

15.10.21

ЛОГИСТИЧЕСКИЙ КРИЗИС В США ИЛИ КАК ДЖО БАЙДЕН РОЖДЕСТВО СПАСАЛ

ВНЕШНЯЯ ПОЛИТИКА США (8-14 ОКТЯБРЯ)



За последний год противники президента уже, казалось бы, перепробовали все возможные варианты нападок. Байдена обвиняли в том, что он ведёт Америку к коммунизму и диктатуре, что он покрывает коррупцию сына и не в состоянии управлять страной, что он собирается лишить американцев **гамбургеров** и «отменить» любимого персонажа детских **книг**. Однако ничего не «прилипало» к «тефлоновому» Джо, и в мае республиканские политические стратеги даже были вынуждены **признать**, что из Байдена просто не получится сделать «плохого парня».

Но прошедшая неделя подарила новый и, пожалуй, самый действенный образ: Джо Байден крадёт у американцев **Рождество**. В этом утверждении слилось всё: и реальные экономические проблемы, провоцирующие серьёзную дискуссию на экспертном уровне, и элементы культурной войны (демократов давно обвиняют в «отмене» Рождества как проявления нетолерантности к нехристианским культурам), и отсылка к «украденным выборам» 2020 года, и – куда сейчас без этого – бесконечный источник для **мемов**. Но главная привлекательность данного направления атаки в том, что у администрации просто нет инструментов, чтобы быстро исправить ситуацию, и ей остается только надеяться на «рождественское чудо».

Каскад проблем, вызванный экономическими шоками сначала полной остановки экономики, а затем резкого роста, появился не вчера. На протяжении последнего года проявлялись всё новые «узкие места» логистических цепочек, отражавшиеся, порой весьма неожиданно, на жизни американцев. Самое обсуждаемое из них, нехватка чипов, привела не только к очевидному дефициту электроники и автомобилей, но и, например, проблемам внутреннего **туризма**. Так, компании, сдающие в аренду автомобили, что является самым удобным способом передвижения внутри страны, воспользовались падением спроса во время пандемии для обновления парков машин. Однако, когда ограничения на поездки были сняты, они не смогли купить новые взамен проданных старых, что **привело** к астрономическим ценам на аренду и сорванным планам летних отпусков.

Помимо проблем в производстве товаров, серьёзные сбои возникли в их доставке. Изменившийся в условиях пандемии образ жизни больших групп населения, у которых появились свободные средства, как из-за государственной помощи, так и за счёт схлопывания сферы услуг, привели к растущему спросу на товары. Возросшее потребление в США на фоне низкого уровня производства означало, что загруженные в Азии контейнеры не возвращались обратно и скапливались на складах внутри страны. Это привело к дисбалансу контейнерного оборота и рекордно высокой стоимости и сроков доставки. В таких условиях магазины начали заказывать «в прок», что только усугубило ситуацию, и в сентябре количество контейнеровозов, ожидающих разрешения на разгрузку у портов Лонг Бич и Лос-Анжелес (основных «ворот» торговли с Азией, через которые проходит 40% всего импорта товаров в США) только за последний месяц выросло в два **раза**.

Наконец, прямым следствием подобных повсеместных дисбалансов стала инфляция, на 13 октября сохраняющаяся на уровне 5,4% в **год**, что намного больше установленной Федрезервом цели в 2%. Если весной-летом население ещё с пониманием относилось к аргументам администрации о том, что рост цен носит временный характер и вызван ростом спроса на конкретные категории товаров (в первую очередь – подержанные **автомобили**), то к концу сентября динамика начала принимать затяжной характер. Опубликованные на этой неделе тезисы последнего заседания ФРС, **показали**, что сохранявшие в публичном пространстве спокойствие руководители денежно-кредитной политики на самом деле глубоко обеспокоены траекторией развития ситуации, которая из циклического кризиса грозит перерасти в **структурный**.

Копившиеся на протяжении месяцев проблемы стали хворостом, спичка в который была брошена на этой неделе. Ожидая задержек с доставкой товаров, крупные **ритейлеры** начали предупреждать: чтобы получить товары к Рождеству, заказывать их необходимо уже сегодня. Подобные заявления можно было бы списать на бизнес-уловку, чтобы поднять ажиотаж, но 10 октября аналогичные призывы **завучали** уже от официальных лиц. Рост беспокойства перекинулся на журналистов пресс-пула Белого дома, которые 13 октября задали сакраментальный **вопрос**: «Администрация может гарантировать, что праздничные посылки придут вовремя?» «Мы не почтовая служба, не UPS и не FedEx, чтобы это гарантировать», – ответила Джен Псаки, подтвердив опасения о том, что обещанного Байденом «возвращения к нормальности» в ближайшее время не предвидится.



