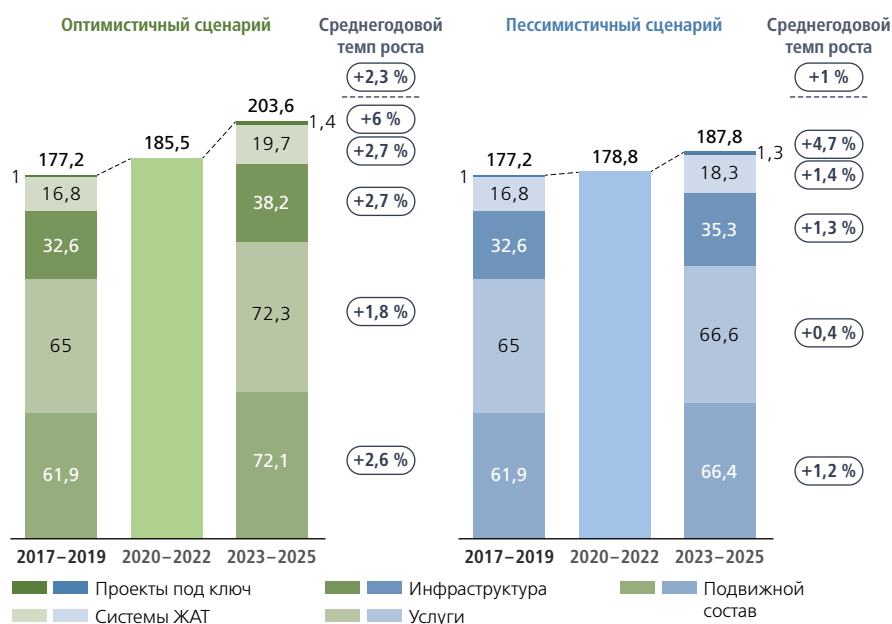
Принимая во внимание контракты, уже заключенные железнодорожными компаниями и муниципальными транспортными администрациями в 2020 г., а также принятые во многих странах пакеты мер по стимулированию экономики, эксперты до второй волны локдаунов рассматривали как более вероятный оптимистичный V-образный сценарий. В текущих экономических прогнозах ожидается уверенный рост валовых национальных продуктов начиная с 2021 г., в частности, если разработки вакцины против COVID-19 окажутся успешными. Проведенные в ходе исследования опросы компаний – членов UNIFE показали, что лишь немногие из них ожидают продолжительного негативного воздействия пандемии.

Более того, такие глобальные тенденции, как противодействие

климатическим изменениям и, соответственно, движение в сторону декарбонизации в транспортном секторе, должны стать драйверами роста спроса на услуги рельсового транспорта, в частности за счет модального перераспределения перевозок как пассажиров, так и грузов. Это обусловлено значительно меньшими выбросами вредных веществ на железнодорожном транспорте по сравнению с автомобильным и воздушным. Правительства многих стран уже установили целевые показатели по передаче перевозок на железнодорожный транспорт, причем как пассажирских, так и грузовых.

Урбанизация также продолжает способствовать инвестированию в развитие общественного транспорта, особенно метро и трамвая. Масштабное внедрение цифровых технологий и повышение уровня автоматизации будут способствовать повышению эффективности эксплуатации и технического обслуживания, а продвинутое средства взаимодействия с пользователями – развитию каналов продаж.

