

«ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID – 19 НА МИРОВУЮ ЭКОНОМИКУ И ТОРГОВЛЮ.»

Палванназарова Камила Анварбек кизи

Студент УМЭД

Телефон: +99899 024 84 31

Email: kamilabotirboeva@gmail.com

Аннотация: Статья посвящена анализу влияния ограничительных мер, принятых в рамках пандемии COVID – 19, на международную торговлю и экономику. В статье освещаются отрасли мировой экономики, потерпевшие наибольшие убытки и значимость международной цепочки поставок.

Ключевые слова: международная торговля, пандемия, последствия, производственные процессы, мировая экономика, глобальные цепочки поставок.

30 января 2020 года Всемирная организация здравоохранения официально объявила инфекционную вспышку COVID – 19 чрезвычайной ситуацией глобального характера. Мировой кризис, вызванный пандемией COVID – 19 оказал негативное влияние как на жизни отдельных людей и домохозяйств, так и на мировую экономику. В условиях быстрого распространения вируса, долгосрочные финансовые последствия были неизбежными последствиями.

Ограничительные меры, введённые из-за пандемии, оказали колоссальное влияние на важнейшие экономические факторы. Уровень мирового ВВП снизился почти на 3,5% (см. рис. 1). Стоит отметить, что, такого показателя не наблюдалось со времён Великой депрессии.

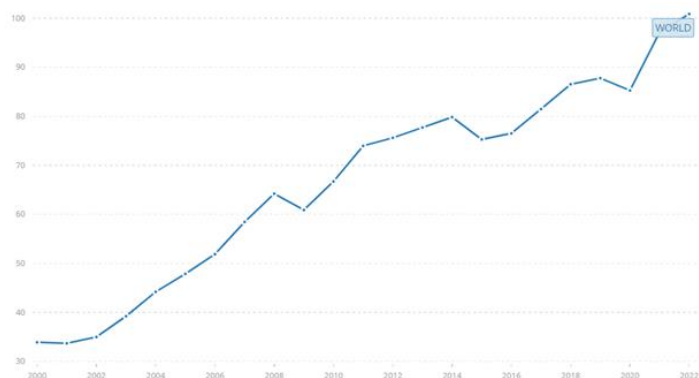


Рис. 1 – Динамика мирового ВВП 2000 – 2022 гг.

Экономика развитых стран пострадала больше по сравнению со странами с формирующимся рынком, на 4,7% и на 2,5%, соответственно. Данные изменения можно объяснить тем, что в развитых странах именно сектор услуг занимает важную роль в экономике и считается очень уязвимым в ограничительных условиях пандемии. Уровень безработицы увеличился на 11,3%. Этот показатель обозначает, что во всём мире 207 млн. человек остались без работы из – за кризиса пандемии COVID – 19.

Макроэкономические последствия, вызванные мерами социального дистанцирования, используемыми для сдерживания и минимизации распространения нового вируса, привели к закрытию большей части сферы услуг и ресторанов, а также к уничтожению туристического сектора. Это в сочетании с ценовой политикой сырой нефти и ограничениями на международные поездки оказало глубокое влияние на мировую экономику, нанеся серьезный ущерб транспортному сектору как по воздуху, так и по морю. Например, мировой обвал спроса на сельскохозяйственную продукцию со стороны отелей и ресторанов привел к падению цен на сельскохозяйственную продукцию примерно на 20%. Морской транспорт и логистика, связанные с этим сектором, составляют около 12% мирового ВВП, при этом 90% товаров перемещается по морю. Данные факторы тоже оказали значимое влияние на падение мирового ВВП в 2020 году.

