

**Т.И. Кубасова,
Д.С. Уткина**

**ПОСЛЕДСТВИЯ ПАНДЕМИИ COVID-19
В ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОМ СЕКТОРЕ
И МЕРЫ ПО ИХ ПРЕОДОЛЕНИЮ**

Данная статья посвящена экономическим последствиям эпидемии COVID-2019. В работе рассматриваются основные проблемы, с которыми столкнулся транспортно-логистический сектор в связи с пандемией COVID-19. На основе анализа публикаций исследуемого периода выявлены основные факторы, влияющие на развитие транспортно-логистической отрасли в настоящее время. Проанализировано состояние отрасли в период первого этапа введения ограничений (весенний период) и после их снятия (летний период). Рассмотрен комплекс мер, внедряемых предприятиями транспортно-логистического сектора для преодоления негативных последствий пандемии. Обозначены основные драйверы в области цифровизации логистики и отмечены преимущества, которые может получить компания, внедряя технологии виртуальной и дополненной реальности в свои логистические процессы. Рассмотрена необходимость разработки на предприятиях транспортно-логистического сектора стратегии реагирования на последствия пандемии COVID-19.

Ключевые слова: стратегия; риски; логистика; пандемия COVID-19; экономика; кризис; цифровизация.

**T.I. Kubasova,
D.S. Utkina**

**CONSEQUENCES OF THE COVID-19 PANDEMIC
IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SECTOR
AND MEASURES TO OVERCOME THEM**

This article focuses on the economic consequences of the COVID-2019 epidemic. The paper examines the main problems faced by the transport and logistics sector in connection with the COVID-19 pandemic. Based on the analysis of publications of the period under study, the main factors affecting the development of the transport and logistics industry at the present time are identified. The state of the industry during the first stage of restrictions introduction (spring period) and after their removal (summer period) is analyzed. A set of measures implemented by enterprises in the transport and logistics sector to overcome the negative consequences of the pandemic is considered. The main drivers in the field of logistics digitalization are identified and the advantages that a company can get by implementing virtual and augmented reality technologies in its logistics processes are noted. The necessity of developing a strategy for responding to the consequences of the COVID-19 pandemic at enterprises in the transport and logistics sector is considered.

Keywords: strategy; risks; logistics; COVID-19 pandemic; economy; crisis; digitalization.

Введение

В современных условиях глобализации мира пандемия COVID-19 привела к серьезным сбоям в функционировании всей мировой экономики. Большая часть договоров и соглашений прекратила работать в период этих масштабных потрясений, хотя предоставление критически весомых услуг (в том числе в области здравоохранения, транспортно-логистическом секторе) должно было осуществляться с определенной степенью стабильности даже во время потрясений [5]. Вспышка коронавирусной инфекции была неожиданной и масштабной, что сказалось на всех составляющих цепочки создания добавленной стоимости как на микро-, так и на макроуровне. Это позволяет сделать вывод о том, что COVID-19 можно отнести к парадоксу «черного лебедя», т.е. риска неопределенности [10].

Как показали опросы, проведенные PwC среди руководителей и экспертов в области управления рисками крупных российских компаний разных секторов бизнеса, более подготовленными к экономическим вызовам COVID-19 были те компании, у которых в реестр рисков были включены риски, которые реализовались в последние несколько месяцев (74 %), но лишь 16 % компаний имели в своем реестре риск, сходный с ситуацией с COVID-19. Опрос показал, что независимо от существующих стратегий в области управления рисками 74 % компаний из числа опрошенных скоординировали свои действия в рискованной ситуации, вызванной COVID-19, и создали оперативные (кризисные) подразделения по управлению критическими рисками [11].

Вместе с тем опасность появления второй волны коронавируса и отсутствие стабильности на экономических рынках ставят перед научным сообществом и представителями отраслевых сообществ вопросы поиска новых путей развития общества и разработки мер по преодолению негативных последствий пандемии, что обосновывает актуальность данного исследования.

Цель исследования – анализ последствий пандемии COVID-19 в транспортно-логистическом секторе и рассмотрение возможных мер по их преодолению.

Задачи исследования:

- выявление последствий пандемии COVID-19 для предприятий транспортно-логистического сектора;
- рассмотрение мер по преодолению негативных последствий пандемии для предприятий транспортно-логистического сектора.