Рис. 5. Сравнение прогнозов роста глобального рынка по двум сценариям



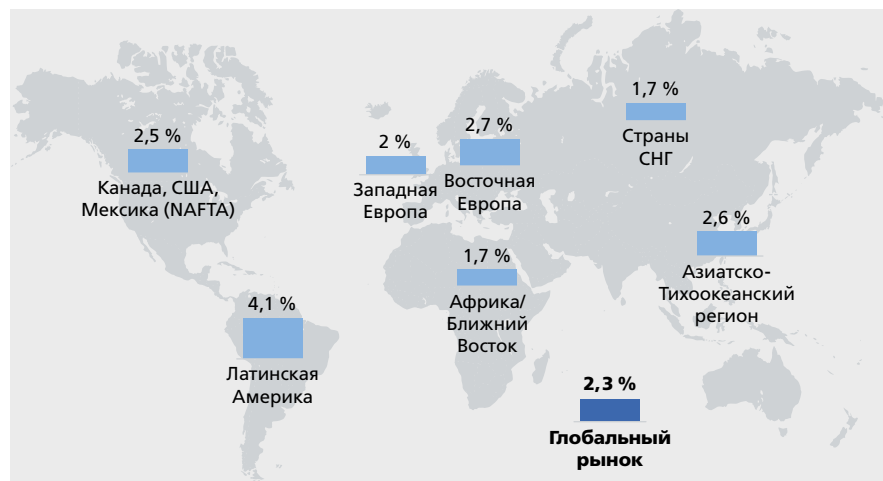
Следует также учитывать и такие возможности, как использование модели государственно-частного партнерства для финансирования новых проектов в качестве дополнения в условиях зачастую ограниченных бюджетов.

В количественном выражении влияние пандемии на объем новых заказов 2020 г., по предварительным оценкам, можно выразить в 8%-ном сокращении объема глобального рынка. Но прогноз быстрого восстановления дает основания считать, что рынок за период 2020–2022 гг. может превзойти уровень 2017–2019 гг. при среднем темпе роста 1,5%.

Долгосрочный прогноз

В более дальней перспективе (на период 2023–2025 гг.) прогнозируется уверенный рост с темпом 6% в относительно небольшом секторе проектов под ключ, тогда как в основных четырех секторах темп роста будет варьироваться от 1,8 до 2,7% в год, а по регионам – в более широком диапазоне (рис. 6).

Наиболее высокие темпы роста ожидаются в секторе систем управления движением и обеспечения



нии и Франции) решают задачи по устранению накопленных в предыдущие годы проблем в сфере ремонта объектов инфраструктуры и узких мест на сети.

Рост в секторе подвижного состава несколько замедлится (до 2,6% в год), но при этом сохранится более высокий спрос на поставки высокоскоростных поездов (ожидаемый темп роста 5,1%) и поездов метро (3,8%).

Наиболее крупными секторами в 2023–2025 гг. станут рынки моторвагонных поездов для магистральных железных дорог (15,2 млрд евро) и метropоездов (3,2 млрд евро). Повышенный спрос на подвижной состав влечет за собой рост спроса на техническое обслуживание и сопутствующие услуги. В этом секторе, а также в секторе продукции для инфраструктуры ожидается ежегодный темп роста 1,8 %.

Материалы обзора The UNIFE World Rail Market Study 2020 (www.rolandberger.com); Railway Gazette International, 2020, № 11, pp. 46–48; Eisenbahntechnische Rundschau, 2020, № 10, 32–35.

безопасности движения поездов и в секторе инфраструктуры.

В первом случае этот прогноз базируется на масштабах развертываемых во многих странах мира программ перехода на европейскую систему управления движением поездов ETCS. Во втором случае динамика роста в секторе продукции для инфраструктуры определяется активным строительством высокоскоростных линий (в частности, ожидается реализация нескольких проектов в

Рис. 6. Прогноз среднегодового темпа роста рынка продукции и услуг для железных дорог на 2023 – 2025 гг.

США и будут продолжены работы по строительству высокоскоростной линии HS2 в Великобритании), а также систем метрополитенов в Китае и Индии. В других странах продвигаются проекты модернизации и развития сетей обычных линий, направленных на устранение узких мест. Кроме того, многие проекты (в частности, в Герма-

ПОДПИСКА

«Железные дороги мира»

Вся информация о подписке в России и других странах на сайте журнала:

www.zdmira.com