

УДК 656.09

ВЛИЯНИЕ COVID-19 НА РАБОТУ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ

Михайлова С.С., студент гр. АПб-181, III курс
Худайбердина Р.М., студент гр. АПб-181, III курс
Штоцкая А.А., доцент, к.т.н.
Кузбасский государственный технический
университет имени Т.Ф. Горбачева
г. Кемерово

Стремительное распространение коронавирусной инфекции в мире привело к развитию глобального кризиса в области здравоохранения и масштабным экономическим последствиям. Одной из основных мер для того, чтобы сдержать инфекцию стало ограничение транспортной активности.

Мировая транспортно-логистическая система оказалась одной из пострадавших сфер в результате пандемии COVID-19. Факторами, которые лежат в основе негативных последствий, являются: закрытие государственных границ, внедрение ограничений на передвижение как людей, так и грузов, разрыв производственных цепочек, а также снижение спроса и покупательной способности. Под влияние данных факторов попали как индивидуальный и общественный транспорт в городах, так и пассажирские и грузовые перевозки в странах и между ними.

Международные пассажирские перевозки, существенная часть которых относится к воздушному транспорту, испытали небывалое сокращение из-за закрытия государственных границ и других ограничительных мер, введенных правительствами. Данная ситуация вызвала потери бюджета автотранспортных предприятий, а также значительное сокращение рабочих мест. Влияние коронавируса на сферу грузовых перевозок оказалось предопределенным и проявилось в снижении спроса на услуги транспортных компаний. Но несмотря на это, по мере оживления экономики, прослеживается и стабилизация на международном рынке транспорта. На автотранспортные предприятия легла серьезная задача организации доставки медицинских масок, перчаток и других нужных товаров в условиях дефицита, который сложился в первые месяцы коронавирусной инфекции. Текущие условия благоприятствуют повышению спроса на железнодорожный транспорт, который раньше использовался не так активно по экономическим соображениям.

Сфера городского пассажирского транспорта ощутила снижение спроса на услуги из-за введенных ограничений, а также отказа граждан пользоваться общественным транспортом из-за высокого риска заражения. При этом потребность в сохранении качества и регулярности оказания значимой для общества услуги при введении ограничительных мер привела к тому, что увеличились затраты компаний вследствие уменьшения количества пассажиров и дохода,

что привлекло внимание правительств и стало одним из основных направлений поддержки государства.

В связи с пандемией были существенно сокращены два главных направления товаров России - Европейский союз и Китай. В связи с этим снизился как импорт, так и экспорт. Из-за того, что меры карантина постоянно усиливались, на таможне возникали задержки, что влекло за собой увеличение сроков доставки. В связи с этим произошел рост внутривоссийского трафика и изменения цепей международных перевозок. Для поддержки логистических компаний Правительство РФ ввело дополнительные меры: налоговые каникулы, отсрочки по выплате кредитов, временная отмена арендной платы [4].

В России логистические компании переживают тяжелые времена. Экспертные оценки показали, что убытки транспортной отрасли превышали 230 миллиардов рублей на начало мая 2020 года, а основным сегментом, понесшим основную долю убытков, является авиационный, так как логистические операции данного сегмента практически были остановлены. Так же в тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, компании, которые занимаются перевозками водным транспортом, а также автотранспортный сегмент. На рисунке 1 показаны потери российских сегментов транспортной отрасли [2].