Методы исследования. Анализ специальной литературы в области логистики [1–3; 5; 12] и информационно-аналитических исследований [4; 8; 9; 11] позволил выявить последствия пандемии COVID-19 для предприятий транспортно-логистического сектора и меры по их преодолению.

В настоящее время можно констатировать тот факт, что пандемия, безусловно, оказала значительное влияние на состояние транспортно-логистического сектора в 2020 г. Но эксперты указывают на разнонаправленные тренды в период ограничений и после их снятия. Поэтому в рамках проводимого исследования мы выделили два этапа, отражающие эту разнонаправленность. Первый этап (весенний период) характеризовался разрывом инфраструктурных цепочек, падением объемов производства и транспортировки, а также остановкой деятельности мно-

гих предприятий отрасли. На втором этапе (летний и осенний периоды) транспортно-логистический сектор, наоборот, показал резкий рост объемов перевозок и одновременно кардинально изменил структуру транспортных потоков.

На первом этапе (весенний период) пандемия и связанные с ней ограничения оказали негативное влияние на макроэкономические показатели, которые характеризуются спадом объемов производства, ростом безработицы, снижением инвестиционной активности. По оценкам Infra One, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая оцениваются в 507 млрд р., из них почти 50 % – 230,3 млрд р. – это потери транспортной отрасли (рис. 1, 2) [4].

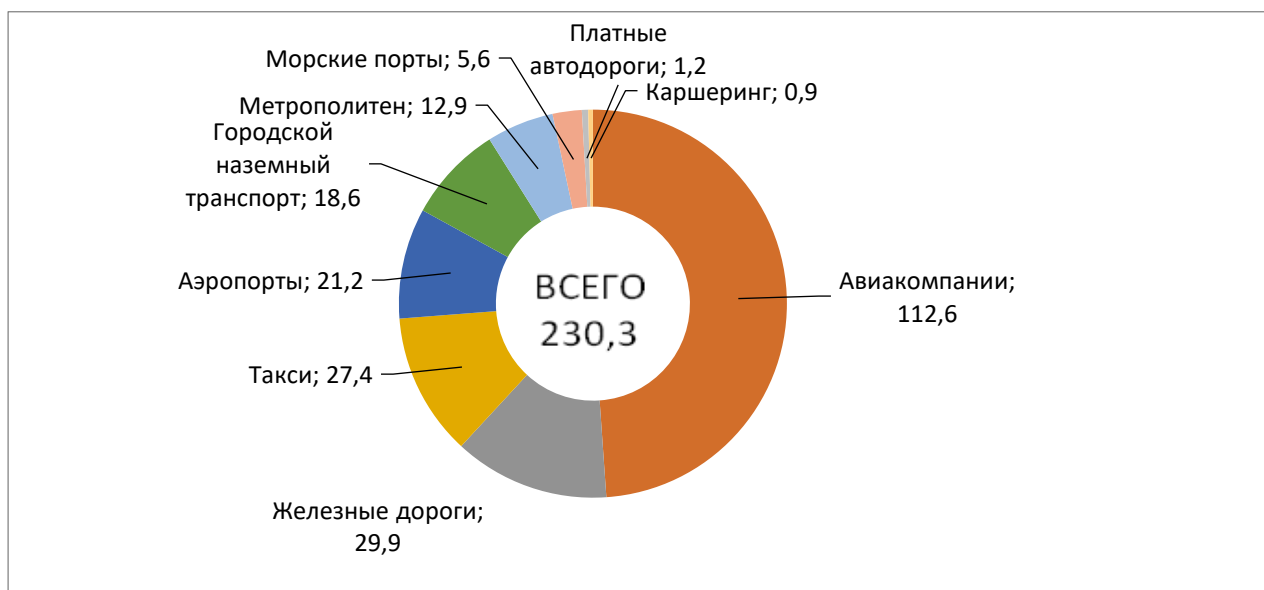


Рис. 1. Потери российских транспортных компаний от ограничений в связи с коронавирусом, млрд р.



Рис. 2. Доля потерь в годовой выручке транспортных компаний, %

По мнению экспертов PwC [9], в результате вспышки COVID-19 в транспортно-логистическом секторе на первом этапе (весенний период) наблюдались следующие негативные последствия:

– повсеместно наблюдались сокращения и задержки в перемещении и доставке товаров (оказании услуг) между государствами, что негативно сказалось на деятельности предприятий во всех отраслях экономики;

– произошло нарушение в поставках жизненно необходимых товаров врачебного назначения, пищевых продуктов и продуктов первой необходимости в результате разрыва масштабных цепочек поставок и отсутствия гарантий со стороны поставщиков;

– наблюдалась дестабилизация и приостановка работы социального автотранспорта (автобусов, метро, такси), а также возникли трудности в ежедневной работе автотранспорта в связи с социальным дистанцированием, удаленной работой и невыходом работников на работу [9].

