

Влияние на COVID-19 върху
автомобилния транспорт
Актуализация: ноември 2020 г.

Доклад на IRU Intelligence

Актуализацията включва:

- **Риск от неизпълнение и несъстоятелност**
- **Правителствена финансова подкрепа**

ноември 2020 г.

План на ИРУ за възстановяване от COVID-19

Препоръки за възстановяване от COVID-19 към правителствата и международните организации - ИРУ 29 април 2020 г.

ФИНАНСОВИ

1. Да се предоставят директни **парични субсидии** на автотранспортните фирми като временна помощ.
2. Да се улесни достъпът до **кредити** за покриване на променливи разходи (като текущи експлоатационни разходи), както и до кредити за подновяване на автопарка с ниски или 0 % лихви, да се рефинансират съществуващите кредити за закупуване на активи (например лизинг на превозни средства).
3. Да се улесни удължаването на **сроковете за погасяване на кредити** и на лизингови вноски.
4. Да се удължат сроковете за плащане и/или временно да се намалят или **отменят данъци, такси и взимания**, включително корпоративни данъци, осигурителни вноски и данък върху горивата.
5. Да се улесни намаляването на **застрахователните премии** и отмяната на премии за неработещи превозни средства поради спрени товарни и пътнически превози.
6. Да се създадат програми за финансова подкрепа за временно **безработни в автомобилния транспорт**. Да се улесни реинтеграцията на квалифицирани хора, безработни поради кризата, като работна сила в транспорта.

НЕФИНАНСОВИ

7. Да се въведат **зелени коридори** за товарни автомобили на всички граници, подкрепени от политики и процедури, които предотвратяват допълнително и систематично спиране на товарни автомобили по границите.
8. Да се приоритизира колективният **пътнически транспорт**, особено на работници, с подходящи мерки за защита на здравето.
9. Да се признае ключовата роля на **работниците в автомобилния транспорт**, като им се даде приоритетен достъп до адекватно оборудване и материали за дезинфекция и защита, които все още не са предоставени в достатъчна степен от правителствата.
10. Да се позволи **максимална гъвкавост** при тълкуването на правилата за шофиране, забраните за движение и мерките за толерантност при удължаване валидността на изтекли контролни документи, включително визи, сертификати и лицензи.



Съдържание

- 2 План на ИРУ за възстановяване от COVID-19
- 4 Въведение
- 5 Актуализирани прогнози за приходите за 2020 г.
- 6 Индикатори за риска от неизпълнение и фалит
- 8 Правителствени мерки за финансова подкрепа
- 10 Заключение
- 11 Методология

Въведение

Търговските автомобилни превози, както на пътници, така и на товари, са сериозно засегнати от COVID-19 поради въведените забрани за ограничаване на пандемията и общия икономически спад.

Повече от 3,5 милиона автомобилни превозвачи, представлявани от ИРУ и неговите членове на пет континента, носят все по-тежко финансово бреме при тревожни знаци за бъдещето на тези фирми и икономиките, които обслужват.

Този доклад актуализира доклада на ИРУ за въздействието на COVID-19 от месец юни с прогнози за приходите, индикатори за риска от неизпълнение и фалит, както и оценка на правителствената финансова подкрепа.

Мрачни и все по-мрачни

Перспективите за приходите за 2020 г. остават мрачни в целия сектор. Очаква се фирмите за товарни автомобилни превози в световен мащаб да загубят 679 млрд. USD, което е спад с 18 % в сравнение с 2019 г. Оценката на ИРУ е, че през 2020 г. загубите за световния автотранспортен сектор ще надхвърлят 1 трилион USD.

Има тревожни признаци и за 2021 г. Финансовите индикатори очертават нерадостно бъдеще с висок риск от неизпълнение и фалит, пред което са изправени автотранспортните фирми по целия свят.

Въпреки предишните призови за действие на ИРУ, включително плана за възстановяване от десет точки от април, повечето страни все още не прилагат целенасочени мерки, които да подкрепят в достатъчна степен автомобилния транспорт.

