

УДК 339.1

**Мокина Алена Игоревна,**

студент,

кафедра региональной экономики, инновационного предпринимательства и безопасности,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина»

г. Екатеринбург, Российская Федерация

**Некрасов Константин Викторович,**

кандидат экономических наук, доцент,

кафедра региональной экономики, инновационного предпринимательства и безопасности,

Институт экономики и управления,

ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина»,

г. Екатеринбург, Российская Федерация

## **ПРОБЛЕМЫ                      ОРГАНИЗАЦИИ                      МУЛЬТИМОДАЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПЕРИОД ПАНДЕМИИ**

### *Аннотация:*

В статье представлены тенденции логистической сферы в 2020 году. Произведен сравнительный анализ торговли Российской Федерации с зарубежными странами по итогам прошлых лет. Исследовано понятие мультимодальных перевозок. Так же рассмотрено влияние коронавирусной инфекции Covid-19 на работу предприятий.

### *Ключевые слова:*

Международная торговля, мультимодальные перевозки, пандемия.

В начале 2020 года во всем мире произошли кардинальные изменения, коснувшиеся всех отраслей бизнеса. В связи с пандемией сформировались ограничительные меры, которые поспособствовали нарушению связи между производителями и потребителями, что отрицательно сказалось на мировой логистике. Если в самом начале пандемии на рынке перевозок наблюдался хаос и неопределенности, то сейчас, спустя год, компании разработали собственные концепции и научились работать в условиях карантинных мер.

Основные тенденции в сфере логистики, с которыми столкнулись предприятия, в связи с ограничительными мерами, включают в себя: отсутствие должностной инструкции и снижение как локального, так и международного грузопотока. Первый пункт подразумевает под собой то, что подавляющее большинство компаний не были готовы к столь масштабным ограничениям. Отсутствие разработанного плана по выполнению деятельности в условиях карантина серьезно пошатнуло логистическую сферу. Сложности в поставках так же были вызваны закрытием границ многих государств и их предприятий, с целью предотвращения распространения болезни. Произошло снижение спроса и покупательной способности граждан, а также обострилось закрытие производств и их представительств.

Объем мировой торговли товарами резко упал в первой половине 2020 года, поскольку пандемия COVID-19 значительно повлияла на мировую экономику. Согласно UNCTAD наиболее резкое падение международной торговли произошло во втором квартале 2020 года, когда объем мировой торговли товарами упал более чем на 20% по сравнению с тем же кварталом 2019 года.

Согласно данным Федеральной таможенной службы импорт России из стран дальнего зарубежья в 2020 году снизился на 12,8% по сравнению с данными предшествующего года за тот же период времени (таблица 1).

Таблица 1 – Импорт России из стран дальнего зарубежья

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

По данным таможенной статистики в январе-августе 2020 года внешнеторговый оборот России<sup>12</sup> составил 354,8 млрд. долларов США и по сравнению с январем-августом 2019 года сократился на 18,3%. В товарной структуре импорта наибольший удельный вес приходился на машины и оборудование – 46,5% (в январе-августе 2019 года – 45,8%). В товарной структуре импорта из стран дальнего зарубежья доля этих товаров составила 49,6% (в январе-августе 2019 года – 49,1%), из стран СНГ – 21,3% (20,5%).

На рисунке 1 представлены торговые тенденции некоторых крупнейших торговых экономик мира, которые дополнительно иллюстрируют масштабы спада международной торговли в результате пандемии COVID-19. Экономика Китая первой пострадала от COVID-19, и после падения в первые месяцы пандемии китайский экспорт уже стабилизировался во втором квартале 2020 года, а затем резко восстановился в течение третьего квартала 2020 года, при этом темпы роста в годовом исчислении составили почти 10%.

