

ЛОГИСТИКА НА ФОНЕ КОРОНАВИРУСА**Сизимова Валерия Дмитриевна**

студент, Государственный Университет Управления, РФ, г. Москва

LOGISTICS AGAINST THE BACKGROUND OF CORONAVIRUS**Valeria Sizemova***Student, State University of Management, Russia, Moscow*

Аннотация. Неожиданный «подарок» к китайскому Новому году в виде коронавируса заставил нервничать весь мир. Экономика практически каждой страны сегодня терпит колоссальные убытки, а жители впрок запасаются масками и антисептическими средствами. Одними из первых компаний, которых коснулся кризис-последствие коронавируса, стали те транспортные организации, которые работали над экспортными и импортными поставками с городами Китая. Коронавирус внес в «логистическую» жизнь мира следующие изменения: автомобильные перевозки стоят «на тормозах» — грузовики с товарами не выезжают из Китая, грузы пылятся на складах, что провоцирует расходы, не запланированные для грузовладельцев. В связи с пандемией коронавируса многие государства принимают дополнительные меры безопасности, что сказывается на режиме деятельности отдельных компаний, морских портов и терминалов и приводит к сбоям в графиках отгрузок. Экономика большинства стран переживает сейчас непростое время в связи с уменьшением торговых оборотов между странами. Люди все меньше ходят за покупками во избежание посещения общественных мест, что приводит к снижению продаж товаров и снижению налоговых выплат от прибыли: автоматически падает объем закупок товаров из заграницы.

В статье раскрыты причины возникновения мирового сбоя в транспортной логистике, охарактеризованы проблемы транспортно-логистического сектора, вызванные пандемией коронавируса в мире. Также приведены конкретные примеры компаний, столкнувшихся с вызовами в мировой транспортной логистике, а также сформулированы дальнейшие перспективы развития мировой транспортной логистики в условиях пандемии коронавируса.

Abstract. An unexpected «gift» for the Chinese New Year in the form of a coronavirus made the whole world nervous. The economy of almost every country today suffers huge losses, and residents for the future stock up on masks and antiseptics. One of the first companies that were affected by the crisis-a consequence of the coronavirus-were those transport organizations that worked on export and import deliveries with cities in China. Coronavirus has made the following changes to the «logistics» life of the world: road transport is «on the brakes» — trucks with goods do not leave China, cargo is gathering dust in warehouses, which provokes expenses that are not planned for cargo owners. Due to the coronavirus pandemic, many States are taking additional security measures, which affects the operation of individual companies, seaports and terminals and leads to disruptions in shipment schedules. The economy of most countries is going through a difficult time due to a decrease in trade turnover.

Ключевые слова: Китай, коронавирус, логистика, перевозка, эпидемия.

Keywords: China, coronavirus, logistics, transportation, epidemic.

В 21 веке глобальная торговля развивается под воздействием различных факторов, в том числе трудно прогнозируемых событий, включая эпидемии. Актуальность объясняется тем, что коронавирус, возникший в Китае, грозит мировому бизнесу убытками, а потребители рискуют остаться без товаров из-за приостановки производства и перебоев с логистикой. Сегодня мировой рынок застыл в ожидании неминуемого падения грузопотока.

Цель данной статьи: изучить особенности мировой транспортной логистики и выявить перспективы ее развития в условиях мировой пандемии коронавируса. Для достижения поставленной цели нужно решить несколько задач, а именно:

1. Раскрыть причины возникновения мирового сбоя в транспортной логистике;
2. Охарактеризовать проблемы транспортно-логистического сектора, вызванные пандемией коронавируса в мире;
3. Привести конкретные примеры компаний, столкнувшихся с вызовами в мировой транспортной логистике;
4. Сформулировать дальнейшие перспективы развития мировой транспортной логистики в условиях пандемии коронавируса.

В начале 2020 года на момент празднования нового года в Китае страну захватила эпидемия коронавируса, зафиксированная в Ухани в конце декабря 2019 года. Заболевание было признано ВОЗ чрезвычайной ситуацией международного масштаба. А в большинстве организациях Китая был введен карантин. Пекин задействовал целый ряд мер, направленных на пресечение вспышки заболевания, изолировав 16 крупных городов; а также ввел ограничения на международные пассажирские перевозки: США, Гонконг и Тайвань прекратили авиасообщение с КНР. Так коронавирус стал оказывать существенное влияние на транспортную отрасль, в частности.