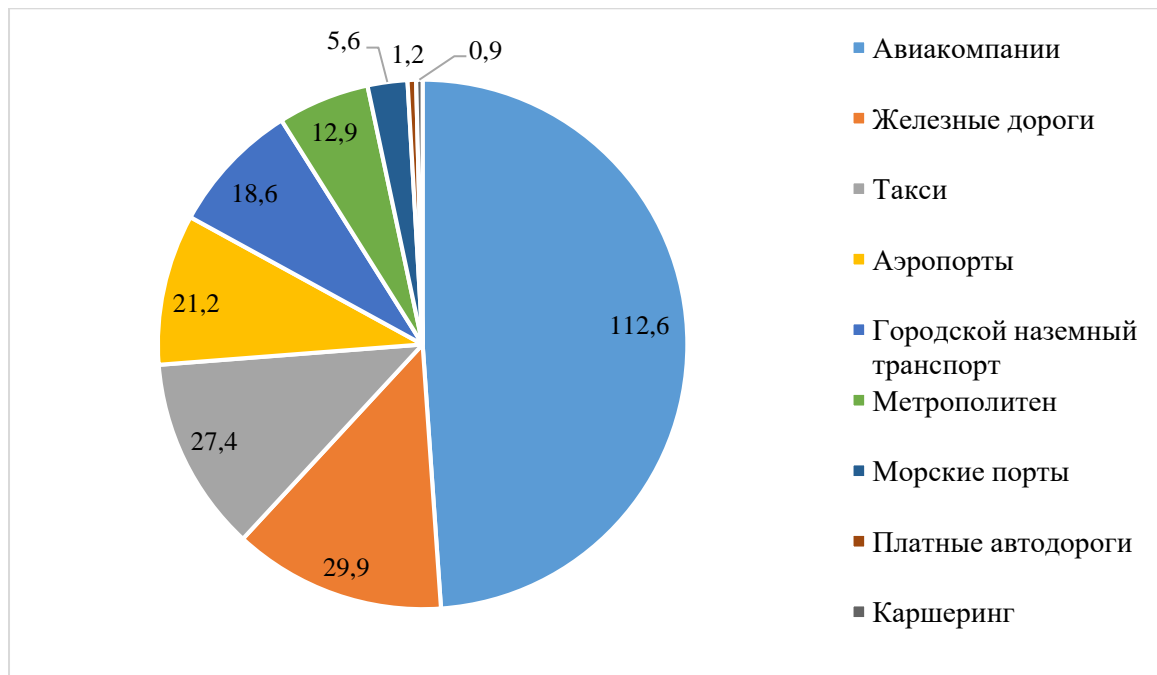


Рисунок 1 – Потери российских сегментов транспортной отрасли в период ограничений, связанных с COVID-19 (млрд руб.)

По оценкам экспертов, авиакомпании и аэропорты потерпели большие потери, по подсчетам около 140 миллиардов рублей. Основные потери понесли направления международных перевозок. Из-за снижения грузопотока большинство авиакомпаний работают по чартерному расписанию. Тарифы таких перевозок определяются перевозчиками в момент бронирования. Основная

часть грузов в Сибирь и на Дальний Восток отправляется не воздушным транспортом, а автомобильными магистральными перевозками.

Как и авиаперевозки, железнодорожные перевозки переживают кризис. По подсчетам экспертов железные дороги потеряли около 30 миллиардов рублей. Но при всех потерях есть и позитивные стороны. Например, восстановление грузового потока из стран Азии. Для стимулирования перевозок ОАО РЖД приняло беспрецедентные меры - скидки на транспортировку угля и других грузов. Железнодорожные перевозки в другие направления осложнены [3].

Несмотря на то, что границы закрыли, в секторе отечественных морских контейнерных перевозок, согласно показателям первого квартала, прослеживается позитивная динамика. Однако обстановка в Европе усложнилась, вследствие чего отправки оттуда грузов и порожних контейнеров на Восток уменьшились.

Несмотря на достаточно большой долевым показатель, скидки в полной стоимости перевозки, как отметили участники рынка, практически не имеют значения. Издавна сегмент перевозок в контейнерах был неустойчивым не только из-за нишевости, но и из-за немаленького акцента на импорт. За последнее время уровень экспорта контейнеров существенно вырос, что способно поддержать стремительное восстановление после спада коронавирусной инфекции, при этом импорт и внутренние перевозки попадут под давление слабой экономики.

Из-за высоких темпов заражения COVID-19 в европейских странах отменили выход судов в океан из Юго-Восточной Азии, потому что сложно обрабатывать партии судов в европейских портах. Дело в том, что компании придерживаются принципа «лишь бы доставить», не придавая значения срокам и тарифам [3].

Также из-за порожних рейсов и нестабильной обстановки на пограничных пунктах порты начали медленнее работать. Помимо этого, с понижением спроса на перевозимую продукцию уменьшились провозные возможности. Появился дисбаланс пустых контейнеров: в одних странах их не хватало, в других было слишком много.

Большинство участников рейсов обязаны из-за карантина находиться в море, не имея возможности попасть на сушу. Моряки начали требовать ослабления карантинных мер внутри страны и осуществления пересменки персонала.

Что касается автомобильного транспорта, то из-за коронавирусной пандемии ставки из России в страны СНГ (в основном в Казахстан) поднялись приблизительно на 50%. Отгрузки в Молдавию и Сербию закрылись, так же и для коммерческого транспорта. Въезд в страны разрешен для грузового транспорта с продуктами питания и медицинскими товарами. Склады временного хранения работают как раньше. Импорт и экспорт из европейских стран осуществляются в штатном режиме [3].

COVID-19 - отправная точка для глобальных изменений в области транспорта, так как очевидно, что сегодня имеют место кардинальные перемены в

устоявшейся работе транспортной системы мира. И, несмотря на то, что в настоящее время наблюдается стагнация пандемии, в странах набирает обороты массовая вакцинация, местами даже заболеваемость снижается и многие ограничения, введенные правительствами, постепенно снимаются, неизбежные изменения в работе транспортной системы уже произошли.

Список литературы:

1. Герами, В. Д. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики : учебник и практикум для академического бакалавриата / В. Д. Герами, А. В. Колик. – Москва : Юрайт, 2019. - 438 с. – URL: <https://urait.ru/bcode/432940> (20.03.2021);
2. Диаграмма потерь [Электронный ресурс]. - Режим доступа <https://im.kommersant.ru> свободный (24.02.21);
3. Логистические тренды 2020-2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки [Электронный ресурс]. - Режим доступа <https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/> свободный (24.02.21).
4. Транспортная сфера в контексте COVID-19 [Электронный ресурс]. - Режим доступа <https://ach.gov.ru/upload/pdf/Covid-19-transport.pdf> свободный (24.02.21);