

УДК 338.3

***ИЗМЕНЕНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ПОТОКОВ (ЦЕПОЧЕК) В ПЕРИОД
ПАНДЕМИИ COVID-19***

Бурлакова Т.В.

Студент 4 курса,

Сибирский государственный университет путей сообщения,

Новосибирск, Россия

Баженова М.А.

Студент 4 курса,

Сибирский государственный университет путей сообщения,

Новосибирск, Россия

Конюкова О.Л.

к. э. н., доцент,

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск,

Россия

Аннотация

Статья посвящена комплексному исследованию влияния пандемии COVID-19 на логистические потоки в России. Рассмотрены факторы, повлиявшие на перераспределение и сокращение логистических цепочек, приведены данные об изменении доходов компаний на различных видах транспорта и в целом по всей транспортной системе. Автор анализирует перераспределение потоков с внешних на внутренние. Далее описаны тенденции развития сборных перевозок, перевозок мелкими отправлениями, указаны действия государства по поддержанию транспортной отрасли.

Ключевые слова: Перевозка, пандемия, развитие, транспорт, закрытие,

система, пассажирский, грузовой, граница, влияние пандемии, логистический.

***CHANGING LOGISTICS FLOWS (CHAINS) DURING THE COVID-19
PANDEMIC***

Burlakova T.V.

4th year student,

Siberian State University of Railway Transport,

Novosibirsk, Russia

Bazhenova M.A.

4th year student,

Siberian State University of Railway Transport,

Novosibirsk, Russia

Konyukova O.L.

Ph.D., Associate Professor,

Siberian State University of Railway Engineering,

Novosibirsk, Russia

Abstract

The article is devoted to a comprehensive study of the impact of the COVID-19 pandemic on logistics flows in Russia. The factors that influenced the redistribution and reduction of logistics chains are considered, data on changes in the income of companies on various modes of transport and in general throughout the transport system are presented. The author analyzes the redistribution of flows from external to internal. The following describes the trends in the development of combined transportation, small shipments, and the actions of the state to maintain the transport industry.

Keywords: Transportation, pandemic, development, transport, closure, system, cargo, passenger, border, pandemic impact, logistics.

С приходом пандемии COVID-19 в конце 2019 года мир значительно изменился, как с точки зрения нашей жизни, так и в глобальном смысле. Здравоохранение, сфера услуг, туризм пришли в значительный упадок. Транспортно-логистическая система также оказалась под сильным ударом. В основе негативного влияния пандемии лежат различные факторы: закрытие государственных границ, введение ограничений на передвижение людей и товаров, разрыв производственно-сбытовых цепочек, снижение спроса и покупательной способности. Совокупность всех факторов значительно повлияла на дальнейшее развитие перевозок – как внутри страны, так и за ее пределами.

По данным сайта Росстат в 2020 году было перевезено 12,494 миллионов пассажиров, что на 5,332 миллионов меньше, чем в 2019 году, на год раньше данный показатель был еще выше [1]. Ограничения повлияли на дальние и городские перевозки. Совсем другая ситуация произошла в перевозках грузов: на 2019 год перевезено 8,426 миллионов тонн грузов, на 2020 – 7,960 миллионов тонн грузов [1]. Показатели говорят нам о том, что спад произошел, но он оказался незначительным, в сравнении с пассажирскими перевозками, за счет перераспределения транспортных потоков.

В рамках изменившихся условий были заморожены крупные логистические проекты, сократились объемы грузоперевозок с Европейским союзом и Китаем. В связи с этим, логистические компании были вынуждены оставить международный рынок и искать нишу на внутреннем. Со стороны производителя, кризис дал мощный толчок для развития внутреннего продукта, появилась возможность в условиях минимальной конкуренции занять рынок новым продуктом, который еще не получил развития в нашей стране. При

поддержке государства возможен значительный рост качества отечественной продукции и, как следствие, необходимость развития и наращивания логистики внутри страны.

Изменение ситуации в мире сказалось на всех видах транспорта, рассмотрим подробнее данные изменения. По данным InfraOne, представленным в виде диаграммы [4], мы видим, что наибольшие потери, в связи с пандемией, понесли авиакомпании. Это связано с закрытием границ по направлениям Европа и Азия, большинство пассажирских перевозок были отменены. Некоторым компаниям удалось быстро перепрофилироваться на грузовые перевозки, где это было необходимо. В сфере грузовых перевозок, направляемых на Сибирь и Дальний Восток, наблюдался переход с авиатранспорта на автомобильный.