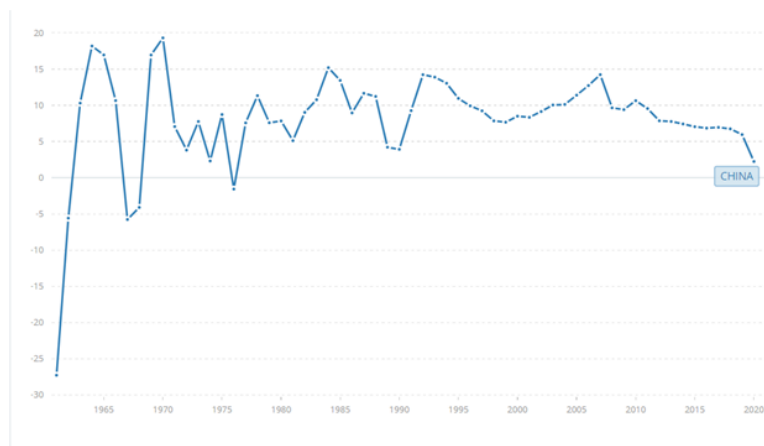
Однако, международная торговля не первый раз сталкивается с такими видами разрывов цепочки поставок. В 2017 году в США вследствие урагана, получившего официальное название «Харви», крупные нефтеперерабатывающие заводы были разрушены, что в свою очередь прервало производственный процесс огромного количества компаний из-за недостатков ключевых пластмасс и смол. А в 2011 году в Таиланде затопило заводы, ориентированные на производство жёстких дисков. Таиландские заводы обеспечивали жёсткими дисками 25% мирового спроса и конечно же приостановка их деятельности прервала ряд последующих производств в мире. Несмотря на имеющийся опыт с разрывами глобальных цепочек, мировая экономика не была готова к масштабам последствия так называемого «Коронакризиса», поскольку каждая страна вынуждена была приостановить текущую экономическую деятельность с целью ограничения распространения инфекционного заболевания. Такие экономические обстоятельства вызвали значительные изменения в спросе, предложении и ликвидности.

Безусловно, последствия пандемии подчеркнули хрупкость и все негативные аспекты глобализационных процессов, связанных с цепочками поставок. Блокировка транспорта, следовательно, нехватка сырья и материалов для производства не позволяло компаниям продавать свою продукцию. Для эффективной деятельности цепочки поставок необходимо учитывать географическое расположение поставщиков, условия хранения ключевых компонентов и систему логистики. Во время пандемии компаниям пришлось полагаться на альтернативных поставщиков, с которыми можно было связаться быстрее, довольствуясь заменителями. И поэтому значимость цепей поставок в международной торговле резко снизилась. Национальные решения, направленные на замедление роста инфекции и ограничение местной передачи, представляли собой общую блокаду, что серьезно застопорило экономику и остановило многие международные экономические процессы. В Италии, на первом этапе карантина, около 57% промышленных предприятий были закрыты, а остальные 43% продолжали работать, но с гораздо меньшими темпами. Страны, где были введены ограничения, столкнулись с проблемами сниженного спроса, а также значительными логистическими трудностями в поиске сырья и комплектующих, необходимых для

производства. Единственными цепочками поставок, которые продолжали работать на полную мощность, были продукты питания и фармацевтика.

В современном мире почти все страны так или иначе связаны между собой глобальной цепочкой поставок. А одним из ключевых игроков в системе поставок и международной торговли считается Китай. Данная страна является крупным производителем дорогостоящих товаров и комплектующих, а также покупателем товаров со всего мира, к тому же имеет ёмкий привлекательный потребительский рынок.

