

УДК: 378.4

РЕГИОНАЛЬНАЯ ЛОГИСТИКА В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ

Шарыгина Ю.Д., Вабищевич П.Д., Биктимирова Ф.М.

Тюменский колледж транспортных технологий и сервиса, Россия, Тюмень,

e-mail: biktfm@mail.ru

Рассматривается роль логистики в период пандемии; дается анализ развития представленной сферы на международном, федеральном, региональном и муниципальном уровнях. Выделены основные проблемы логистики в период пандемии. Представлены основные тренды развития логистики в период пандемии.

Ключевые слова: логистика, пандемия, Российская Федерация, Тюменская область

LOGISTICS DURING THE PANDEMIC

Sharygina Yu.D., Vabishevich P.D., Biktimirova F.M.

Tyumen College of Transport Technologies and Service, Russia, Tyumen, e-mail: biktfm@mail.ru

The role of logistics during the pandemic is considered; the analysis of the development of the presented sphere at the international, federal, regional and municipal levels is given. The main problems of logistics during the pandemic are highlighted. The main trends of logistics development during the pandemic are presented.

Keywords: logistics, pandemic, Russian Federation, Tyumen region.

Актуальность исследования обусловлена тем, что пандемия COVID-19, охватившая весь мир в конце 2019 - начале 2020 гг., изменила не только жизни многих людей, но и ситуацию на местных рынках. Значительное сокращение производственных мощностей в связи с закрытием границ между странами и введением режима самоизоляции произошло во всем мире. Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес логистических компаний.

Объект исследования: региональная логистика в период пандемии

Предмет исследования: отношения, складывающиеся при организации логистических процессов в период пандемии

Цель исследования: анализ логистики в период пандемии в Тюменской области.

В настоящее время под логистикой понимается процесс управления, движения и хранения материальных ресурсов

Развитие логистики в период пандемии были рассмотрены на международном, федеральном и региональном уровнях.

Для анализа международной логистики в период пандемии был изучен опыт стран Китая и Евросоюза. Основные последствия для данных государств представлены таблица 1.

Таблица 1 – Международная логистика в период пандемии

Страна	Последствия
Китай	<ul style="list-style-type: none"> – разрушение мультимодальных схем доставки; – нарушение цепочки поставок между производственными площадками автозапчастей; – повышение роли железнодорожного транспорта – открытие «зеленого коридора» для противоэпидемических и медицинских грузов.
Страны ЕС	<ul style="list-style-type: none"> – 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.

Таким образом, среди основных можно отметить изменения схем мультимодальных перевозок, снижение международных рейсов, открытие «зеленого коридора» для противоэпидемиологических и медицинских грузов.

Федеральный уровень развития был рассмотрен на опыте РФ, который проходил в два этапа, представленных на рисунке 1.

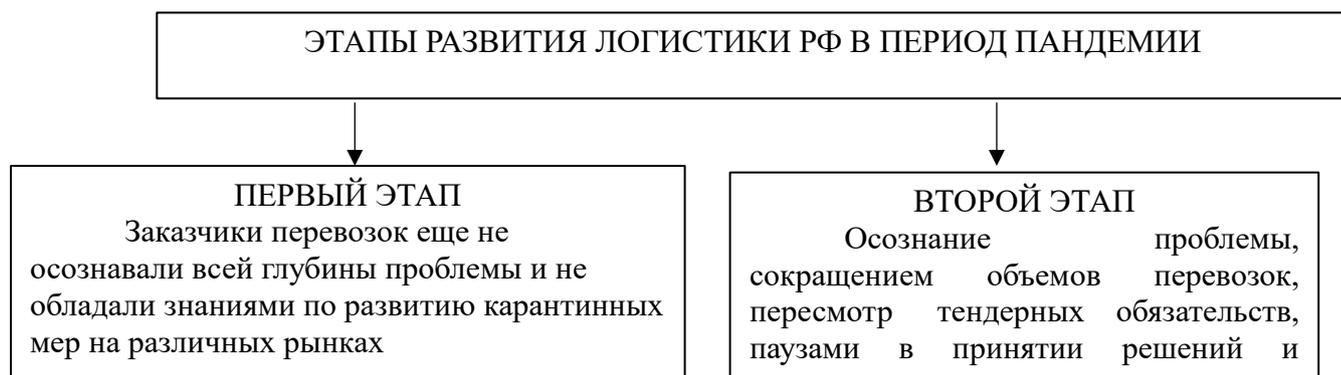


Рисунок 2 – Этапы развития логистики

Таким образом, логистика в период пандемии в РФ состояла из двух этапов.