После снятия ограничений на втором этапе (лето – осень) в мире и в России резко выросли объемы перевозок грузов, особенно в области контейнерной индустрии, где по итогам девяти месяцев прогнозируется позитивная динамика. Эксперты из Alfaliner называют 2020 г. «одним из самых странных» для перевозок контейнерами, так как, несмотря на их рост, непредсказуемость в прогнозировании объемов остается очень высокой. Также отмечается резкий рост и в сфере экспресс-доставки. Так, по данным центра исследований Pony Express, наблюдается рост рынка складской логистики (30 %) с одновременным ростом сегмента LTL (перевозка сборных грузов) и сокращением FTL (магистральные межрегиональные перевозки). Наибольший рост пришелся на логистический аутсорсинг в сфере онлайн-торговли – 45 % к уровню 2019 г. [6].

Для преодоления негативных последствий пандемии предприятия транспортно-логистического сектора должны:

- оперативно применять все доступные меры господдержки;
- использовать преимущества современных технологий цифровизации с целью повышения эффективности бизнес-процессов;
- мобилизовать внутренние ресурсы в области управления рисками.

Главную роль в выходе из сложившейся ситуации играет государство, так как от своевременности принятия антикризисных мер зависит скорость оздоровления всей экономики страны. Так, в начале октября 2020 г. транспортные власти России реализовали пилотный проект по использованию электронной транспортной накладной (ЭТрН) при перевозке грузов из Санкт-Петербурга в Москву транспортной компаний «Интеко». Время оформления составило две минуты.

Для вывода из кризисного состояния логистической отрасли в настоящее время рассматриваются к внедрению следующие меры господдержки [7]:

1. В большинстве случаев поддержка оказывается муниципальному автотранспортному сектору (железные дороги, авиация).

2. Коммерческому сектору господдержка оказывается при помощи внедрения налоговых каникул, отмены или понижения дорожного сбора, а также экономической поддержки фирмам, которые несут расходы средств, связанные с пандемией.

3. Если говорить про автоперевозки, то важной является поддержка в уменьшении расходов на запчасти для транспортных средств, к примеру с помощью понижения ввозных пошлин либо ставки НДС на данную категорию товаров.

4. Очень действенными мерами могут также быть: мораторий на штрафы (помимо штрафов, регулирующих защищенность дорожного движения), отмена взимания платы за проезд по федеральным магистралям, освобождение от

налогов самых незащищенных перевозчиков – ИП с одной-двумя машинами, приостановка лизинговых платежей без штрафов [7].

Организации транспортно-логистического сектора, которые следят за трендами и стремительно приспосабливаются к меняющимся условиям, смогут оперативно управлять обстановкой, в том числе и во время пандемии, а также создавать востребованные предложения и усиливать собственные позиции в бизнесе.

Цифровизация – самый мощный тренд, трансформирующий все сегменты транспорта и логистики [4]. Цифровизация уже изменила, особенно после первой волны пандемии, все сегменты транспорта и логистики, и, по прогнозам, в ближайшие годы она будет самой сильной тенденцией, которая коренным образом изменит рассматриваемый бизнес в следующих направлениях:

- упрощение внутренних процессов с более широким применением цифровых решений;
- снижение бизнес-рисков за счет онлайн-платежей;
- увеличение выручки за счет расширенного взаимодействия с клиентами по цифровым каналам;
- расширение возможностей для онлайн-маркетинга;
- снижение негативного эффекта от нехватки квалифицированных специалистов;
- снижение стоимости обслуживания клиентов;
- удовлетворение потребностей клиентов посредством совершенно новых услуг.

Цифровые решения влияют на бизнес-процессы и модели, а их применение обусловлено изменениями в потребительском поведении, доступностью технологий и экономическим эффектом (табл.).