Уже с 31 января Россия ограничила движение через 16 пунктов пропуска на границе с Китаем. В ночь на 7 февраля все грузовые пункты пропуска на границе между Дальним Востоком и Китаем были открыты только для перемещения грузов. При этом суда, прибывающие из КНР или заходившие в порты КНР, проходили тщательный осмотр даже в том случае, если корабль стоял на рейде. Специалисты Роспотребнадзора проверяли каждого члена экипажа перед постановкой корабля к причалу. Россельхознадзор досматривал ввозимую из Китая продукцию животного происхождения несмотря на то, что вирус не может быть перевезен в грузовом контейнере или в почтовом отправлении, а переносится от человека к человеку [2]. Сроки доставки грузов сдвинулись. При этом на железной дороге было ограничено только пассажирское сообщение, а грузовые поезда продолжали передвигаться в обоих направлениях. Расписание контейнерных поездов корректировалось и сдвигалось на неделю. Была приостановлена активная работа транспортно-логистических платформ Китая, которые оказывали услуги грузоотправителям и заказывали перевозки у российских логистических компаний. Все названные факторы создали для логистических компаний отрицательный эффект. Множество дорог, терминалов и заводов в Китае было закрыто, отгрузки не производились, морские линии вынуждены были отменять судорейсы и терпеть дополнительные расходы. Из-за этого морские логистические гиганты, чтобы не простаивать, отправили часть судов на реконструкцию и изменили маршруты.

Главная проблема заключается в том, что вспышка эпидемии совпала с праздником и каникулами, а именно в этот период совершается почти 3 млрд. пассажирских перевозок. Безусловно, это по сей день оказывает влияние на транспорт и логистику, поскольку притормаживаются поставки и заказы на перевозки. По оценке «Oxford Economics», мировой ВВП в 2020 году потеряет порядка 1,1 трлн. долларов (замедление роста мировой экономики почти на треть) [3].

Назрела еще одна проблема из-за приостановок отгрузок — дефицит линейного

контейнерного оборудования (большая часть застряла в Китае). Сегодня экспортные суда букуются на несколько месяцев вперед и ставки на экспортные отправки взлетели. Авиаотгрузки частично приостановлены. Уже сегодня ясно, что для промышленности Китая эпидемия не пройдет без последствий. Китай участвует во множестве международных производственных цепочек, и некоторые из них уже нарушены (например, крупнейший транспортно-логистический узел в провинции Хубэй) [1].

Сегодня волна эпидемии пошла по странам Европы и России. Более всего страдает Италия, Франция, Германия. С 9-15 марта несколько транспортно - логистических компаний ЕС отправили открытое письмо правительствам Италии и других стран о влиянии введенных ограничений на логистические операции и экономику отдельных игроков рынка. Железнодорожный оператор «Swissterminal» подсчитал, что количество грузовых контейнеров, отправляемых из Италии, сократилось на 10%. Запрет на пересечение границ между регионами для автотранспорта, отражается и на грузопотоке, и на работе других участников логистических операций. Транспортно-логистический сектор столкнулся с вызовами и ощутил ущерб одним из первых. В первую очередь пострадали те логистические провайдеры, в чьем бизнесе значительную долю занимает экспорт и импорт в/из Китая [4]. До 90% экспорта в Китай немецкой компании «Quick Cargo Service» оплачивается именно в этой стране. Из-за коронавируса многие банки были закрыты, и платежи из Китая задерживались. Компания продолжала вносить авансовые платежи, что негативно повлияло на ее денежный поток. Самая большая проблема, например, для китайской «FANS TRANS» на сегодняшний день связана с тем, что из-за позднего возобновления работы заводов в Китае многие партии продукции должны быть доставлены в кратчайшие сроки, что заставляет компанию увеличивать авиационные перевозки. А учитывая, что многие авиакомпании приостановили или сократили количество рейсов в Китай, суммарная провозная способность авиатранспорта на этом направлении сократилась, и возник дисбаланс спроса и предложения. Морские перевозки также испытывают негативное влияние коронавируса. Линии, работающие на трейде «Азия - Европа, отменили большое количество рейсов.

Конечно, перевозки не остановятся — логистика нужна всегда и везде. Но будет иметь место перераспределение потоков, новые маршруты, новые поставщики, которые вряд ли могут быть сопоставимы по стоимости с Китаем. Чтобы удержаться на плаву, многим логистическим провайдерам приходится менять сложившиеся схемы работы и использовать альтернативные - и порой более затратные варианты и алгоритмы. Первоочередной задачей в этой ситуации является сохранение партнёрских отношений и связей. Период нестабильности закончится, и на новом витке развития партнёрство будет цениться выше денег.

Список литературы:

1. Информационный портал для участников ВЭД «CustomsForum.ru» URL: <https://customsforum.ru>;
2. Информационный портал с событиями в сфере логистики «Logirus.ru» - URL: <http://logirus.ru>;
3. Оксфордский институт экономической политики - URL: <https://www.oxfordeconomics.com>;
4. Информационно - аналитическое агентство «SeaNews» - URL: <https://seanews.ru>.