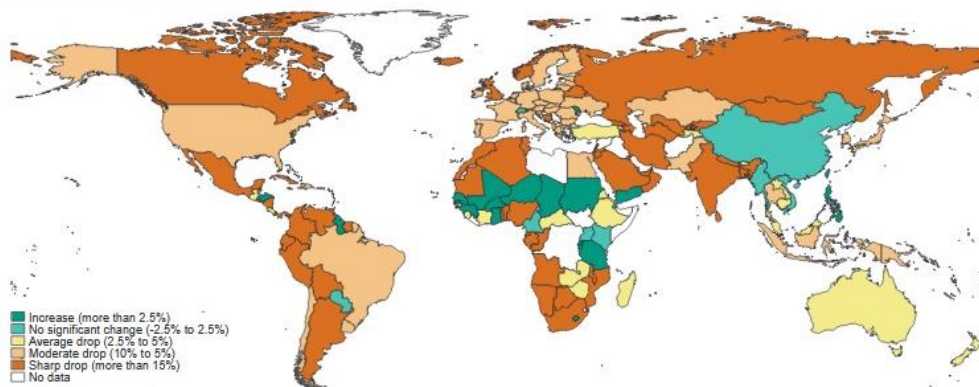


Рисунок 1 – Торговые тенденции в мире<sup>13</sup>

По оценкам экспертов UNCTAD (Конференция ООН по торговле и развитию), свыше 90% объема мировой торговли перевозится с участием нескольких видов транспорта [1]. На фоне пандемии контейнерные перевозки упали по тоннажу на 8%, авиационные на 16,8%. Так же упали и перевозки автомобильным транспортом. Общее снижение грузооборота в России превысило 5% по сравнению с 2019-м годом. Интеграция различных видов транспорта и узлов в глобальную цепочку поставок для осуществления перевозки, с целью

<sup>12</sup> Во внешнеторговый оборот России включены рыба и морепродукты Российской Федерации не подлежащие доставке для таможенного оформления на территории РФ; бункерное топливо, горючее, продовольствие и материалы, приобретенные за пределами территории РФ; товары и транспортные средства, ввезенные физическими лицами; досчеты на неучтенные объемы взаимной торговли со странами ЕАЭС.

<sup>13</sup> Источник: UNCTAD «Основная статистика и тенденции при пандемии COVID-19 в международной торговле 2020»

доставки продукции во все части мира по оптимальной цене, называется мультимодальными перевозками [2]. Концепция мультимодальных перевозок может быть описана как перемещение грузов более чем двумя различными видами транспорта, при котором право собственности на груз остается неизменным. Его экономическая основа заключается в достижении экономии за счет масштаба и экономии за счет увеличения объема при дальних путешествиях.

Стоит отметить, что перевозки по принципу мультимодализма более мобильны, чем, например, железнодорожные или автомобильные [3]. Сочетания видов транспорта при совершении мультимодальной перевозки могут быть самыми разнообразными, например:

- автомобиль – поезд – автомобиль;
- автомобиль – самолет – автомобиль;
- автомобиль – порт – автомобиль.

Исходя из этого, можно предположить, что для развития транспортной системы необходимо расширять использование такого типа перевозок. Однако, ни одна система не идеальна, в чем мы убедились благодаря пандемии. При анализе мультимодальных грузоперевозок можно выделить следующие проблемы.

#### *Регулирующие*

На данный момент существуют системы, которые юридически регулируют перевозки отдельными видами транспорта, например, Конвенция о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом [4], но отсутствует единая система нормирования мультимодальных перевозок. Особенно ярко эта проблема выражается при международных грузоперевозках, так как каждая страна имеет собственные правила и процедуры.

#### *Проблема согласования работы нескольких видов транспорта*

Хорошо продуманная и скоординированная система мультимодальных перевозок позволит избежать нежелательных задержек. Для этого необходимо иметь большой опыт и знания особенностей работы всех видов транспорта. В настоящее время самым дешевым является водный (морской) транспорт. Несмотря на это у него имеются недостатки в виде низкой скорости и труднодоступности для некоторых регионов. Во время всеобщей изоляции объем мировой торговли значительно снизился. Грузоперевозки на внутренних водных путях сократились на 8,6% (по данным InfraOne) [5], однако, потребность в медикаментах, продуктах питания и прочих товарах первой необходимости смогли сдержать резкое падение объемов морской торговли.

