

УДК 656

ЛОГИСТИКА В ПЕРИОД КАРОНОВИРУСНОЙ ПАНДЕМИИ

Катцына А., Пехтерева А., Фетисова Е.А.

ГАПОУ ТО «Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса», Россия, Тюмень, e-

mail: fetisowa95@mail.ru

Пандемия COVID-19 изменила не только жизни многих людей, но и ситуацию на глобальном и местных рынках. Во всем мире произошло значительное сокращение производственных мощностей в связи с закрытием границ между странами и введением режима самоизоляции. Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями и внесла серьезные изменения в бизнес логистических компаний. По итогам девяти месяцев 2020 года практически все ключевые индикаторы рынка перевозок грузов в мире неожиданно показали позитивную динамику. Один из таких индикаторов — результаты работы трансокеанских контейнерных линий.

Ключевые слова: логистика, пандемия, тренды, коронавирус, кризис.

LOGISTICS DURING THE CARONOVIRAL PANDEMIC

Katsyna A., Pekhtereva A., Fetisova E.A

SAPEI of TR "Tyumen College of Transport Technologies and Service", Russia, Tyumen, e-mail:

fetisowa95@mail.ru

The COVID-19 pandemic has changed not only the lives of many people, but also the global and local markets. Around the world, there has been a significant reduction in production capacity due to the closure of borders between countries and the introduction of a self-isolation regime. The coronavirus pandemic has disrupted the familiar ties between manufacturers and consumers and has made major business changes for logistics companies. According to the results of nine months of 2020, almost all key indicators of the world cargo transportation market unexpectedly showed positive dynamics. One of these indicators is the performance of transoceanic container lines.

Key words: logistics, pandemic, trends, coronavirus, crisis.

Распространение коронавируса нанесло серьезный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. Так, в апреле 2020 года крупные международные организации: Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта – опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений. В связи с этим фактором правительства государств и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок.

Основные мировые логистические тенденции:

Снижение грузопотока в мировом и локальных масштабах. Причины очевидны: закрытие границ стран, массовое закрытие торговых точек, рост курса доллара, изоляция населения, снижение спроса и покупательной способности, а также состояние страха и неопределенности у потребителей. Многие фабрики и заводы по всему миру закрыты на карантин – перевозить становится нечего и некому.

Отсутствие простых, понятных правил игры в условиях карантина для представителей логистического рынка.

Рассмотрим текущую ситуацию в логистике в разных регионах планеты и начнем с Китая, который первым сумел справиться с пандемией коронавируса.

Логистика в Китае

Есть положительный пример стран Азии, где пик эпидемии пройден и грузопоток из стран в Европу начинает восстанавливаться. Например, 90% производств Китая восстановили свою работу и уже отправляют грузы.

В Китае пострадали все виды перевозок: авиационные, морские, железнодорожные, автомобильные. Были разрушены привычные мультимодальные схемы. Логистическим компаниям пришлось экстренно искать альтернативу «сломанным» звеньям: например, заменять автомобильные перевозки внутри провинций железнодорожными. Из-за проблем с логистикой самой пострадавшей стороной могла оказаться автомобильная промышленность, где под угрозой оказалась цепочка поставок между производственными площадками

автозапчастей и сборочными заводами. Однако логистические заторы удавалось преодолевать.

В условиях эпидемии железнодорожный транспорт стал основным инструментом в перевозках. Именно поездами перемещалась значительная часть противоэпидемических и медицинских грузов Китая. Железнодорожные группы многих китайских провинций работали в круглосуточном режиме и помогли заводам, фабрикам, строительным и торговым компаниям своевременно вернуться к работе. В феврале Гуанчжоу восстановил ж/д сообщение с Россией. В мае 2020 г. наблюдается высокий спрос на ж/д перевозки из Азии.

Удавалось решать и проблемы на морских линиях несмотря на то, что морская логистика менее эластична и требует больше времени на восстановление нормального ритма. Но и здесь операторы старались гибко реагировать на ситуацию, развертывая экстренные фидерные сервисы. Эффективно работали в нелегких условиях и отдельные автомобильные компании.