Все негативные последствия развития логистики РФ в период пандемии отражены в таблице 2

Таблица 2 – Негативные последствия логистики РФ в период пандемии

Вид транспорта	Последствия
Воздушный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> – ограничения в международных авиаперевозках; снижение грузопотока и переход многих авиакомпаний на чартерное расписание; – резкое повышение тарифов.

Железнодорожный	<ul style="list-style-type: none"> – скидки на отправления социально значимые грузов; – рост ставок на железнодорожные перевозки; – сокращение отправки грузов
Водный	<ul style="list-style-type: none"> – порты работают медленнее на принятие и выпуск грузов и с задержками в таможенном оформлении. – в связи с падением спроса на перевозимую продукцию сокращаются провозные возможности. – возникает дисбаланс свободного оборудования (пустых контейнеров) по странам: нехватка в одних и излишек в других.
Автомобильный	<ul style="list-style-type: none"> – очереди на границах стран ЕС увеличили сроки перевозки. – стало намного сложнее закольцовывать рейсы туда и обратно. – самым сложным для российских автоперевозчиков направлением является Италия. – компании экономят и не хотят обновлять автопарк.

Таким образом, 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.

В сложный год пандемии Тюменской области, которая является регионом-донором и одним из локомотивов экономики России, удалось удержаться на достигнутом и сделать немало заделов для дальнейшего развития. Но при этом появилась серьёзная брешь в региональном бюджете, которая заставила областную власть впервые за много лет задуматься о коммерческих кредитах и адресности социальной поддержки населения.

Согласно данным Тюменьстата, за 2020 года индекс промышленного производства составил 122,4% к уровню 2019 года. В ноябре рост составил 154,1%, в производстве кокса и нефтепродуктов — 129,4%, производство химических веществ и химпродуктов выросло в 2,5 раза. Высокие показатели обусловлены в первую очередь деятельностью «ЗапСибНефтехима», который входит в пятерку самых масштабных производителей базовых полимеров в мире и работу которого положительно оценил глава государства во время рабочей поездки в Тобольск 1 декабря 2020 года.

Помимо нефтехимического гиганта, в 2020 году успешно сработал завод «Тюменские аэрозоли», названный в декабре «прорывом года» в российском экспорте.

Однако в пандемический год упал объём добычи нефти на 10% и объём платных услуг населению — на 14%, доходы тюменцев сократились на 2%, отмечается снижение валового регионального продукта, а также инвестиций в основной капитал.

Тюменская область самодостаточна в плане обеспечения сельхозпродукцией. В сельскохозяйственных организациях региона на конец ноября 2020 года увеличилось поголовье овец и коз на 48,6%, по сравнению с аналогичным периодом 2019 года, свиней на 8,6%. Однако вызывает тревогу факт, что к началу декабря обеспеченность скота кормами в расчёте на одну условную голову в сельскохозяйственных организациях стала ниже на 13,3%. Помимо этого, местами не продумана логистика в реализации выращенного скота. Фермеры Абатского района жалуются на отсутствие забойного цеха, который обещали им поставить ещё год назад. Подворный забой крестьянским хозяйствам запрещён, но возить скот за сто километров им не с руки. Фермерам проще отказаться от занятий животноводством, чем соблюдать все нормы Таможенного союза.

Необходимо отметить, что Тюменская область снабжает овощами и мясом северные регионы — Ямал и Югру, а также поставляет сельхозпродукцию в 14 стран мира. Наибольшая доля экспортных поставок приходится на Заводоуковский маслозавод, который поставляет рапсовое нерафинированное масло в страны Европейского союза и Китай. Ещё до пандемии 2020 год был объявлен в области Годом сельского предпринимательства. И вопреки обстоятельствам был реализован проект «SMART-школа сельского предпринимателя», который на федеральном уровне признали одной из лучших региональных практик. В проекте участвуют 400 взрослых тюменцев и школьников. Обучающая программа включает изучение общемировых трендов в АПК, новых технологий и прогрессивных методов ведения агробизнеса, привлечения частных партнёров с финансами, инструментов получения господдержки.