Някои правителствени оздравителни пакети са насочени към облекчаване и рефинансиране на кредити и подпомагане на работниците. Малко превозвачи се възползват от тези мерки и са необходими спешни действия за намаляване на данъците и таксите, както и парични субсидии и гъвкавост при застраховането.

Автомобилният транспорт: ключ към възстановяването

Глобалната икономика изпадна в рецесия през 2020 г., като прогнозата е реалният БВП да намалее с 5,6 % през 2020 г. спрямо 2019 г. Очаква се връщането към нивата на производство отпреди кризата да отнеме поне три години.

Автомобилният транспорт е жизнената сила на икономиките и общностите, на техните вериги за доставки и мрежи за мобилност. Над 80 % от търговския сухоземен транспорт, осигуряващ мобилност и логистични услуги (в тонкилометри и пътницилометри), се предоставят от автомобилния транспорт.

Икономическото и социално възстановяване от COVID-19 зависят от добре функциониращия сектор на търговския автомобилен транспорт. Автомобилните превозвачи ще продължат да играят решаваща роля, както правят от началото на кризата. Правителствата обаче трябва да действат, като предоставят по-добра и по-целенасочена подкрепа.

Актуализирани прогнози за приходите за 2020 г.

След публикуването на доклада на ИРУ за въздействието на COVID-19 през юни 2020 г. загубата на приходи за автомобилните превозвачи на товари за 2020 г. продължи да нараства до около 679 млрд. USD.

В Европа спадът е още по-рязък, като прогнозната загуба е 125 млрд. USD в сравнение със 75 млрд. USD, прогнозирана през юни.

За останалия свят загубата на приходи варира от 1 млрд. USD в Саудитска Арабия, до 63 млрд. USD в САЩ и 131 млрд. USD в Китай.

Както беше прогнозирано през юни, през 2020 г. секторът на пътническия автотранспорт в Европа ще претърпи огромни загуби на приходи от 94 млрд. USD.

Загуба на приходи при товарните превози (USD, глобално)

прогноза 2020 г. спрямо 2019 г.

доклад юни
-643 млрд.

актуализация ноември
-679 млрд.

-18%
надолу

Загуба на приходи при пътническите превози (USD, Европа)

прогноза 2020 спрямо 2019

доклад юни
-94 млрд.

актуализация ноември
-94 млрд.

-57%
надолу

Прогноза за загубата на приходи при товарните превози (USD, по региони)

Тренд спрямо доклада на ИРУ за COVID-19 от юни

АЗИЯ-ПАСИФИК	-20 %	-379 млрд.	▲
ЕВРАЗИЯ	-18 %	-26 млрд.	=
ЕВРОПА	-20 %	-125 млрд.	▼
СРЕДЕН ИЗТОК & СЕВЕРНА АФРИКА	-22 %	-23 млрд.	=
ОСТАНАЛАТА ЧАСТ ОТ АФРИКА	-11 %	-7 млрд.	=
СЕВЕРНА АМЕРИКА	-12 %	-84 млрд.	=
ЮЖНА АМЕРИКА	-20 %	-34 млрд.	=

ПРЕГЛЕД НА СЪСТОЯНИЕТО:

Автомобилните превозвачи са изправени пред вълна от фалити

Професионалните автомобилни превозвачи на товари са засегнати драстично от COVID-19. Девет месеца по време на кризата те поддържаха услугите си, където е възможно, въпреки често по-високата база на разходите поради ограниченията на превозите, маршрутите и доставките.

Много автотранспортни фирми успяха да оцелеят досега, но сведенията от членовете на ИРУ бият тревога за бъдещето им.

Поради това ИРУ оцени два ключови набора от финансови показатели за ранно предупреждение за риск от неизпълнение на задълженията (компаниите не могат да изплащат кредити) и риск от несъстоятелност (компаниите излизат от бизнеса).

И двата показват приближаваща вълна от фалити в сектора на автомобилния транспорт през следващата година.

Риск от неизпълнение

Автомобилните превозвачи във всички региони по света са изправени пред висок или много висок риск от неизпълнение на задълженията по кредити през следващата година. Това означава влошаване на тяхната кредитоспособност, което от своя страна увеличава разходите им за кредитиране, особено за придобиване на превозни средства.