Эффективно работают в условиях эпидемии и таможенные службы китайских провинций, которые существенно сократили время оформления приоритетных грузов, открыли «зеленые коридоры» для противоэпидемических и медицинских грузов, а также для сырья и запчастей, необходимых для восстановления производства. Многие таможни перешли на режим «сначала выпуск – потом окончание таможенных процедур». Это также помогло возобновить работу предприятий и нормализовать внешнюю торговлю.

В целом, грузоперевозки осуществляются, хотя цепочка поставок между Китаем и Европой до сих пор нарушена.

Логистика в Евросоюзе

Экономика Евросоюза в настоящий момент испытывает на себе все последствия карантинных мероприятий. Движение грузового транспорта полностью не закрыли, однако действуют определённые ограничения. К тому же клиентов у транспортных компаний стало значительно меньше. Экспонента количества заболевших в Европе в настоящее время до сих пор растёт.

В целом, эксперты прогнозируют падение европейского рынка грузоперевозок минимум на 40%.

Власти европейских стран вводят разнообразные преференции для основных игроков рынка логистики и, при наличии у компаний представительств в Латвии, Германии, Италии, других европейских странах, они смогут снизить налоговую ставку и не платить аренду на время кризиса (за данной информацией нужно следить на сайтах правительств стран). В

случае, если организации необходимо разорвать контракты в связи с форс-мажорными обстоятельствами, то необходимо получить документ от локальных властей с подтверждением признания эпидемиологической ситуации в регионе форс-мажорной. К примеру, в Литве получить такую справку можно в региональных торгово-промышленных палатах.

Основные логистические тенденции в ЕС:

- Снизился объем и внутриевропейских, и международных перевозок.
- В связи с режимом самоизоляции, введенным во всех странах Европы, дороги стали практически пустыми.
- В ЕС отменили ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни.
- Ставки внутри Европы снижаются.

Логистика в Украине

Логистическая сфера Украины подсчитывает убытки. Ощутимы проблемы с транспортировкой продуктов питания, товаров сельского хозяйства. Особенно высокие риски касаются возможного обострения фитосанитарного контроля экспортной продукции в странах-импортерах. Серьезно парализованы морские, автомобильные, авиационные перевозки.

Логистика в России

В настоящий момент российские логистические компании переживают не лучшие времена. По оценкам экспертов, только в России убытки транспортного сектора на начало мая 2020 превышают 230 млрд руб., причем большая часть приходится на авиационный сегмент, практически остановивший логистические операции. Складские площади простаивают в связи со снижением объемов грузооборота. В тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, стивидоры и автотранспортные компании. Вместе с тем есть и те, кому пандемия принесла новые перспективы: логисты отмечают, что общим трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Остановимся подробнее на ситуации в России.

Состояние отрасли логистики в России

Не секрет, что два главных потока товаров – ЕС и Китай – были существенно сокращены в связи с пандемией. Рынки автомобильных, авиа- и морских перевозок падают день ото дня, и улучшения пока не наблюдается. Правительство РФ вводит дополнительные меры

поддержки организаций, в том числе, и логистических компаний: налоговые каникулы, отсрочки по выплате кредитов и связанные с этим субсидии банков, временная отмена арендной платы и другое.

Из-за экономических последствий эпидемии снижается импорт товаров из стран Евросоюза и, наоборот, экспорт из России в ЕС. Усиление карантинных мер при прохождении таможни провоцирует задержки и увеличение сроков доставки. Как следствие, меняются логистические цепи международных перевозок и растет внутрироссийский трафик.

Логистика России в цифрах

По оценкам InfraOne, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% – 230,3 млрд руб. – это потери транспортной отрасли. InfraOne оценивает в том числе эффект ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса. В результате действий регионов, которые имеют право пересматривать сроки самоизоляции жителей, сумма может уменьшиться, «но, вероятнее всего, это будет возможно лишь в малонаселенных субъектах и на итог повлияет незначительно».