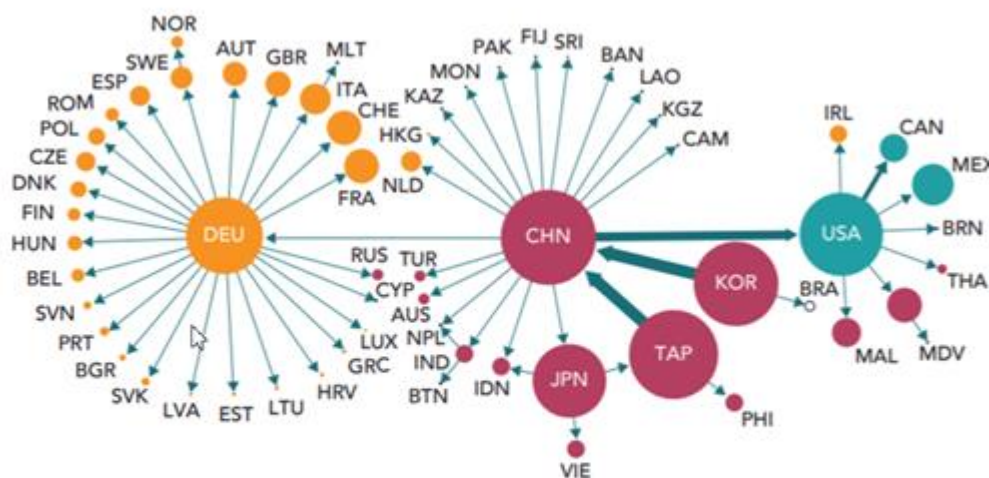
Учитывая тот факт, что изначально очагом нового в своём роде вируса была признана провинция Хубэй, в Китае были введены одни из самых жёстких ограничительных мер, в рамках карантина (комендантский час, ограничение на передвижение людей и т.п.). В последствии чего, деятельность огромного количества производственных площадок была приостановлена. Так, в течение первых двух месяцев после введения карантина, уровень промышленного производства резко сократился на 13,5 % по сравнению с предыдущим годом. Также наблюдалось постепенное понижение экспортного потенциала Китая. Так как именно в данной стране производится существенное количество продуктов и компонентов, промежуточных материалов, имеющих спрос во всём мире, понижение экспорта Китая обозначало уменьшение импорта для остальных стран. В течение последних нескольких лет, Китай также стал зоной промышленной переработки с высокотехнологичными секторами, такими как фармацевтика, современное производство, автомобилестроение. В период с конца января по начало февраля, когда Covid-19 циркулировал только в Китае, 938 из 1000 крупнейших по обороту компаний США уже начали испытывать неприятные неудобства в своих цепочках поставок, поскольку их цепочка создания стоимости в значительной степени зависела от китайских партнеров, которые были вынуждены резко сократить объемы производства. Последствия блокировки китайской логистики можно увидеть в отрасли дальних грузоперевозок, направленные на перевозки более 80% товаров страны. Объем дальнемагистральных грузоперевозок упал ниже 15 % от уровня 2019 года в период с конца января по конец февраля 2020 года, а затем вырос до 50 % к концу февраля и 92 % в марте. Способность быстро локализовать вирус и отношение правительства к грузовым перевозкам способствовали быстрому выздоровлению.



Динамика ВВП КНР 1961 – 2020 гг. [29]

На графике видно, что в 2020 году наблюдался самый низкий показатель ВВП за последние 45 лет (2,2%). Последний раз такое понижение было зарегистрировано в 1976, когда ВВП страны увеличился лишь на 1,6 %. На фоне таких экономических обстоятельств объёмы промышленного китайского производства сократились на 8,4% в 2020 году, а уровень безработицы составил 5,9 %. Экспорт снизился на 3,5%, в то время как импорт увеличился на 2,4%.

Современные процессы международной торговли не состоят только из «традиционной» торговли готовой продукцией. 55% рынка приходится на долю промежуточных товаров. Поэтому анализируя разрывы глобальных цепочек поставок, необходимо учитывать общий характер сложных продуктов, которые выводятся из спецификации. В спецификации каждого производящегося продукта перечислены все детали в количественном размере, необходимые для изготовления продукта. Например, если производитель автомобилей не сможет получить все детали спецификации, то, следовательно, он не может производить свои автомобили. Несмотря на то, что резкое увеличение спроса на товар может изначально позитивно повлиять на торговлю продукцией, негативные последствия перебоев в поставках всё же проявятся через некоторое время.



Цепочки поставок сферы информации и коммуникации [28]

На данной схеме, в качестве примера, представлена цепочка поставок в сфере информации и коммуникации. Наглядно видно то, насколько тесно страны между собой сотрудничают в данном направлении. Китай, Корея, Тайвань и Япония являются лидерами поставок. Также проанализировав график, можно понять почему ограничительные меры в одной из ключевых стран – поставщиков вызывают сложности в остальных странах.

США, Китай, Япония, Германия признаны доминирующими странами в глобальной цепи поставок. Важность данных государств имеет решающее значение для экономик многих других стран. Следовательно, нарушение производственных процессов в ключевых позициях неизбежно наносит ущерб всей дальнейшей международной цепочке.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ:

- Бельянинов А. Ю. Региональная интеграция в условиях глобализации // ОбозревательObserver. 2013. № 2. С. 43–57.
- Winters A. Coherence with no “here”: WTO co-operation with the World Bank and the IMF. Centre for Economic Policy Research, London, 2001, стр.
- [http:// www.wto.org](http://www.wto.org) 5. <http:// www.wto.org>
- Viability of intertwined supply networks: extending the supply chain resilience angles towards survivability. A position paper motivated by COVID-19 outbreak. International Journal of Production Research, Vol. 58(10), pp. 2904-2915.