Нивото на риска е определено на базата на четири ключови показателя, консолидирани за сектора на търговския автомобилен транспорт във всяка държава, като са оценени корпоративните неизпълнения, регистрираните от купувачите периоди на плащане, корпоративните финансови резултати и условията за плащане и разпределение на кредитите.

Висок риск по целия свят

Рискът е много голям в цяла Европа (10), главно поради прекъсванията на веригата за доставки по време на пиковите на пандемията. Други държави също са изправени пред много висок риск поради макроикономическата ситуация, в т.ч. Аржентина и Турция (10), както и Русия, Саудитска Арабия и САЩ (9).

НИВО НА
РИСКА ОТ
НЕИЗПЪЛНЕНИЕ
– ПРЕГЛЕД
ПО РЕГИОНИ 2020 г.



Източник: Coface, IHS Markit, октомври 2020 г.



Риск от фалит

Когато една фирма за определено време не може да изплаща кредитите си, нито да покрива оперативните си разходи, тя изпада в несъстоятелност или, с други думи, излиза от бизнеса.

Три ключови показателя за риска от фалит, взети заедно, дават

обобщена представа за следващата година: обръщаемостта на дълготрайните активи, свободните парични потоци и повратната точка в реалния ръст на приходите.

Намаляването на бизнеса и липсата на обратни товари водят до

увеличаване на празните курсове и недостатъчно използване на търговските превозни средства. С намаляващите приходи превозвачите не могат да плащат текущи фактури и такси. Това състояние се влошава от някои доставчици, изискващи плащане в брой при доставката, или от клиенти, които не плащат навреме.

ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ФАЛИТ - ГЛОБАЛЕН ПРЕГЛЕД 2020 г.



ПОКАЗАТЕЛИ ЗА ФАЛИТ - ПРЕГЛЕД ПО РЕГИОНИ 2020 г.

Регион	Обръщаемост на дълготрайните активи	Прогноза за свободните парични потоци	Повратна точка в реалния ръст на приходите
АЗИЯ-ПАЦИФИК	10	10	9
ЕВРАЗИЯ	10	8	9
ЕВРОПА	9	7	9
СРЕДЕН ИЗТОК & СЕВЕРНА АФРИКА	10	7	9
ОСТАНАЛАТА ЧАСТ ОТ АФРИКА	10	6	8
СЕВЕРНА АМЕРИКА	9	6	9
ЮЖНА АМЕРИКА	10	8	9

Източник: Coface, IHS Markit, октомври 2020 г.

Обръщаемост на дълготрайните активи

Това е показател за оперативната ефективност, базирана на продажбите, генерирани от капитала, вложен от мениджмънта. Прогнозата за висок риск за обръщаемостта на дълготрайните активи във всички региони отразява въздействието на пандемията върху оперативната ефективност на автомобилните превозвачи.

Прогноза за свободните парични потоци

Този показател измерва размера на печалбата, която остава на разположение на собствениците след покриване на капиталовите разходи. Прогнозира се висок риск за паричните потоци за автотранспортните фирми от всякакъв размер, което показва, че те имат краткосрочни финансови проблеми като липса на ликвидност и приходи.

Повратна точка в реалния ръст на приходите

Този показател измерва инфлексията или повратната точка в реалните темпове на растеж на приходите, като дава ранна индикация за последващи промени в по-широкия рисков профил на сектора. Прогнозата за висок глобален риск в тази област отразява високата несигурност на бизнеса за предстоящата година.

ПРОВЕРКА НА РЕАЛНОСТТА:

Мерките за правителствена подкрепа се провалят

Планът на ИРУ за възстановяване в десет точки включва шест ключови финансови мерки за действие на правителствата, както и четири ключови нефинансови мерки.

Някои правителства взеха под внимание призивите на ИРУ по време на началните фази на пандемията, като въведоха нефинансови мерки, включително облекчаване на ограниченията за шофиране и доставки, удължаване на валидността на сертификати и създаване на зелени коридори.

При висок риск от неизпълнение и множество превозвачи на ръба на фалита мерките за финансова подкрепа от страна на правителствата очевидно не работят.