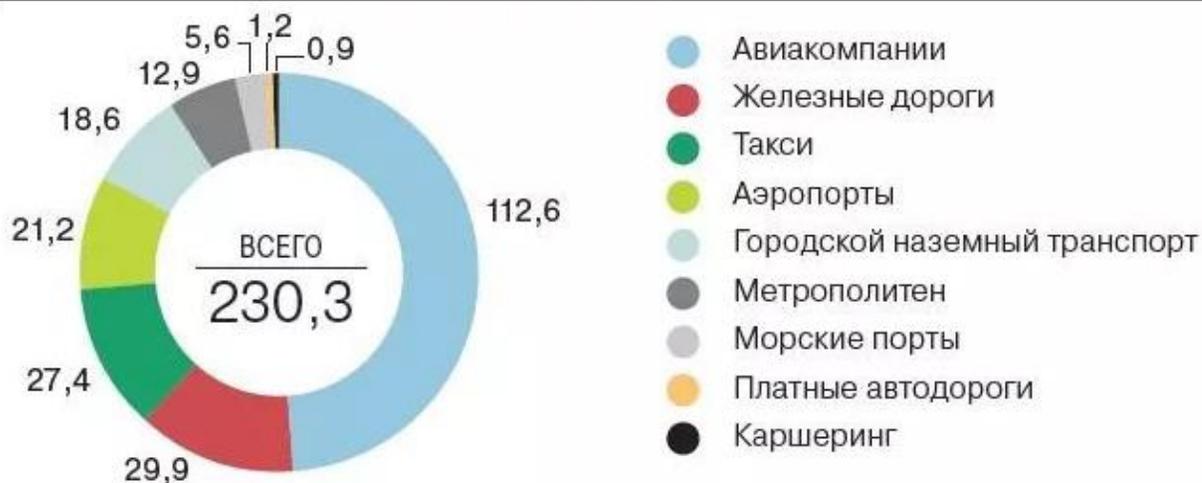
Диаграмма 1.



Диаграмма 2.

ПОТЕРИ РОССИЙСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ ОТ ОГРАНИЧЕНИЙ В СВЯЗИ С КОРОНАВИРУСОМ (МЛРД РУБ.)

ИСТОЧНИК: INFRAONE RESEARCH.



Авиаперевозки

Больше всего пострадали авиакомпании и аэропорты, которые потеряют, по оценкам экспертов, около 270 млрд. руб. Наибольшие потери понесло направление международных авиаперевозок. Расписания рейсов авиакомпаний постоянно обновляются в зависимости от текущей эпидемической и политической ситуации. В связи со снижением грузопотока многие авиакомпании работают по чартерному расписанию, применяя тарифы с повышенным коэффициентом 2–3. Текущие тарифы определяются перевозчиками в момент бронирования и не могут быть гарантированы на продолжительный период. Стоит отметить, что часть грузов в Сибирь и на Дальний Восток отправляется вместо авиадоставки автомобильными магистральными перевозками.

Железнодорожные перевозки

Отрасль ж/д перевозок переживает кризис. Однако есть позитивные тенденции. Восстанавливается грузовой поток из стран Азии. На фоне экономического спада ОАО РЖД приняло беспрецедентные меры для стимулирования перевозок скидками (на транспортировку угля, антрацита и др.). Со скидкой до 42,5% отправляются и социально значимые грузы в крытых вагонах (кстати, ОАО РЖД отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% с опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара – на 85,6%, овощей – на 42,3%). В операторском сегменте продолжает развиваться циклический спад – замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов.

В целом, железнодорожные перевозки в другие направления осложнены, ставки возросли.

Морские контейнерные перевозки

Несмотря на закрытие границ, в сегменте российских контейнерных перевозок по итогам первого квартала пока наблюдается положительная динамика. Но из-за усложнения ситуации в Европе сократились отправки оттуда как грузов на Восток, так и порожних контейнеров.

Участники рынка отмечают, что в общей стоимости перевозки скидка, несмотря на высокий долевого показатель, имеет незначительный вес. Исторически сегмент контейнерных перевозок был более волатильным благодаря своей нишевости и большому фокусу на импорт. За последние годы уровень контейнеризации экспорта значительно вырос, что может поддержать быстрое восстановление после того, как пандемия пойдет на спад, тогда как импорт и внутренние перевозки останутся под давлением слабого рубля и экономики.