Основные драйверы цифровизации

Поведение потребителей	Потребители, в особенности из поколения «С», уже полностью адаптировались к цифровой среде. Для них вполне естественно быть онлайн, и они все чаще готовы делиться своими данными
Доступность технологий	Цифровые технологии продолжают расширять свое влияние. Базовая инфраструктура цифрового мира теперь обеспечивает широкополосным доступом в Интернет миллиарды пользователей
Экономический эффект	Экономические выгоды от цифровизации вполне реальны. Значительные средства вкладываются в развитие новых цифровых технологий и компаний, и финансовые рынки поощряют новаторов первопроходцев беспрецедентно высокой оценкой стоимости их бизнеса

Ожидания транспортно-логистических компаний от цифровизации, выгода, которую рассчитывают получить от инвестиций в цифровые технологии, представлены на рис. 3.

Для оперативного реагирования на негативные последствия, вызванные пандемией, на предприятиях транспортно-логистического сектора предлагается разработать стратегию реагирования на последствия COVID-19, для реализации которой на предприятии необходимо создать центральный пункт управления, наделенный достаточными полномочиями и инструментами для организации скоординированной и эффективной работы по управлению кризисной ситуацией.

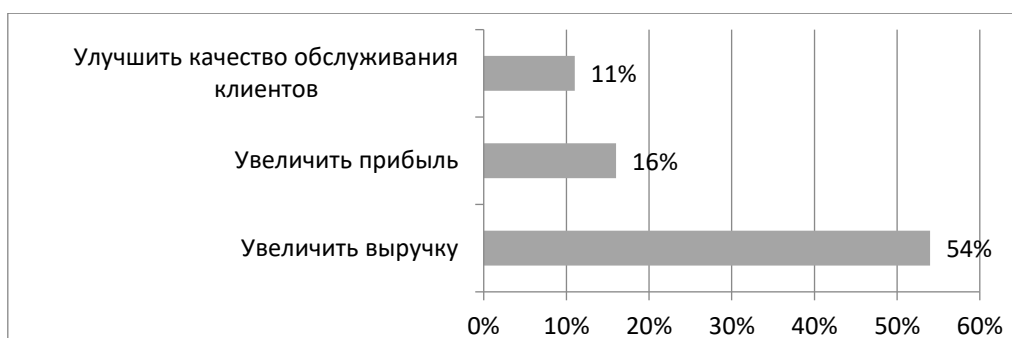


Рис. 3. Ожидания транспортно-логистических компаний от цифровизации, %

Устойчивость деятельности организаций может быть повышена с помощью идентификации будущих опасностей, реагирования на них и снижения убытков от их последствий. Важность учета рисков в условиях неопределенности, связанной с продолжением пандемии, подтверждает опрос, проведенный специалистами PwC, которые оценили изменения функции управления рисками [8] (рис. 4).

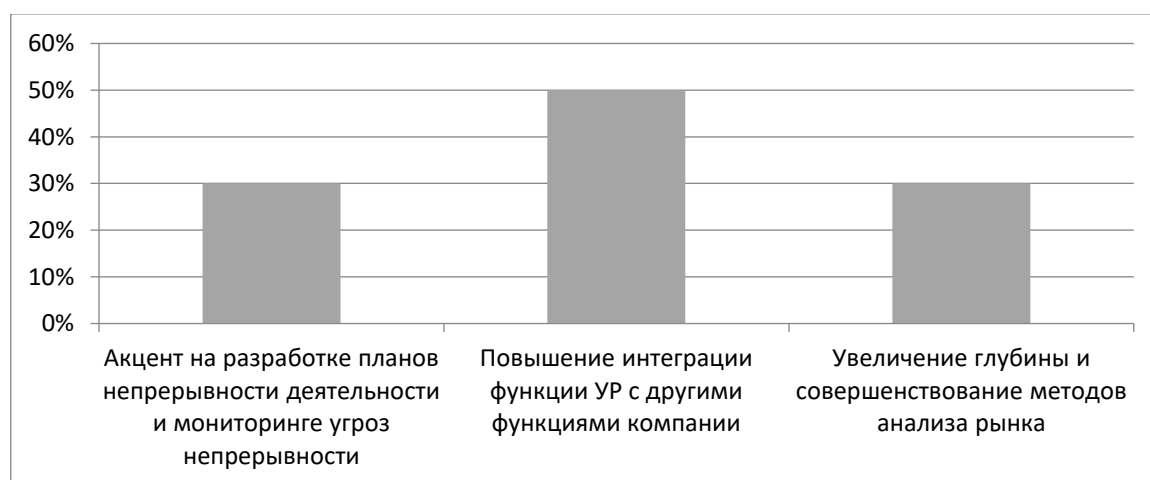


Рис. 4. Оценка изменения функции управления рисками, %

Половина респондентов убеждена, что в «новой реальности» необходимо повышение интеграции функции управления рисками в деятельность других бизнес-функций компании, в том числе и стратегическую. Но при этом многие респонденты отметили, что в будущем надо повышать не только уровень интеграции, но и уровень разработки планов непрерывности деятельности и мониторинг угроз непрерывности, а также глубину и совершенствование методов проводимого анализа рисков.