Хотя решение сложившихся экономических проблем находится за рамками президентских полномочий, ситуация быстро перерастает в политический **кризис** для администрации. В Белом доме, очевидно, это понимают, и на прошедшей неделе была организована серия мероприятий, призванная продемонстрировать, что президент делает всё возможное, чтобы исправить перекосы. Опубликованный 13 октября **пресс-релиз** по результатам этой публичной активности поспешил заверить, что меры предпринимаются ещё с июня, когда была сформирована рабочая группа по устранению проблем в логистических цепочках. На самом деле группа была **создана** в контексте укрепления независимости от внешних поставок и развития внутреннего производства критических товаров национальной безопасности и не касалась текущих проблем, которые в тот момент рассматривались как временные осложнения. По-настоящему внимание на логистические сбои администрация обратила только в конце августа, когда была создана должность «портового посланника» (Port Envoy), на которую был назначен Джон Поркари, занимавшийся вопросами транспорта в администрации Барака Обамы.

Отмечая, что «логистика находится в руках частного сектора» и максимум, что может сделать администрация, это «попросить частный сектор помочь с решением этих проблем», Белый дом сообщил, что усилиями Поркари удалось договориться о переходе калифорнийских портов на круглосуточный режим работы, а также убедить крупнейших перевозчиков (Walmart, FedEx, UPS, Home Depot и др.) осуществлять доставку в ночное время. Ключом к этому стало достижение договоренностей с профсоюзами водителей фур и портовых рабочих, требования которых по дополнительной оплате были удовлетворены.

Впрочем, представители отрасли повсеместно отмечают ограниченное влияние данных мер. Джин Серока, управляющий директор порта Лос-Анжелеса, **сообщил**, что ночная смена работает только на две трети от возможной загрузки, обвинив правительство в задержках с выдачей лицензий для новых водителей. Водители, в свою очередь, **пожаловались**, что ночная погрузка не имеет смысла, если склады открываются только утром, а портовые терминалы разрешают забирать гружёные контейнеры только при условии возврата пустого, однако не могут предоставить места для их хранения и не оплачивают время простоя. Операторы терминалов посетовали на то, что фуры разгружаются, где им удобно, подрывая учет контейнеров, и, оправдываясь, **переложили** всю вину на руководство в головных офисах, которое находится в «Дании, Сингапуре и других странах», и не слишком прислушивается к пожеланиям Вашингтона.

В целом, на панические настроения в Белом доме представители логистической отрасли отвечали весьма философски. «Чтобы утолить голод, Байден начал сажать фруктовые деревья», – **отметил** Стив Ламар, управляющий директор American Apparel & Footwear Association. «Это как оркестр, в котором каждая скрипка первая и нет дирижера», – **описал** происходящее Фран Инман, советник по вопросам логистики госзакупок. «Представьте, что удав проглотил мышь. Этот кусок застрял, нарушив всю цепочку поставок, и он будет постепенно продвигаться через всю систему», – **привёл** неожиданную аналогию Джо Данлап, руководитель отдела логистики CBRE Group. При этом экономисты Oxford Economics **предупредили**, что ситуация исправится только тогда, когда люди начнут тратить средства не на товары, а на услуги, что произойдёт «не раньше» второй половины 2022 года.



Тем временем, пока одни советуют Байдену смириться с новой ролью «Гринча – похитителя Рождества», другие (на этот раз не привычные левые активисты, а **Financial Times**) призвали американцев задуматься, так ли уж эффективен капитализм: «Мы – а не работники портов, не моряки и не водители грузовиков – сидим на диване и злимся в ожидании заказанной сегодня посылки. И никому из нас в голову не приходит, что именно наше поведение стало причиной того, что мы не можем получить товары здесь и сейчас. Мы привыкли ассоциировать пустые полки с Советским Союзом. Но сегодняшние пустые полки стали результатом максимально оптимизированной гипер-глобализированной капиталистической модели, заточенной под доставку точно в срок».

Источник: **Логистический кризис в США или как Джо Байден Рождество спасал**



ОБ АВТОРЕ



Ольга Ребро

Автор

Местоположение: Москва, Россия

Сфера компетенций: внешняя политика США

Область экспертизы: Эксперт по внешней и внутренней политике США, американским политическим элитам.

Профессиональный опыт: Выпускница МГИМО МИД России. Автор публикаций по внешней и внутренней политике США, с 2014 года - автор еженедельного дайджеста внешней политики США. В 2016 году – соавтор доклада о психологических профилях кандидатов в президенты США Х. Клинтон и Д. Трампа. Ее комментарии появлялись в изданиях РБК, Лента.ру, Russia Direct, Актуальные комментарии, Russia Beyond the Headlines, Международные процессы, на портале Валдайского клуба и др.

