РАЗДЕЛ IV. ЛОГИСТИКА

Насонов А.Л.

Логистические проблемы в условиях пандемии

ФГБОУ ВО «Уральский государственный университет путей сообщения»

(Россия, Екатеринбург)

doi:10.18411/sciencepublic-08-07-2020-07

idsp: sciencepublic-08-07-2020-07

Научный руководитель
Чернышова Л.И.**Аннотация**

В статье рассматриваются причины и последствия возникновения экономических проблем у логистических компаний в период пандемии коронавируса.

Ключевые слова: логистика, кризис, пандемия коронавируса, потери, затраты, эффективность

Текущий 2020 год начался, отнюдь, не самым приятным образом. Никто и подумать не мог о том, что какой-то, казалось бы, незначительный на тот момент вирус будет способен настолько сильно влиять на привычный уклад жизни и повлечет за собой настолько серьезные последствия. Данный вирус (COVID-19) отразился не только на образе жизни огромного количества людей, но и на мировой экономике. Необходимые меры безопасности были предприняты достаточно быстро. Повсеместно были установлены строгие правила, а именно: необходимое ношение масок и соблюдение режима самоизоляции, не говоря уже о закрытии границ, повлекшем за собой стремительное снижение экономической составляющей всего мира. Возникшая ситуация негативно повлияла на контакт между производителем и потребителем, а также повлекла за собой серьезный ущерб в отношении устойчивости логистических компаний.

Основной перечень причин, ограничивших работоспособность логистических цепей:

1. Закрытие границ – можно рассматривать в качестве первоначальной причины, сделавшей невозможным какую-либо транспортировку в другие страны. Этому также сопутствуют следующие предпринятые меры безопасности: повсеместное ограничение в работе различных торговых площадок, которые каким-либо образом могут контактировать с потребителями; введение режима самоизоляции практически во всех странах; снижение потребительского спроса на товары вторичной необходимости, а также психологическое состояние населения и неуверенность в будущем.

2. Массовое ограничение в функционировании всевозможных фабрик и заводов на неопределенное время. Данная проблема повлекла за собой неосуществимость различного рода перевозок.

3. Неготовность функционирования логистических компаний во время ограничений, связанных с пандемией коронавирусной инфекции.

Рассмотрим в качестве примера несколько стран, которые несмотря на сложившуюся ситуацию, смогли грамотно наладить и организовать свои логистические пути и в кратчайшие сроки восстановить эффективность работ.

Одной из первых стран, оказавшейся в данных условиях является Китай. В этой стране воздействие пандемии (COVID-19) повлекло за собой, казалось бы, необратимые последствия на все сферы экономики. В особенности эти последствия коснулись абсолютно всех разновидностей перевозок. На помощь всем логистическим

компаниям пришло альтернативное решение, а именно-использование железнодорожного транспорта в качестве городских перевозок, которые заменили автомобильные.

Таким образом, во время пандемии коронавирусной инфекции целесообразность эксплуатации железнодорожного транспорта была очевидной. С помощью данного решения проблема с транспортировкой таких необходимых средств, как противовирусные медикаменты и средства индивидуальной защиты, была закрыта. Благодаря этому стало возможным возвращение к прежнему режиму работы многих организаций в Китае.

Только за май 2020 года Китай смог отправить более тысячи поездов, а именно 1033 поезда. Это абсолютный рекорд контейнерных перевозок маршрута Китай – Европа. Данная статистика показывает, что этот показатель увеличился на 43% по сравнению с прошлым годом.[1]

Рассмотрим более подробно, как влияние этой кризисной ситуации отразилось на российском транспорте. Весьма негативное влияние оказывает пандемия на экономику России в целом, и логистика не является исключением. По данным IfraOne транспортная отрасль потеряла около 230,3 млрд. руб., что составляет около половины всех инфраструктурных потерь.

Рисунок 1. Потери годовой выручки, %
Источник: составлено на основе [2].

На первом месте в числе наиболее пострадавших от ограничительных мер выступают авиаперевозки, аэропорты и авиакомпании. Так как большую часть доходов составляли международные перевозки. Многие грузы на Дальний Восток или Сибирь отправляют автомобильным транспортом.

Что касается железнодорожного транспорта, то он тоже не остался не задетым. Но сейчас налаживаются грузопоток из Восточных стран. ОАО «РЖД» приняло решение увеличить количество грузовых перевозок с помощью скидок (на транспортировку овощей, фруктов, медикаментов, угля и тд.)

Несмотря на то, что границы закрыты, российские морские контейнерные перевозки имеют положительную динамику (по итогам первого квартала). Но с увеличением ограничительных мер наблюдается ситуация, что многие рейсы не могут разгрузиться, порты работают медленнее из-за нехватки персонала.

Автотранспорт тоже потерпел убытки, ставки на автоперевозку в страны СНГ увеличились почти в 1,5 раза. Конечно же «зеленый коридор» открыт для транспортировки продуктов питания и средств защиты от вируса.

Рисунок 2. Потери российских транспортных компаний, млрд. руб.
Источник: составлено на основе [2].

Таким образом, следует заметить, что все сферы перевозок понесли достаточно большие убытки, но по законам цикличности экономики после окончания данного кризиса, сфера логистики вернется в свое прежнее состояние.

1. China Railway Group Limited [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.crecg.com/> (Дата обращения 16.06.2020).
2. InfraONE - Первая инфраструктурная компания [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://infraone.ru/> (Дата обращения 16.06.2020)