Пик активности COVID-19 в Европе является причиной отмены выхода океанских судов из Юго-Восточной Азии, так как невозможно обработать судовые партии в европейских портах. Речь уже не идет о сроках и тарифах. Зачастую компании руководствуются принципом «лишь бы доставить».

Многие участники рейсов вынуждены из-за карантина находиться в море без возможности «сойти на сушу». Грузы «зависают» в море. Моряки требуют унификации локальных карантинных мер внутри страны, выделения «зеленых коридоров» для осуществления пересменки персонала.

Автоперевозки

Эпидемия коронавируса затронула и автоперевозки. Ставки из Российской Федерации в страны СНГ (особенно в Казахстан) поднялись примерно на 50%. Отгрузки в Молдавию и Сербию закрыты на период карантина, в том числе и для коммерческого транспорта. Приоритет или «зеленый коридор» для въезда во все страны отдаётся для грузового транспорта с продуктами питания и медицинскими товарами. СВХ работают в обычном режиме. В целом, импорт и экспорт из Европы осуществляются в штатном режиме.

Тенденции в отрасли автоперевозок:

- Очереди на границах стран ЕС увеличили сроки перевозки. Из-за дополнительных санитарных проверок на границах могут возникать задержки, что негативно сказывается на сроках доставки грузов. Водители массово вынуждены соблюдать карантинные ограничения.

- Падает оборачиваемость автотранспорта, возникает нехватка грузов из-за остановки производств, падения покупательского спроса.

- Стало намного сложнее закольцовывать рейсы туда и обратно. Сложившаяся ситуация привела к необходимости сокращения частоты отправок отдельных рейсов и перестройки маршрутов.

Самым сложным для российских автоперевозчиков направлением является Италия. Девять из десяти водителей из России отказываются ехать в эту страну. Из-за дефицита транспорта стоимость перевозок выросла на €1–1,5 тыс. за рейс. По остальным странам Европы не наблюдается каких-либо сложностей, связанных с отказом водителей совершать перевозку. Срок автомобильной доставки из стран ЕС в РФ сократился.

Компании экономят и не хотят обновлять автопарк. Вырастет спрос на ремонт и ТО ТС.

Быстрая адаптация к меняющимся условиям поможет оперативно «прийти в себя» после кризиса логистическим компаниям. Очевидно, что даже в посткризисный период будут сохраняться следующие тренды, оказывающие влияние на отрасль логистики во всем мире.

Тренд 1. Демпинг на логистическом рынке

Усиление борьбы за клиента влечет возникновение ценового демпинга на рынке грузоперевозок, так как количество грузов уменьшается, а транспорт простаивает. Многие компании не выдержат длительного демпингования.

Тренд 2. Уход с рынка слабых игроков. Кризис COVID-19 – «идеальный шторм»

В ближайшее время рынок логистических услуг будут вынуждены покинуть мелкие и некоторые средние игроки. Здесь, как в теории Дарвина, выживет сильнейший. Тот, кто успел накопить денег за последние два «тучных» года и не обременил себя значительными обязательствами, сейчас обязательно посмотрит на возможность что-то купить, нарастить парк и долю рынка. Произойдет череда банкротств, слияний и поглощений.

Тренд 3. Развитие коллабораций, кооперации, объединение сервисов

Игроки начнут объединяться в communities для совместного пользования услугами друг друга. Логистические и сервисные компании начинают коллаборироваться, разрабатывать уникальные комплексные предложения для клиентов и, как следствие, усиливать совместные позиции, объединяя свои сервисы.

Тренд 4. Отказ от закупок. Увеличение спроса на услуги ремонта и технического обслуживания автопарков

Отказ от обновления автопарка в связи с ростом курса валют и пандемией наблюдается в 90% логистических компаний. Это означает, что парк автомобилей будет устаревать, будут востребованы услуги, связанные с ремонтом и техническим обслуживанием автопарков.

Тренд 5. Увеличение спроса на услугу «сборные грузы»

Наблюдается тенденция к уменьшению партий доставляемых грузов и увеличение количества отправляемых сборных грузов. Существенные ограничения на авиаперевозки «перебросит» часть спроса со стороны грузовладельцев на перевозку сборных грузов. Развитие аутсорсинга научит игроков рынка «заполнять» транспортные средства и группировать отправки на взаимовыгодных условиях. Особенной высокий спрос наблюдается на сборные грузы из европейских стран.

