

Ляпустин Павел Константинович,

к.т.н., доцент, Ангарский государственный технический университет,

e-mail: lpk62@mail.ru

Носенко Анастасия Руслановна,

студент, Ангарский государственный технический университет,

e-mail: nosenko.nastya.20027@mail.ru

АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК НА ПРИМЕРЕ ПЕРИОДА ПАНДЕМИИ

Lyapustin P.K., Nosenko A.R.

ANALYSIS OF THE FUNCTIONING OF MULTIMODAL FREIGHT TRANSPORTATION ON THE EXAMPLE OF THE PANDEMIC PERIOD

Аннотация. В статье рассмотрено состояние транспортной отрасли России в период массового распространения пандемии «COVID-19». В работе проанализированы основные показатели деятельности транспортно-экспедиционных организаций в условиях пандемии. Исследовано понятие мультимодальных перевозок. Дана оценка вклада каждого вида транспорта в осуществлении грузоперевозок с учётом влияния «COVID-19».

Ключевые слова: пандемия, международная торговля, логистический рынок, мультимодальные перевозки.

Abstract. The article examines the state of the Russian transport industry during the period of the massive spread of the COVID-19 pandemic. The paper analyzes the main performance indicators of freight forwarding organizations in the context of a pandemic and examines the concept of multimodal transportation. An assessment of the contribution of each type of transport in the implementation of cargo transportation is given, considering the impact of COVID-19.

Keywords: pandemic, international trade, logistics market, multimodal transportation.

Принимая во внимание тот факт, что 2020 год стал переломным моментом для всех отраслей бизнеса, следует произвести анализ того, как были решены основные логистические и транспортные задачи в транспортной отрасли в мире, и в России в частности. По причине пандемии по всему миру были введены жёсткие ограничительные меры, которые нарушили устойчивые и установившиеся связи между производителями и потребителями. Как результат вынужденных действий это отрицательно сказалось на мировой логистике. В самом начале пандемии наблюдался полный хаос и неопределенность на рынке перевозок. В рамках логистики все транспортные компании столкнулись с похожими основными тенденциями, вызванными внедрением ограничительных мер. Одной из них является отсутствие плана основных мероприятий и должностных инструкций, что оказало серьезное отрицательное влияние на большинство компаний, не готовых к масштабным ограничениям. Отсутствие разработанного плана для функционирования в условиях карантина вызвало серьезный негативный эффект в сфере логистики. Как результат – закрытие границ и предприятий многих государств с целью предотвращения распространения инфекции привело к огромным проблемам в поставках товарной продукции. В 2020 году

снизился спрос, и резко сократилась покупательная способность граждан, что также привело к вынужденному закрытию многих производств и представительств.

Общий объем международной торговли товарами резко снизился в первой половине 2020 года. Пандемия COVID-19 существенно повлияла на всю мировую экономику. По результатам исследований UNCTAD, следует сделать вывод о том, что падение международной торговли произошло наиболее резко во втором квартале 2020 года. К этому времени объем мировой торговли товарами по сравнению с тем же кварталом 2019 года упал на 20-30%.

Также можно сделать вывод, принимая во внимание данные Федеральной таможенной службы [1], что импорт России из стран дальнего зарубежья в 2020 году снизился на 15-20% в сравнении с данными 2019 года за тот же период времени (табл. 1).

Таблица 1

Импорт России из стран дальнего зарубежья

Наименование товарной группы	2020 год		2019 год		Темп роста, в %
	август		август		
	млн. долларов США	% к итогу	млн. долларов США	% к итогу	
Всего	16 715,1	100,0	18 826,9	100,0	88,8

На рисунке 1 представлены торговые тенденции ведущих мировых экономик, которые дополнительно демонстрируют масштабы спада в международной торговле вследствие пандемии COVID-19. Если рассматривать экономику Китая, которая в первую очередь столкнулась с последствиями, то можно отметить факт того, что после снижения в начале пандемии китайский экспорт довольно быстро стабилизировался во втором квартале 2020 года, а затем резко оказался на пути с годовым приростом более чем на 10%.