Выводы

К негативным последствиям в сфере транспортно-логистических услуг можно отнести: сокращение и задержки в перемещении и доставке товаров (оказании услуг) между государствами; нарушение в поставках жизненно не-

обходимых товаров; дестабилизация и приостановка работы социального автотранспорта.

В результате выявленных последствий определены основные направления снижения рисков, связанных с пандемией, на предприятиях транспортно-логистического сектора:

- разработка эффективных мер государственной поддержки для предприятий транспортно-логистического сектора;
- внедрение передовых технологий цифровизации в области логистики с целью повышения конкурентоспособности предприятий в посткризисный период;
- разработка на предприятиях транспортно-логистического сектора стратегии реагирования на последствие рисков по типу пандемии.

Таким образом, пандемия COVID-19 не только выявила слабые места в организации деятельности предприятий всех сфер деятельности, включая транспортно-логистическую сферу, но и определила возможности и перспективы для их дальнейшего развития.

Список использованной литературы

1. Алесинская Т.В. Основы логистики. Общие вопросы логистического управления / Т.В. Алесинская. – Таганрог : Изд-во ТРТУ, 2005. – 121 с.
2. Kubasova T. Priorities of the logistics risks management in the resource support of construction projects / T. Kubasova, V. Tkach, I. Tsvigun. – DOI <https://doi.org/10.1051/mateconf/201821208010> // Investment, Construction, Real Estate: New Technologies and Special-Purpose Development Priorities : International Scientific Conference. – 2018. – Vol. 212.
3. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика. Основы логистики : учебник. – Москва : Проспект, 2020. – 352 с.
4. Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки. – URL: <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki>.
5. Моисеева Н.К. Экономические основы логистики / Н.К. Моисеева. – Москва : Инфра-М, 2020. – 528 с.
6. Пандемия роста. Объемы спроса во всех сегментах логистического рынка растут, но не поддаются прогнозам. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4538639>.
7. Поддержка бизнеса в условиях пандемии: предложения бизнес-сообщества. – URL: <https://www.garant.ru/news/1345144>.
8. Пять факторов, влияющих на развитие транспортно-логистической отрасли: обзор тенденций развития транспорта и логистики в 2019 году. – URL: <https://www.pwc.ru/ru/transportation-logistics/assets/obzor-tendentsiy-razvitiya-transporta-i-logistiki-v-2019.pdf>.
9. Росконгресс. Пространство доверия / COVID-19. Вызовы и их влияние на транспортно-логистический сектор. – URL: <https://roscongress.org/materials/covid-19-vyzovy-i-ikh-vliyanie-na-transportno-logisticheskiy-sektor>.

10. Талёб Н.Н. Чёрный лебедь. Под знаком непредсказуемости / Н.Н. Талёб ; пер. с англ. В. Сонькина, А. Бердичевского, М. Костионовой, О. Попова ; под ред. М. Тюнькиной. – Москва : Колибри, 2009. – 528 с.

11. Управление рисками: испытание кризисом и грядущие изменения работы в новых условиях Опрос руководителей функции управления рисками, апрель 2020 г. – URL: file:///C:/Users/User/Desktop/В%20работе%20статья/covid-19-erm-results.pdf.

12. Управление цепями поставок. Логистика и управление цепями поставок. Теория и практика : учебник. – Москва : Проспект, 2020. – 224 с.

Информация об авторах

Кубасова Татьяна Иннокентьевна – доктор экономических наук, профессор, кафедра менеджмента, маркетинга и сервиса, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: kubasovati@bgu.ru.

Уткина Дарья – студент, Байкальский государственный университет, г. Иркутск, Российская Федерация, e-mail: ds-bogdanova@yandex.ru.

Authors

Kubasova, Tatyana I. – D.Sc. in Economics, Professor, Department of Management, Marketing and Service, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: kubasovati@bgu.ru.

Utkina, Darya – Student, Baikal State University, Irkutsk, the Russian Federation, e-mail: ds-bogdanova@yandex.ru.