Потери российских транспортных компаний от ограничений приведены на рисунке 1 [4].



Рис.1 – Потери российских транспортных компаний от ограничений за 2020 г. [4]

Что касается автоперевозок, произошёл рост ставок на перевозку из России в страны СНГ, были закрыты на период карантина отгрузки удобрений, лесо- и пиломатериалов, топлива в Молдавию и Сербию. Из-за дополнительных таможенных проверок стали возникать очереди на границах, что увеличило

сроки доставок грузов. Возникла проблема оборачиваемости автотранспорта: доставка материалов производства задерживалась, оказывала влияние на сроки производства, в требуемые сроки ощущалась нехватка грузов на транспорте. Стало сложнее организовывать кольцевые маршруты, соответственно, пришлось их перестраивать и сокращать количество рейсов по всем направлениям. Возникла ситуация, когда автотранспортные компании не могли обновлять свой подвижной состав, ввиду сокращения доходов, поэтому повысился спрос на транспортное обслуживание и ремонт.

Согласно рисунку 1, тринадцать процентов от общего числа потерь транспортных компаний составили потери железных дорог. Компания ОАО «РЖД» также понесла убытки, связанные с пандемией: погрузка грузов снизилась на 2,7 %, а грузооборот (с учетом пробега собственных вагонов в порожнем состоянии) — на 2,5 % к уровню 2019 года. Однако на данный момент, наблюдается положительная динамика в наращивании оборота: восстанавливаются перевозки в страны Азии, выросли перевозки продуктов питания, в частности сахара и овощей. Помимо этого, компания получила поддержку от государства в виде льгот и финансирования. Для стимулирования перевозок ОАО «РЖД» ввело систему скидок, например, на транспортировку угля, антрацита, для социально значимых грузов скидка достигает до 42,5 %.

Морские перевозки пандемия затронула в меньшей степени. Нестабильная ситуация повлияла на работу пограничных пунктов, они медленнее стали работать на принятие, выпуск грузов и таможенное оформление. Из-за закрытия некоторых направлений возник дисбаланс пустых контейнеров на морском транспорте, избыток у одних и недостаток у других.

Вирусная инфекция COVID-19 оказала влияние на все сферы транспортного обслуживания, в той или иной мере. Произошло перераспределение потоков с внешних рынков на внутренние, а также между различными видами транспорта. На сегодняшний день транспортно-логистические компании по-прежнему испытывают влияние пандемии и

стараятся удержаться «наплаву» в сложившейся ситуации. Многие разрабатывают систему скидок и льгот для привлечения клиентов.

Также, стоит отметить, что современные условия привели к развитию онлайн-платформ быстрых доставок, перемещающихся на небольшие расстояния, ввиду того, что карантинные меры предполагали закрытие заведений и магазинов. Наблюдалась тенденция к уменьшению партий доставляемых грузов и увеличению количества отправляемых сборных грузов. На данный момент, тренд по-прежнему остается актуальным и не будет терять свои позиции.

На сегодняшний день происходит адаптация к современным условиям. Государством разрабатываются различные поддерживающие мероприятия по преодолению последствий вирусной инфекции. Упрощен ввоз импортных товаров, что позволит увеличить на рынке предложение по некоторым типам товаров. Отменены весовые ограничения для грузового транспорта, перевозящего товары первой необходимости, временно отменены ограничения на движение и погрузку-разгрузку в городской черте, перенесены новые требования к оборудованию автобусов и грузовиков системой ГЛОНАСС и обязательная сертификация транспортных средств, предназначенных для перевозки опасных грузов [2] – все это помогло в восстановлении транспортных потоков и наращивании мощностей на направлениях, которые в период пандемии не потеряли свою актуальность.

Библиографический список:

1. Росстат: [Электронный ресурс]. URL: <https://rosstat.gov.ru/statistics/transport> (Дата обращения: 23.03.2022).
2. Правительство РФ. План преодоления экономических последствий новой коронавирусной инфекции [Электронный ресурс]. URL: http://government.ru/static/support_measures/files/PlanRF.pdf (Дата обращения: 23.03.2022).
3. Годовой отчет компании ОАО «РЖД» [Электронный ресурс]. URL:

<https://ar2020.rzd.ru/ru/performance-overview/analysis-financial-results/analysis-income-expenses#cost-optimisation> (Дата обращения: 23.03.2022).

4. Коммерсантъ. Логистика [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4320861> (Дата обращения: 23.03.2022).

Оригинальность 84%