ИРУ направи оценка на действията на правителствата по шестте финансови мерки в 79 държави. Освен това беше направено проучване сред над 200 автотранспортни фирми в осем държави за това, кои мерки са най-ефективни.

Въпреки големите спасителни пакети в подкрепа на националните икономики, почти нищо не е предоставено като целева подкрепа на предприятията, извършващи търговски автомобилни превози.

Предоставяне на финансова подкрепа

Малко страни са приложили целенасочени мерки за малките и средните предприятия (МСП) или по-специално за автомобилните превозвачи на товари.

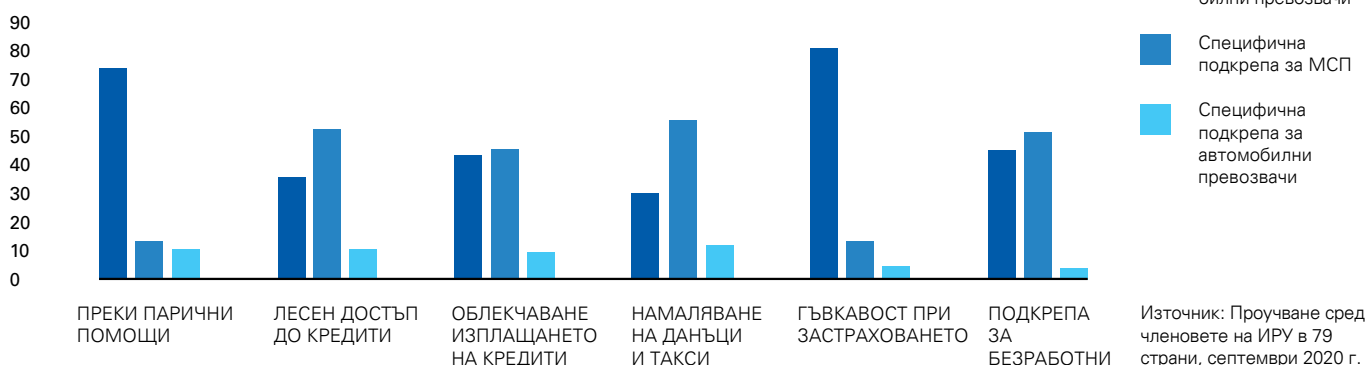
За МСП правителствата са се фокусирали повече върху намаляване на данъците и таксите и улесняване на достъпа до нови кредити или облекчаване на задълженията за изплащане на кредити.