Тренд 6. Внедрение новейших IT-технологий

Об оптимизации и диджитализации говорили давно, но только мало кто решался на реальные и коренные изменения подхода. Многие компании в период пандемии COVID-19 решились перевести всю работу на «новые рельсы». В логистике началась IT-революция. Стоит отметить использование IT-платформ для логистических компаний с целью обмена тарифами и ставками.

Тренд 7. Заказ перевозок с мобильного устройства. Появление отдельной отрасли «мобильные перевозчики»

Высокоавтоматизированная логистическая цепочка сейчас очень востребована. Грузовладельцы нуждаются в полном спектре услуг с режимом доступа со своего мобильного устройства. Клиент получает возможность заказать перевозку на цифровизированной логистической платформе, нажимая на кнопку в мобильном приложении. Именно такие системы будут востребованы и в будущем. Например, для физических лиц Почта России запустила новый сервис отправки посылок по номеру телефона – функция доступна для всех пользователей мобильного приложения логистического оператора. Отправителю нужно всего лишь ввести номер телефона адресата или выбрать его из телефонной книги. Также стоит отметить высокий сервис компаний Dostavista, Пешкарики, Garantbox, Take'n'go, Voxberry, Самокат, Яндекс Доставка.

Тренд 8. Развитие внутренних грузоперевозок и логистических цепочек

Ещё недавно большинство перевозок было направлено на экспорт или импорт товаров, пренебрегая внутренними рынками. Кризис дал мощный толчок для развития внутреннего продукта, развития производств внутри страны. Значительное уменьшение грузовых потоков

из других стран Азии и угроза закрытия границ с Китаем при возникновении следующей волны пандемии приводят к тому, что часть ресурсов, товаров, продуктов, которые ранее закупались именно там, производители будут пытаться произвести в своей стране. Например, топ-5 товаров, которые поставляются в Россию из Китая – смартфоны, чеснок, спортивное профессиональное оборудование, химические удобрения, одежда и обувь – есть возможность производить внутри РФ. Сейчас хочется верить, что для России это шанс замкнуть логистическую цепь на себе. Будет наблюдаться рост внутреннего производства в связи с закрытием границ и, как следствие, развитие внутренней логистики, выход на новый уровень качества.

Тренд 9. Развитие аутсорсинга

Большие обороты наберет тренд передачи непрофильных процессов и услуг на аутсорсинг. Хотя этот тренд активно развивается с 2000-х годов, сейчас он несет не только возможности сохранения бюджета, но и существенную экономию времени.

Тренд 10. Появление спроса на доставку товаров в глубинки Российской Федерации

Доставка широкого спектра товаров FMCG получит распространение даже в отдаленных поселках. Потребление в небольших городах и селах стремительно возрастет, вместе с мигрантами туда придут тренды из мегаполисов. Компании-перевозчики научатся находить индивидуальные решения. Короткий путь доставки – не всегда самый оптимальный.

Тренд 11. Бесконтактная курьерская доставка

Бесконтактная доставка – забота о здоровье отправителей и получателей. Выигрывать будут те компании, которые смогут предложить наиболее безопасный с точки зрения здоровья способ доставки товаров.

Конечному потребителю предлагается широчайший ассортимент товаров с бесконтактной доставкой на дом. Покупатели готовы переплачивать 5-10% от стоимости за товары с быстрой доставкой (1-3 дня) и иметь возможность избежать вынужденного посещения людных мест.

Тренд 12. Развития доставки посылок «дронами». Развитие «автопилотных» доставок

Данный тренд пришел из Азии как продолжение идеи бесконтактной доставки. В период пандемии в Китае так доставлялось большинство посылок «на дом».

Тренд 13. Перевод большей части сотрудников на постоянной основе на удаленную работу

Это потребует оптимизации и автоматизации всех бизнес-процессов в логистической компании. Вовлечение сотрудников в развитие компании путем создания платформ для обмена идеями поможет создать в организации прозрачные и отлаженные бизнес-процессы.

