

УДК 339.14
ЛОГИСТИЧЕСКИЙ БИЗНЕС ВО ВРЕМЯ И ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ
LOGISTICS BUSINESS DURING AND AFTER THE PANDEMIC

Венско А.В.

Научный руководитель – Павлова В. В., к.э.н., доцент
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь
anya.vensko@mail.ru

A. Vensko,

Supervisor – Pavlova V, Associate Professor, PhD in Economics
Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

Аннотация. В статье представлена информация о логистическом бизнесе во время пандемии и её последствиях, отразившихся на организации цепей поставок на примере конкретных стран и Евросоюза в целом, а также рассматриваются различные варианты реорганизации логистики в будущем. Новизна исследования состоит в том, что в научных трудах, существующих на данный момент, еще не рассматривался вопрос о последствиях пандемического кризиса в логистических бизнес-процессах.

Abstract. The article provides information about the logistics business during the pandemic and its consequences that affected the organization of supply chains on the example of specific countries and the European Union as a whole, discusses various options for reorganizing logistics in the future. Scientific novelty lies in fact, that the current proceedings haven't addressed the issue of logistics business during and after the pandemic yet.

Ключевые слова: логистика, логистический бизнес, пандемия, коронавирус.

Key words: logistics, logistics business, pandemic, coronavirus.

Введение.

На сегодняшний день актуальным является вопрос пандемии COVID-19, охватившей весь мир в конце 2019 – начале 2020 гг., изменившей не только жизни многих людей, но и ситуацию на глобальном и местных рынках. Она нарушила привычные связи между

производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес логистических компаний. Распространение коронавируса нанесло серьезный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции [2].

Цель данной статьи – выявление основных трендов, которые будут оказывать влияние на отрасль логистики в посткризисный период во всем мире.

Основная часть.

Еще до введения карантина, с полок магазинов начали исчезать некоторые продукты и продовольственные товары. Заводы и дистрибьюторы не могли справиться с резко увеличившимся спросом. С момента начала пандемии прошло уже достаточно времени, можно выделить основные тенденции, с которыми столкнулись компании в организации цепочек поставок [1].

Отрицательные итоги пандемии в мировом экономическом сообществе следующие:

1. Снижение грузопотока в мировом и локальных масштабах. Причины: закрытие границ стран, рост курса доллара, изоляция населения, снижение спроса и покупательной способности.

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

Пандемия значительно повлияла на отрасли логистики: спрос, устойчивость, транспортировка и складское хранение, условия труда. По оценке Oxford Economics, мировой ВВП в 2020 году потеряет из-за коронавируса порядка 1,1 трлн долларов [3].

В Китае убытки понесли все виды перевозок: авиационные, морские, железнодорожные, автомобильные. Логистическим компаниям пришлось экстренно искать альтернативу «сломанным» звеньям: заменять автомобильные перевозки внутри провинций железнодорожными. В условиях эпидемии железнодорожный транспорт стал основным инструментом в перевозках.

Эффективно работают в условиях пандемии таможенные службы китайских провинций, существенно сократив время оформления приоритетных грузов открытием «зеленых коридоров» для противозидемических и медицинских грузов, а также для сырья и запчастей, необходимых для восстановления производства [2].

Анализируя ситуацию в Евросоюзе можно сказать, что в настоящий момент экономика испытывает на себе все последствия

карантинных мероприятий. Движение грузового транспорта не остановлено, но действуют определённые ограничения. Основные логистические тенденции в ЕС: снизился объем внутриевропейских и международных перевозок; дороги практически пустые; отменены ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни; ставки внутри Европы снижаются.

Не стал исключением и логистический бизнес Российской Федерации, который, по оценкам InfraOne, понес потери, связанные с пандемией COVID-19, в инфраструктурных отраслях примерно в 507 млрд руб., из которых почти 50% – 230,3 млрд руб. – это потери транспортной отрасли [5].

Следует отметить последствия эпидемии, сказавшиеся на каждом виде перевозки по типу транспорта: больше всего пострадали авиакомпании, понесшие убытки в международных авиаперевозках; отрасль железнодорожных перевозок переживает кризис, но есть и позитивные тенденции: большая часть грузопотоков переходит на железнодорожный транспорт; компании, занимающиеся морскими контейнерными перевозками, руководствуются принципом «лишь бы доставить», поскольку порты работают медленнее на принятие и выпуск грузов, грузы «зависают» в море, с 1 апреля монополия дала крупные скидки на возврат порожних контейнеров через Казахстан в Китай — до 40%; в автомобильных перевозках приоритет или «зеленый коридор» для въезда во все страны отдаётся для грузового транспорта с продуктами питания и медицинскими товарами, из-за дополнительных санитарных проверок на границах возникают задержки, что негативно сказывается на сроках доставки грузов [5].

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:

1. Демпинг на логистическом рынке.
2. Уход с рынка слабых игроков.
3. Развитие коллабораций, кооперации, объединение сервисов.
4. Отказ от обновления. Парк автомобилей будет устаревать, будут востребованы услуги ремонта автопарков.
5. Внедрение новейших IT-технологий.
6. Бесконтактная курьерская доставка.
7. Развития доставки посылок «дронами».

8. Соблюдение санитарных норм, дезинфекция оборудования.
9. Перевод логистических мероприятий в онлайн-формат [3].

Заключение.

В период восстановления отрасли в целом, сфера организации цепочек поставок будет полностью пересмотрена. Отмечается, что региональные меры борьбы с инфекцией воздействовали на производство и складирование товаров в равной степени. Следовательно, компании должны разработать стратегии диверсификации предоставляемых услуг, вернуть производство из стран дальнего зарубежья, используя аутсорсинг в странах-соседах. Устойчивость поставок, автоматизация процессов организации работы являются решающими факторами выхода из сложившегося кризиса.

Очевидно, что после пандемии мир не будет таким, как прежде. Но компании, которые будут следить за актуальными трендами и быстро под них адаптироваться, смогут управлять ситуацией и вместе менять бизнес к лучшему.

Литература

1. Организация цепей поставок до и после пандемии [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://baif.by/novosti/kompanija-dhl-opublikovala-doklad-o-prognozah-v-sfere-cepochek-postavok-posle-okonchaniya-pandemii/>.
2. Логистический бизнес во время и после пандемии [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://www.lobanov-logist.ru/library/352/64187/>.
3. Логистические тренды 2020-2021 года: жизнь после пандемии [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://seanews.ru/2020/05/29/ru-logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-zhizn-posle-pandemii/>.
4. Коронавирус vs логистика: как пандемия скажется на грузоперевозках [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://www.arivist.ru/o-kompanii/novosti/?id=229>.
5. Транспорт движется сквозь карантин [Электронный ресурс]. Электронные данные. – Режим доступа: <https://www.kommersant.ru/doc/4320861>.

Представлено 24.10.2020