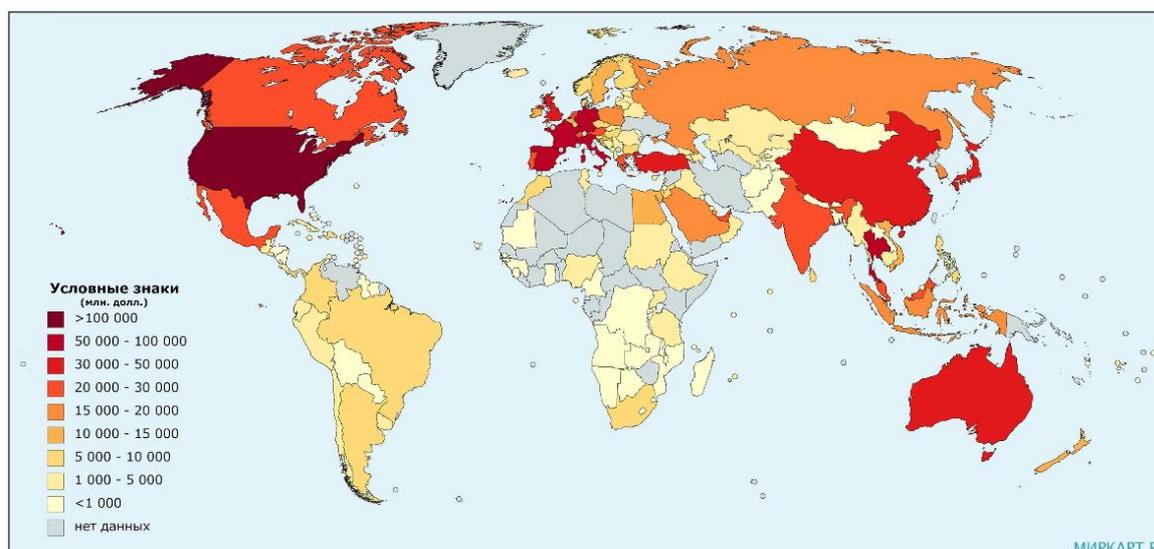


Рисунок 1 – Торговые тенденции ведущих стран экономик мира

Эксперты UNCTAD провели оценку мировой торговли (Конференция ООН по торговле и развитию) [2], где по результатам исследования определено, что более 90% объема товаров перевозится с участием нескольких видов транспорта. Следует отметить, что по этой причине на фоне пандемии контейнерные перевозки упали более чем на 10%, а воздушные – на 17%. Перевозки автомобильным транспортом в России снизились более чем на 7% по сравнению с 2019-м годом. Проблемы, с которыми столкнулись перевозчики в период пандемии, разнообразны и зависят от вида транспорта. В таблице 2 представлены основные риски, возникающие при перевозках грузов в условиях пандемии по видам транспорта.

Таблица 2

Основные риски, возникающие при перевозках грузов в условиях пандемии по видам транспорта

Вид транспорта	Основные риски, возникающие при перевозках грузов в условиях пандемии
Воздушный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • отмена рейсов из-за эпидемиологической ситуации в мире; • повышение коэффициента (в 2-3 раза) на тарифы на перевозку грузов.
Железнодорожный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • повышение тарифов на перевозки грузов; • снижение количества свободных вагонов.
Водный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • увеличение сроков совершения таможенных операций; • проблемы с оборачиваемостью контейнеров; • запрет в некоторых портах схода на сушу из-за эпидемиологической ситуации; • рост тарифов на фрахт (в 5-6 раз).
Автомобильный транспорт	<ul style="list-style-type: none"> • рост тарифов на автомобильные перевозки (в среднем на 50%); • закрытие границ со странами, где введены ограничения во время эпидемии коронавируса; • очереди на границах из-за карантинных ограничений; • порожний пробег в обратном сообщении.

Интеграция различных видов транспорта и узлов в глобальную цепочку поставок для осуществления перевозки, с целью доставки продукции во все части мира по оптимальной цене, называется мультимодальными перевозками [2]. Под мультимодальными перевозками следует понимать, перевозки грузов, в которых принимают участие как минимум два или более вида транспорта, где право собственности на груз остается у единого оператора.

