

УДК 658.7

ПРОБЛЕМЫ ЛОГИСТИКИ В 2021 ГОДУ И ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ
В 2022 ГОДУ
CHALLENGES OF THE LOGISTICS IN 2021 AND DEVELOPMENT
TRENDS IN 2022

Лучко М.А.

Научный руководитель – Осипова Ю.А., м.э.н., ст. преподаватель
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь

M. Luchko

Supervisor – J. Osipova, Master of economic sciences, Senior lecturer
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

Аннотация. Данная статья посвящена проблемам логистики в 2021 году и возможным трендам развития в 2022 году.

Abstract. This article is devoted to the problems of the logistics in 2021 and possible development trends in 2022.

Ключевые слова: логистика, тренды развития, проблемы логистики.

Key words: logistics, development trends, logistics problems.

Введение.

Какие же события 2021 года больше всего повлияли на международную логистику?

Самое большое влияние на логистику международную и внутреннюю всё ещё оказывает пандемия коронавируса. Вторым по значимости, наверное, следует рассматривать мировой энергетический кризис.

Наиболее заметным был «контейнерный кризис» в азиатских и китайских портах, который в разы повысил стоимость морских перевозок и создал неопределённость для бизнеса по срокам доставки.

Основная часть.

Также можно выделить такие масштабные события, потрясшие логистику в 2021 году:

– коронавирусная пандемия. В Европе все еще регистрируется большое количество случаев заражения инфекцией Covid-19, что все

еще непосредственно касается логистики, в частности на работы европейских портов. Сперва закрывались промышленные предприятия. Далее тормозилась, а то и вовсе останавливалась работа транспорта, скапливались транспортные средства, предназначенные для вывоза этих товаров с заводов. После этого где-то ситуация восстановилась и сформировался спрос на различные товары. Но склады опустели, нужно их заполнять, появилась необходимость в судах и контейнерах для одновременного пополнения всех продуктовых и иных запасов, необходимых населению. Так же люди теперь предпочитают электронную торговлю, чтобы обезопаситься скопления людей. Соответственно, основной акцент логистики сейчас ставится на последнюю милю доставки [1];

– контейнерный дефицит. Контейнерный кризис длится уже несколько месяцев и вызван дисбалансом в торговле между производителями в Азиатско-Тихоокеанском регионе и Южной Азии и потребителями в Северной Америке и ЕС, Китай, экономика которого раньше всех стран восстановилась после пандемии, испытывает огромную нехватку контейнеров, которые ушли в Америку во время локдауна. Они скопились в портах США, где население, которое проводит много времени дома из-за ограничений, делает все новые и новые заказы китайских товаров. В период локдауна из каждых 100 контейнеров, приплавших в Америку из Азии, обратно возвращались только 40. Если перевозка контейнера из Шанхая в Европу в доковидные времена стоила \$2-2,4 тыс., то сейчас цены доходят до \$14 тыс. за 20-футовый ящик и 40-футовый. Попытки нарастить производство контейнеров привели к их резкому подорожанию из-за повышенного спроса. Тогда Китай стал доплачивать шиппинговым компаниям за перевозку пустых контейнеров из Америки. Это тоже пока не решило проблему дефицита, но уже привело к распространению кризиса по всему миру. Теперь никто не заинтересован в том, чтобы возить из Америки товары – проще заработать на доставке пустых контейнеров в Китай [2];

– мировой энергетический кризис. К дефициту природного газа и пятикратному росту цен на него еще до наступления зимы в северном полушарии теперь добавилась еще и нехватка нефти. В

США кризис объясняется резким сокращением добычи нефти и газа на побережье Мексиканского залива из-за последствий урагана Ида, в Европе низкие запасы природного газа привели к резкому росту цен.

Во втором полугодии 2020 года и в 2021 году объемы мировой торговли постепенно восстанавливались, но предложение было менее эластичным и сдерживалось связанными с пандемией COVID-19 задержками и перегруженностью портов, вследствие чего существенно выросли ставки тарифов в контейнерных перевозках. Ожидается, что ставки тарифов останутся на высоком уровне. В таких условиях крайне важно отслеживать поведение рынка и обеспечивать прозрачность формирования тарифных ставок, сборов и надбавок. Данная ситуация создает необходимость усиления государственного регулирования, жестче осуществлять надзор и бороться с недобросовестной рыночной практикой.

При том, что спрос постоянно растет, предложение все еще сложно оценить, а также есть поводы для беспокойства об эффективности транспортных систем и портовых операций. В 2021 году стивердовые компании работали бесперебойно, поэтому скорее всего будет наблюдаться переоборудование перевалочных мощностей и замена их на более технологичные.

Эффективность морского транспорта зависит от реального упрощения процедур торговли и перевозок, которое позволяет сократить время и расходы на совершение таможенных и других торговых процедур и внедрять новые технологии для выполнения административных формальностей. Упрощение процедур торговли и перевозок повышает эффективность всей логистической цепочки, оказывая положительное влияние на морской транспорт [3].