#### *Инфраструктура*

Если говорить о ж/д транспорте, то в нашей стране огромное количество изношенных вагонов, скорость поездов не высока. По данным Росстата главным грузовым транспортом в России являются автомобили: в 2018 году на них пришлось более 5 млрд. тонн перевозок из 8.3 млрд. т., но, несмотря на это автомобильный транспорт так же встречается с трудностями в виду отсутствия качественных дорог. Результат перевозок может зависеть от климатических условий, влияющих на дорожное покрытие.

Несмотря на все препятствия, компаниям все же удалось выработать стратегии, по которым они действуют сейчас. Компания DHL, специализирующаяся на доставке экспресс-грузов по всему миру, сформировала специальную рабочую группу, которая координирует исполнение индивидуальных планов по обеспечению непрерывной работы бизнеса и минимизации влияния пандемии на обслуживание клиентов. Реорганизация рабочих мест в соответствии с нормами социального дистанцирования для рабочих складов, переход подавляющего числа работников на удаленный режим позволят кардинально изменить имеющиеся стандартные процессы, что даст толчок к разработкам в сфере цифровизации и автоматизации.

Корпорация FedEx, занимающаяся курьерскими и почтовыми доставками, так же предприняла оперативные меры по обеспечению бесперебойной работы с целью обеспечения эффективной деятельности. Придерживаясь норм и ограничений в работе, FedEx продолжает свою деятельность и ставит в приоритет безопасность сотрудников и клиентов, поэтому

проводятся инструктажи сотрудников по применению мер личной гигиены, проходит регулярная дезинфекция оборудования, используемая при доставке отправок.

Таким образом, проведенное исследование демонстрирует высокую степень влияния пандемии на международную торговлю и рынок логистических услуг.

### СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Вакуленко С.П., Ларин О.Н., Куликова Е.Б. Актуальные вопросы классификации смешанных перевозок // Логистика: современные тенденции развития. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции, 2019. С. 78-84.
2. Aman Dua, Dr. Deepankar Sinha The Multimodal Transportation: Research Trend and Literature Review // Udyog Pragati, 2015, Vol. 39, № 4.
3. Бутакова Н. А. Проблемы эволюции мультимодальных перевозок в международной торговле // Управленческое консультирование, 2016, №4.
4. Конвенция ООН о договоре международной перевозки грузов автомобильным транспортом (КДПГ). Заключена 19.05.1956 г. в Женеве. Вступила в действие с 2.07.1961 г. // URL: [Электронный ресурс] СПС «Консультант Плюс».
5. Инфраструктура и пандемия: потери отрасли в 2020 году // InfraOne, 2021.

**Mokina Alena I.,**

Student,

Department of Regional Economics, innovative entrepreneurship and security,  
Graduate School of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin  
Yekaterinburg, Russian Federation

**Nekrasov Konstantin V.,**

Candidate of Economic Sciences, Associate professor,

Department of Regional Economics, innovative entrepreneurship and security,  
Graduate School of Economics and Management,

Ural Federal University named after the first President of Russia B.N. Yeltsin,  
Yekaterinburg, Russian Federation

### PROBLEMS OF ORGANIZATION OF MULTIMODAL FREIGHT TRANSPORTATION DURING PANDEMIC PERIOD

*Abstract:*

The article presents the trends in the logistics sector in 2020. A comparative analysis of the trade of the Russian Federation with foreign countries based on the results of previous years has been carried out. The concept of multimodal transportation has been investigated. The impact of the Covid-19 coronavirus infection on the work of enterprises was also considered.

*Keywords:*

International trade, multimodal transport, pandemic