

УДК 658.7

ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 НА ГЛОБАЛЬНУЮ ЦЕПЬ  
ПОСТАВОК И ЛОГИСТИКУ  
IMPACT OF THE COVID-19 ON GLOBAL SUPPLY CHAIN AND  
LOGISTICS

Ермакович Е.А.

Научный руководитель – Осипова Ю.А.

Белорусский национальный технический университет,

г. Минск, Беларусь

katermakovich18@gmail.com

Ermakovich E. A.

Supervisor – Osipova Y.A.

Belarusian national technical university, Minsk, Belarus

*Аннотация. В статье рассмотрено влияние пандемии на цепь поставок, проведен анализ существующих данных об изменении грузооборота различных стран в условия пандемии.*

*Annotation. The article discusses the impact of the pandemic on the supply chain, analyzes the existing data on the change in freight turnover in various countries in the context of a pandemic.*

*Ключевые слова: логистика, грузооборот, пандемия.*

*Key words: logistics, freight turnover, pandemic.*

**Введение.**

Как неотъемлемая часть цепочек поставок логистические компании соединяют фирмы с рынками, предоставляя различные услуги, включая перевозки, экспедирование грузов, складирование и управление запасами. Они являются важной частью глобального производства. Взаимосвязь между производительностью логистики и ростом доходов демонстрирует вклад логистики в производительность и экономическое развитие. Сбои в данной сфере, вызванные пандемией COVID-19, могут повлиять на конкурентоспособность, экономический рост и количество рабочих мест.

**Основная часть.**

Воздействие COVID-19 в первую очередь почувствовалось в Китае, т.к. он играет важную роль в мировом производстве. Китай

также является крупным потребителем мировых товаров и сельскохозяйственной продукции [1].

Сбои в производстве в Китае сказались и на глобальных цепочках поставок. Груз был задержан в крупных контейнерных портах Китая, ограничения на поездки привели к нехватке водителей грузовиков, а морские перевозчики отменили (или заблокировали) рейсы. В конечном счёте нехватка компонентов из Китая повлияла на производственные операции за рубежом, а также на основные отрасли в мире, включая автомобили, электронику, фармацевтику, медицинское оборудование, расходные материалы и товары народного потребления. Хотя около 70% крупной промышленности возобновили работу, возвращение к полной производственной мощности в краткосрочной перспективе маловероятно из-за распространения пандемии на торговых партнеров Китая.

Сектор дальних грузоперевозок, который перевозит более 80% грузов страны, иллюстрирует влияние блокировки на китайскую логистику. С 24 января по 26 февраля 2020 г. объем грузовых перевозок на дальние расстояния упал ниже 15% от уровня 2019 года, а затем восстановился до 50% к концу февраля и 92% в марте. Быстрое восстановление было обусловлено способностью быстро сдерживать вирус и политику правительства в отношении грузовых перевозок (например, отказ от платы за проезд на национальных автомагистралях и карантинных требований для грузовиков, перевозящих товары первой необходимости) [2].

Пандемия распространилась на остальной мир, что привело к блокировке и закрытию границ, и к ограничению движения товаров. Общий объем контейнерных перевозок в портах Китая снизился на 10,1% в первые месяцы 2020 года. По данным DHL, слабый спрос будет по-прежнему влиять на маршруты между Азией и Европой, США и Латинской Америкой. В отличие от морского и воздушного транспорта, наземный транспорт, остался доступным во всем мире, поскольку дороги остались в эксплуатации, за исключением стран с блокировкой. Спрос на железнодорожные услуги вырос из-за более высоких тарифов на грузовые авиаперевозки и более длительного транзитного времени для грузовиков. В марте 2020 года объемы грузовых авиаперевозок упали на 19% из-за резкого сокращения пассажирских перевозок и сокращения производства в

Китае [3]. Сбои в цепочке поставок и блокировки сказываются на логистических компаниях. Однако не все сегменты будут затронуты одинаково. Например, в компаниях, обслуживающих электронную коммерцию наблюдается рост активности, поскольку потребители выбирают товары первой необходимости в Интернете [4]. Осветим последствия пандемии для Беларуси. Коллегия Министерства транспорта и коммуникаций подвела итоги работы транспортной отрасли в первом полугодии. Валовая добавленная стоимость снизилась на 10,6%, грузооборот — на 7,3%, пассажирооборот на 28,4%, экспорт — на 13,2%, сообщает пресс-служба Минтранса. *«Помимо неблагоприятных внешних факторов, которые начали оказывать влияние на сферу перевозок грузов еще в прошлом году, начиная с марта 2020 года транспортная отрасль столкнулась с новым вызовом – серьезным падением спроса на свои услуги, вызванным пандемией»*, – прокомментировал министр транспорта и коммуникаций **Алексей Авраменко** [5]. По большей части правительства отреагировали на кризис, обозначив порты, судоходство и автотранспортные услуги необходимыми, и поэтому на них не распространяются меры изоляции. Хотя многие аэропорты в мире закрыты для пассажирских рейсов, большинство из них по-прежнему открыты для грузов, что может иметь важное значение для борьбы с COVID-19 (например, для перевозки предметов медицинского назначения). Более тесное сотрудничество между правительством и сторонними логистическими компаниями было необходимым, чтобы решить проблему поставок, устранить узкие места и облегчить очистку от таможенных пошлин.

Сторонние логистические компании приняли ряд мер по устранению этих неопределенностей, некоторые компании ввели новые протоколы социального дистанцирования на складах, дезинфекции рабочих мест или обеспечения защитным снаряжением; адаптация предложений услуг к текущему спросу: некоторые большие компании играют важную роль в доставке предметов медицинского назначения. Например, UPS предоставил бесплатный воздушный транспорт для двух миллионов масок и защитного снаряжения в Ухань в феврале. Склады и розничные торговцы делают упор на продуктовые поставки, поскольку спрос на товары первой необходимости высок [3].

## **Заключение.**

В связи с мировым кризисом, вызванным COVID-19, логистическая сфера нуждается в помощи. Карантинные меры, принятые для подавления эпидемии, привели к загруженности большинства аэропортов и морских терминалов и, следовательно, к нарушению условий и сроков доставки грузов. Транспортная логистика несет потери. Автотранспортным компаниям сложнее всего, так как запаса прочности практически нет. Все зависит от финансовых партнеров, а именно лизинговых компаний, банков и производителей автомобилей, которые кредитуют автопредприятия. Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожных перевозчиков. Преодоление данного кризиса – важное испытание для управленческой команды логистических компаний.

## **Литература**

1. Влияние коронавируса на логистику – логистические тренды 2020-2021 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/>.
2. The impact of COVID-19 on transport volume and freight capacity dynamics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2590198220300762>.
3. How COVID-19 has impacted global supply chains [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.logisticsit.com/articles/2020/08/24/how-covid-19-has-impacted-global-supply-chains>.
4. The Impact of COVID-19 on Logistics [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final\\_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5](https://www.ifc.org/wps/wcm/connect/2d6ec419-41df-46c9-8b7b-96384cd36ab3/IFC-Covid19-Logistics-final_web.pdf?MOD=AJPERES&CVID=naqOED5).
5. Минтранс отмечает негативное влияние пандемии на транспортную отрасль [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://reform.by/154805-mintrans-otmechaet-negativnoe-vliyanie-pandemii-na-transportnuju-otrasl>.

Представлено 06.11.2020