Кризис морских перевозок помог выявить проблему железнодорожного транспорта в Восточной Европе-Азии. Так как многие экспедиторы в результате инцидента в Суэцком канале ринулись искать другие способы доставки грузов, в транспортные цепи стала активно включаться железнодорожные перевозчики. Однако возросший спрос удовлетворить не удалось. РЖД оказалась перед выбором: перевозить ли ей уголь, который является стратегическим грузом для страны, либо перевозить контейнеры, которые дают больше выгоды. Данная тенденция имеет место быть и в следующем году. За девять месяцев 2021 года объем

контейнерных перевозок по железной дороге составил почти 5 млн TEU (TEU – эквивалент 20-футового контейнера), в портах – 4,2 млн TEU. Самое главное здесь – не рост импорта и экспорта на 15 или 9%, а 47-процентный рост транзита на маршруте Китай – Европа – Китай. А к концу года ожидается миллион TEU [1].

Помимо очевидной проблемы с ростом цен на топливо, вызванным энергетическим кризисом, компании сталкиваются с серьезной кадровой проблемой. Исходя из исследования Transport Intelligence (TI) в Европе не хватает около 400 тысяч водителей. Треть из них – Польша. Нехватка так же наблюдается в Германии и Украине. Сложная ситуация также в Великобритании, где не хватает 60-76 тыс. водителей грузовиков. В этой стране нехватке способствовали брексит и пандемия, в результате которой многие работники уехали из-за локдауна. Кроме того, перевозчики ограничили количество маршрутов в Великобританию из-за административных трудностей, связанных с выходом из ЕС. В Украине проблема нехватки дальнобойщиков имеет следующий характер: по мере сокращения дефицита в странах ЕС нехватка увеличивается. Этому есть логическое объяснение – водители предпочитают работать в чужой стране. Следует отметить, что данная проблема может повториться в Беларуси – при создании более выгодных условий белорусские водители предпочтут Европейскую компанию отечественной. Поэтому уже сейчас перевозчикам стоит принимать меры по удержанию сотрудников в компании.

Для решения этой проблемы существуют краткосрочные и долгосрочные методы. К краткосрочным методам относятся повышение заработной платы, эффективная система премий и бонусов, эластичные часы работы или даже возможность для водителей приобрести долю компании-нанимателя.

К долгосрочным способам относятся кредитные программы обучения водителей, программы найма персонала, использование бывших военнослужащих или, наконец, создание лучших возможностей для отдыха и системы автостоянок. Например, Европейская комиссия предназначила 178 млн евро компаниям, которые планируют создать охраняемые автостоянки для грузовых авто [4].

Предполагается, так как топливо дорожает постоянно, кадровый вопрос останется ключевым и в 2022-23 год.

Анализ мирового грузооборота на перевозку грузов авиатранспортом оставался стабильным. Июль 2020 года к июлю 2021 года составил плюс 33 %. При этом, несмотря на постепенное восстановление провозных емкостей на рынке, уровень 2019 года пока не достигнут. И снижение провозных емкостей в годовом сопоставлении в среднем по миру, в сравнении – август 2021 года к августу 2019 года, составляет у нас минус 22 процента. При этом грузовые емкости пассажирских самолетах снижены в сравнении с августом 2019 года на 33 процента. Таким образом, пандемия показала, какие маршруты являются ключевыми и необходимыми, а на какие нет постоянного спроса. Так же стоит, что на авиационном транспорте так же, как и на других выросли тарифы на перевозку, и вряд ли они уменьшаться в 2022 году.

Вносятся изменения в порядок перевозки инфекционных материалов и животных. В отношении перевозки животных меняются требования по контейнерам. Есть ряд изменений в Airport Handling Manual, IATA Ground Operations Manual и в ULD Regulations, а также внесены изменения в IATA Cargo Handling Manual. Теперь перевозчику необходимо в установленном порядке оценивать операционные риски по всему пути следования груза.

Заключение.

В 2022 году многое будет зависеть от состояния производства и экономики Китая и Азии, так как большинство стран в прошлом предпочли перенести свои производственные мощности в этот регион.

Предполагается, что рынок стабилизируется после пандемии, но существует реальный риск затарки на складах, которую создадут поставщики с целью избежать дефицита товара на случай локдауна у себя или поставщиков.

Литература

1. Владелец группы «Дело» [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://trcont.com/press-centre/media-coverage/-/asset_publisher/. Дата обращения: 05.11.2021.

2. Контейнерный кризис: причины и прогнозы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://fashionunited.ru/novostee/beezyes/ko>

ntejnernyj-krizis-prichiny-iprognozy/2021041231428. Дата обращения: 05.11.2021.

3. Обзор морского транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://unctad.org/system/files/officialdocument/rmt2021summary_ru.pdf. Дата обращения: 05.11.2021.

4. Как справиться с проблемой дефицита водителей [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://trans.info/ru/uzhe-vsya-evrope-boretsya-s-etoj-problemoj-kak-spravitsya-s-problemoj-defitsita-voditeley-253530>. Дата обращения: 05.11.2021.

Представлено 21.11.2021