В период локдауна предприятия АПК не прекращали свою деятельность в регионе. Но на результате сказалась июльская засуха при аномально 35-градусной жаре.

Малый и средний бизнес региона получил беспрецедентный пакет поддержки в 2020 году. Впечатляющий реестр помощи можно оценить на деловом портале региона. В пандемический год стали помогать бюджетными деньгами. Депутаты Тюменской областной думы очередной раз пролонгировали налоговые каникулы до 2024 года. Они касаются впервые зарегистрированных индивидуальных предпринимателей, которые применяют упрощенную систему налогообложения и патент-систему.

Тюменцы в 2020 году присоединилась к пилотному проекту по введению специального налогового режима «Налог на профессиональный доход». Самозанятыми стали физические лица и индивидуальные предприниматели, которые производят товары или услуги

без найма сотрудников и получают доход от своей деятельности в размере до 2,4 млн рублей в год. В сложной экономической ситуации пандемии коронавирусной инфекции проект заработал и был позитивно воспринят тюменцами.

На сегодня в регионе около 14 тысяч самозанятых. Сориентироваться им помогает центр «Мой бизнес», а с декабря фонд «Инвестиционное агентство Тюменской области» выступает гарантом по обязательствам самозанятых перед банками, микрофинансовыми организациями, лизинговыми компаниями. Ранее такая форма поддержки была доступна только предпринимателям и юридическим лицам.

Таким образом, 2020 год запомнится тюменцам резким всплеском безработицы. По данным Тюменьстата, в период локдауна она выросла в регионе в 6,5 раза. Но к началу ноября произошло снижение с 5,6% до 3,77%, так как в ноябре число вакансий выросло на треть. Больше всего вакансий в сфере продаж — на них пришлось 26% от всех предложений работы, на втором месте строительные специальности — 17%, на третьем — рабочий персонал — 14%.

Анализ региональной логистики в период пандемии Тюменской области представлен в таблице 3.

Таблица 3 – Негативные последствия логистики РФ в период пандемии

Подсистема логистик	Последствия для Тюменской области
Закупочная логистика	<ul style="list-style-type: none"> – сокращения импортных и экспортных поставок – увеличение закупок материальных ресурсов на социально значимых сфер
Производственная	<ul style="list-style-type: none"> – рост промышленного производства, обусловленная деятельностью «ЗапСибНефтехима»; – падение объёма добычи нефти на 10%; – снижение показателя обеспечения скота кормами; – налоговые послабления для предпринимателей; – самообеспечение сельхозпродукцией
Транспортная	<ul style="list-style-type: none"> – активное развитие схемы доставки «от двери до двери»; – снижение авиа и железнодорожных перевозок; – рост автомобильных перевозок внутри региона

Таким образом, в Тюменской области наблюдается развития закупочной логистики для социально значимых сфер, производственная характеризуется стабильными процессами производства и самообеспечением сельхозпродукцией.

Список литературы:

1. Дробот Е.В., Макаров И.Н., Назаренко В.С., Манасян С.М. Влияние пандемии COVID-19 на реальный сектор экономики // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – Т. 10. – № 8. – С. 2135-2150.
2. Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста : материалы международной научно-практической конференции. XVI Южно-Российский логистический форум. 29–30 октября 2020 г. – Ростов н/Д : Издательскополиграфический комплекс РГЭУ (РИНХ), 2020. – 319 с.
3. Ценина Е.В., Сюй Сяоцань, Чжан Пэн. Анализ структуры международных перевозок из Китая в Россию // Логистика и управление цепями поставок : сб. науч. тр. / под ред. В.В. Щербакова, Е.А. Смирновой. – СПб.: Изд-во СПбГЭУ, 2020. – 188 с. – С. 161-167.
4. Ценина Е.В., Ценина Т.Т. Развитие транспортно-логистических схем доставки внешнеторговых грузов // Логистика. – 2016. – № 5 (114). – С. 14-15
5. Официальный сайт Тюменской области [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://admtumen.ru/>
6. Официальный сайт Управления Федеральной службы государственной статистики по Тюменской области, Ханты-Мансийскому автономному округу – Югре и Ямало-Ненецкому автономному округу [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://tumstat.gks.ru/>