Тренд 14. Соблюдение санитарных норм, дезинфекция оборудования, транспортных средств станет нормой и требованием со стороны получателей

В целях безопасности логистические компании будут вынуждены продолжать соблюдать санитарные нормы.

Тренд 15. Предприятия начали менять автотранспорт на железнодорожный

Аналитики говорят, что в связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морской транспорт произойдет перераспределение объемов в сторону сухопутных перевозок, особенно на маршрутах Азия–Европа. Несмотря на то, что границы открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры могут замедлять скорость доставки автомобильным транспортом. Это открывает новые перспективы для железнодорожных перевозок. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов. Все зависит от потребительского спроса.

Тренд 16. Перевод всех мировых логистических мероприятий в онлайн-формат

Тренд на проведение большинства мероприятий в логистической сфере в онлайн-формате сохранится, потому что данный формат проведения встреч, переговоров, вебинаров, конференций показал высокую эффективность. Офлайн-мероприятия, запланированные в 2020 году, не наберут более 60% от запланированного количества посетителей. Многие мероприятия по этой причине будут отменены.

Тренд 17. Логистические компании вынуждены будут иметь в кармане «антикризисный план»

Опыт кризиса в период пандемии «подстегнет» руководство логистических компаний иметь в кармане «план В: пакет антикризисных мер» и финансовую подушку безопасности.

Тренд 18. Важна будет доставка «последней мили»

Кризис сравнительно легко перенесут компании, осуществляющие автомобильные доставки, и операторы, работающие на последней миле. Преодолеть кризис легче всего будет компаниям без основных средств, то есть экспедиторам. Дополнительная финансовая нагрузка (транспортное оборудование закупается в основном в лизинг) сейчас может только

усугубить ситуацию. Конечно, если у вас в портфеле клиенты из сегмента продуктов питания, ритейл, FMCG, фармы, то есть шанс даже нарастить свои операционные результаты.

Тренды в логистике клинических исследований

В логистике клинических исследований также наблюдается тренд к коллаборации логистических и фармацевтических компаний и открытому обмену информацией, что помогает совместно выработать успешные решения для отрасли. Так, компания COREX Logistics в период пандемии в соответствии с возникшими требованиями фармпроизводителей и контрактно-исследовательских центров, запустила услуги «Бесконтактная курьерская доставка» и «Доставка препаратов пациентам клинических исследований на дом».

После пандемии логистический мир уже не будет таким, как прежде. Но компании, которые следят за трендами и быстро адаптируются к меняющимся обстоятельствам, смогут управлять ситуацией, создавать востребованные услуги и усиливать свои позиции в бизнесе.

Что особенно важно, общая беда объединила и сплотила отрасль логистики. В условиях выхода мировой экономики из «пандемического пике» именно коллаборация логистических компаний может стать одним из наиболее важных и действенных драйверов последующего развития и роста.

Список использованной литературы

1. Александров О.А. Логистика: Учеб. пособие. М.: ИНФРА-М, 2020. 216 с.
2. Алклычев А.М., Зоидов К.Х., Медков А.А., Зоидов З.К. Трансазиатские транспортные коридоры и развитие транспортной системы России//Региональные проблемы преобразования экономики. - 2021. - №3. - С. 55-63.
3. Старкова Н.О., Саввиди С.М., Сафонова М.В. Тенденции развития логистических услуг на современном мировом рынке. Политематический сетевой электронный научный журнал Кубанского государственного аграрного университета. -2021. -№ 85.
4. Фёдоров Л.С. Общий курс транспортной логистики: учебное пособие по дисциплине специализации специальности «Менеджмент организации»/Под ред. Л.С. Фёдоров, В.А. Персианов, И.Б. Мухаметдинов. -М.: 2021. - 309 с.
5. Щербаков В.А. Основы логистики: Учеб. для вузов/Под ред. В. Щербакова. СПб.: Питер, 2022. 432с
6. Электронный источник: Российская независимая инвестиционная компания, исследовательское аналитическое подразделение InfraOneResearch <https://infraone.ru/> [дата обращения: 23 февраля 2022 года.]