Чаще всего мультимодальные и комбинированные перевозки представлены следующими сочетаниями видов транспорта: автомобильный – железнодорожный, автомобильный – водный, железнодорожный – водный и автомо-

бильный – железнодорожный – водный. Участие воздушного транспорта в комбинированных грузовых перевозках незначительно и происходит в основном во взаимодействии с автомобильным транспортом [4, 5].

Принимая во внимание тот факт, что в организации международных перевозок в основном выбираются мультимодальные перевозки, следует учитывать, что для такого способа перевозок увеличивается и количество основных рисков.

В ситуациях подобной пандемии COVID-19 с целью обеспечения бесперебойной работы и эффективной деятельности мультимодального оператора следует придерживаться норм и ограничений в работе. Необходимо проводить регулярные инструктажи сотрудников по применению мер личной гигиены, регулярную дезинфекцию оборудования. Кроме того, учитывать и положительный факт того, что если в самом начале пандемии на рынке перевозок наблюдался полный хаос и неопределенность, то за довольно короткое время мировые транспортные компании смогли в этих условиях разработать абсолютно новые подходы в рамках организации логистических систем, и научились работать в условиях карантинных мер.

В нашей стране были предприняты дополнительные мероприятия для улучшения грузоперевозок, включая внедрение системы «Платон» вместо традиционных бумажных пропусков.

Соответствующее обращение в Правительство и Минтранс России было подготовлено Межотраслевым экспертным советом по развитию грузовой автомобильной и дорожной отрасли. В документе перевозчики просили исключить получение бумажных пропусков, так как данная процедура замедляет товарооборот и создает дополнительную нагрузку на бизнес, а также может негативно сказаться на здоровье водителей, потому что они вынуждены стоять в очередях за пропуском, рискуя своей безопасностью.

Анализируя последствия пандемии COVID-19, необходимо обратить внимание на то, что с транспортного рынка ушли «слабые» компании. Развитие транспортных услуг в настоящее время в Российской Федерации ориентировано по большей части на внутреннюю транспортировку грузов. Наступивший кризис стал толчком для усиления и развития внутреннего производства в нашей стране.

Необходимо отметить, что вызванная пандемией кризисная ситуация подчеркнула важность государственной поддержки транспортной отрасли Российской Федерации. Транспортные компании в нашей стране внимательно следят за международными тенденциями и гибко адаптируются к различным обстоятельствам. В настоящее время они имеют возможность эффективного управления в различных ситуациях и предлагают востребованные услуги в области транспорта.

Обобщая, можно отметить, что данный анализ демонстрирует значительное воздействие пандемии на международную торговлю и динамику рынка логистических услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Федеральная таможенная служба. Экспорт и импорт Российской Федерации по товарам. – Текст: электронный – URL: <https://customs.gov.ru/folder/502> (дата обращения: 05.03.2024).

2. **Вакуленко, С. П.** Актуальные вопросы классификации смешанных перевозок / С.П. Вакуленко, О. Н. Ларин, Е. Б. Куликова – Текст : непосредственный // Логистика: современные тенденции развития. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции. – 2019. – С. 78-84.

3. **Бутакова, Н. А.** Проблемы эволюции мультимодальных перевозок в международной торговле / Н. А. Бутакова. – Текст : непосредственный // Управленческое консультирование. – 2016. – №4.

4. **Лебедева, О. А.** Транспортная инфраструктура как основополагающий фактор эффективного функционирования экономики страны / О. А. Лебедева, Ю. О. Полтавская, З. Н. Гаммаева, Т. В. Кондратенко. – Текст : непосредственный // Сборник научных трудов Ангарского государственного технического университета. – 2018. – Т. 1. № 15. – С. 125-130.

5. **Антонов, Д. В.** Основные принципы развития транспортных систем городов / Д. В. Антонов, О. А. Лебедева. – Текст : непосредственный // Вестник Ангарской государственной технической академии. – 2014. – № 8. – С. 149-155.