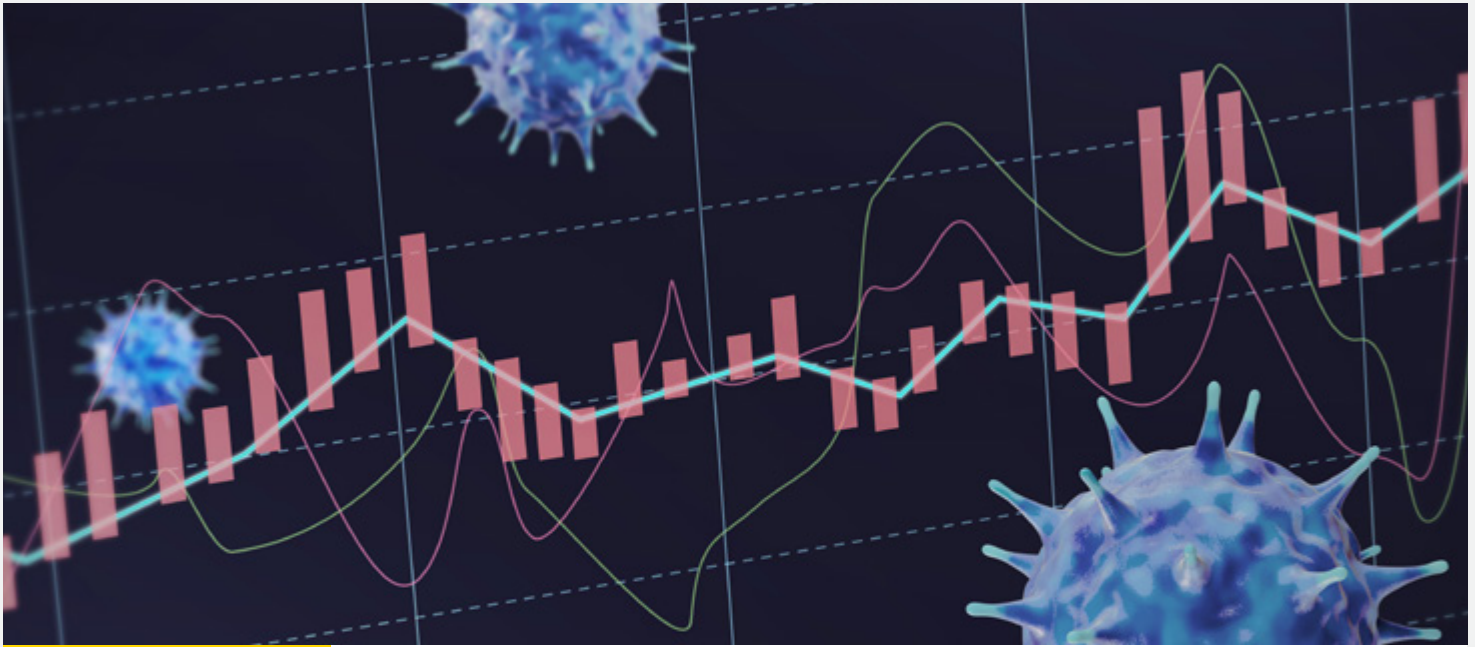
Въпреки че повечето превозвачи са също МСП, малко държави са въвели мерки, насочени към уникалните потребности на фирмите за автомобилни превози на товари, например включващи гъвкавост при лизинг на превозни средства.

Най-неотложното предизвикателство пред автомобилните превозвачи обаче е ликвидността. Притеснително е, че повече от 70 % от проучените държави не са предоставили финансова подкрепа под формата на парични помощи за МСП или превозвачи на товари.

Това съответства на виждането, че безвъзмездните парични помощи от правителствата са отишли при големи „национални шампиони“ във въздушния или железопътния транспорт, вместо да се насочват към милионите по-малки автотранспортни фирми, които заедно превозват повече товари и пътници.

ПРАВИТЕЛСТВЕНИ МЕРКИ ЗА ФИНАНСОВА ПОДКРЕПА (%)





Ефикасност на финансовата подкрепа

В допълнение към анализа на макро ниво ИРУ направи проучване сред 221 фирми за автомобилни превози на товари в осем държави в Америка, Азия, Евразия и Европа, за да оцени кои мерки за финансова подкрепа са най-ефикасни.

Като цяло малко фирми за автомобилен транспорт са се възползвали от правителствената финансова подкрепа. Само 19 % от предприятията са доволни от пакетите за подкрепа на своите правителства.

Много малко фирми са срещнали ефективна подкрепа под формата на безвъзмездни парични помощи, считани за решаващи за справяне с намаляващата ликвидност, или на действия за гъвкавост по отношение на застрахователните премии.

Съпоставяйки значимостта спрямо реализацията, за автомобилните превозвачи е необходимо правителствата да се съсредоточат върху предоставянето на целеви парични помощи и да улеснят гъвкавостта по отношение на условията за заплащане на застрахователните премии, както и да продължат да облекчават данъците и таксите.



САМО 18 %

от автомобилните превозвачи на товари са получили директни парични помощи от правителствата

САМО 20 %

казват, че тяхното правителство е предприело действия за намаляване на застрахователните премии за ПС

САМО 50 %

казват, че правителството им е предприело действия за временно намаляване на данъци и такси

Заклучение

Най-неотложният проблем за автомобилните превозвачи е ликвидността. Рискът от неизпълнение и фалит ще бъде висок през следващата година. При мрачна икономическа перспектива и огромни прогнозираны загуби в целия сектор много предприятия за автомобилен транспорт ще са изправени пред банкрут през следващите месеци.

Автомобилни превозвачи в риск

В резултат на пандемията много правителства въведоха спасителни пакети от мерки. Оценка на финансовите мерки в 79 държави обаче показва, че малко автомобилни превозвачи, особено МСП, са се възползвали от тях.

Правителствата трябва да се активизират

Глобалното икономическо и социално възстановяване от пандемията зависи от добре функциониращия автотранспортен сектор, който от своя страна зависи от това, милиони автомобилни превозвачи да останат в бизнеса и да продължат да обслужват своите клиенти.

Автомобилните превозвачи се нуждаят спешно от финансова подкрепа, по-специално от безвъзмездни парични помощи, гъвкавост при заплащането на застрахователните премии и непрекъснато облекчаване на данъците и таксите, за да останат в бизнеса и да продължат да играят решаващата си роля за възстановяването.



Методология

Тази актуализация на юнския доклад на ИРУ за въздействието на COVID-19 върху автомобилния транспорт се основава на подробен анализ на ИРУ на външни масиви с финансови данни от водещи фирми, проучване сред 79 членове на ИРУ и проучване сред 221 автомобилни превозвачи от осем държави. Използваният обменен курс EUR-USD е 1,17 (от ноември 2020 г.).

Рискът от неизпълнение на задълженията на бизнеса


се основава на данните на Soface от октомври 2020 г. за четири показателя: корпоративни неизпълнения (по държави), регистрирани от купувачите периоди на плащане (обобщени по сектори), финансови резултати на компанията (обобщени по сектори) и условия за плащане. Оценката на риска за сектора е по възходяща 10-степенна скала: от много нисък до много висок.

Рискът от фалит се базира на данни от IHS Markit от октомври 2020 г. за три показателя. Рискът за свободните парични потоци е изчислен, като е взета предвид очакваната прогноза. Измерен като номинално валутно съотношение, рейтинг на риска 1 се присвоява при съотношения, по-големи или равни на 35, а рейтинг на риска 10 се присвоява при съотношения под 0,5. Рейтингите за повратната точка на реалния ръст на приходите са определени чрез сравняване на годишния коефициент на реалния ръст за един период напред с ръста за един период назад. И така, за рейтинг на риска за 2021 г., темпът на ръста за 2020 г. се сравнява с ръста,

постигнат през 2019 г. Рейтинг на риска 1 (най-малко рисков) се присвоява на отраслите с реален ръст за текущата година с поне 21 процентни пункта по-висок, отколкото историческата тенденция на ръста. Обръщаемостта на дълготрайните активи се основава на съотношението на общите продажби спрямо нетния капитал за всяка дадена година. Рейтинг 1 (най-малко рисков) се присвоява за стойности, по-големи или равни на 19,5, а рейтинг 10 се дава за по-малко от 0,5.

Членовете на ИРУ, анкетирани през септември 2020 г., са от Австралия, Австрия, Азербайджан, Албания, Аржентина, Армения, Афганистан, Беларус, Белгия, Босна и Херцеговина, Бразилия, България, Великобритания, Германия, Грузия, Гърция, Дания, Египет, Естония, Индия, Израел, Испания, Иран, Ирак, Ирландия, Италия, Йемен, Йордания, Казахстан, Канада, Катар, Китай, Киргизстан, Кипър, Колумбия, Кувейт, Латвия, Ливан, Литва, Люксембург, Малта, Мексико, Молдова, Монголия, Мароко, Непал, Нова Зеландия, Норвегия, ОАЕ, Оман, Пакистан, Полша, Португалия, Румъния, Русия, Саудитска Арабия, Северна Македония, Сингапур, Сирия, Словакия, Словения, Сърбия, САЩ, Таджикистан, Тунис, Турция, Туркменистан, Узбекистан, Украйна, Унгария, Финландия, Франция, Холандия, Хърватия, Черна гора, Чехия, Швейцария, Швеция и Япония.

Анкетираните през октомври 2020 г. 221 **автомобилни превозвачи** са от Аржентина, Германия, Индия, Казахстан, Китай, Русия, САЩ и Таджикистан.



IRU
La Voie-Creuse 16, CP 44
1211 Geneva 20, Switzerland
+41-22-918 27 00 (tel)
+41-22-918 27 41(fax)

iru@iru.org

iru.org