

УДК 656.025.4

**УЧЁТ ВЛИЯНИЯ ПАНДЕМИИ «COVID-19» НА УПРАВЛЕНИЕ  
МУЛЬТИМОДАЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ В МЕЖДУНАРОДНЫХ ЦЕПЯХ ПОСТАВОК  
ДЛЯ ТОРГОВЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ****А.П. РОЗИНА***(Представлено: канд. техн. наук, доц. М.Ж. БАНЗЕКУЛИВАХО)*

*В статье рассмотрено положение транспортной отрасли Республики Беларусь в период массового распространения во всем мире пандемии «COVID-19», представлены результаты анализа показателей работы транспортно-экспедиционных организаций в таких условиях, дана оценка вклада каждого вида транспорта в осуществлении грузоперевозок с учётом влияния «COVID-19».*

Пандемия «COVID-19» коренным образом изменила ситуацию на глобальном рынке. Сегодня во всем мире происходит значительное сокращение объемов производства и реализации в связи со снижением пропускной способности на границах между странами и введением режима самоизоляции. Именно пандемия «COVID-19» внесла серьезные изменения в международную деятельность транспортно-экспедиционных организаций.

Массовое распространение во всем мире пандемии «COVID-19» нанесло серьезный удар по логистике и управлению международными цепями поставок товаров во внешнеэкономической деятельности.

Сегодня уже наблюдается тенденция к снижению грузопотока в мировых масштабах. Причинами тому являются снижение пропускной способности на границах некоторых стран, жесткое соблюдение социального дистанцирования, определенная изоляция населения, состояние страха и неопределенности у потребителей, всё это приводит к снижению спроса и падению покупательной способности. В таких условиях, на мировом рынке оказания транспортно-экспедиционных услуг наблюдается отсутствие понятных правил игры, что тормозит устойчивое развитие данного важнейшего направления логистической деятельности.

Экономика Европейского союза как основной рынок импорта товаров для торговых организаций Республики Беларусь в настоящее время испытывает на себе все последствия пандемии «COVID-19». Движение грузового транспорта действует с определёнными ограничениями и, к тому же, потребителей услуг транспортно-экспедиционных организаций стало значительно меньше. Эксперты прогнозируют дальнейшее падение не только европейского, но и всего мирового рынка грузоперевозок. Руководство некоторых европейских стран вводит определённые преференции для основных игроков рынка оказания транспортно-экспедиционных услуг и, при наличии у компаний представительств в данных странах, оно сможет, например, снизить налоговую нагрузку именно на время действия пандемии «COVID-19». Именно поэтому в странах Европейского союза наблюдаются такие тенденции снижения объёма, и внутриевропейских, и международных грузоперевозок.

Рассматривая процесс управления мультимодальными перевозками в международных цепях поставок для торговых организаций Республики Беларусь, следует отметить, что 2020 год стал переломным для реализации новых экспортных ниш, расширения географии импорта, осуществления закупок товаров на внешнем рынке и, соответственно, самого процесса транспортировки товаров посредством использования нескольких видов транспорта.

Причиной появления ограничений на транспортировку товаров стало массовое распространение во всём мире пандемии «COVID-19», которое оказало негативное влияние на мировую экономику и, соответственно, на торговую деятельность субъектов внешнего рынка.

Так, транспортная отрасль попала в число наиболее ограниченных отраслей экономики по своим функциональным возможностям, была нарушена бесперебойность транспортировки товаров в международных цепях поставок. В начале распространения коронавирусной инфекции, основной мерой многих стран явились жесткие ограничения по пересечению национальных границ.

Введенные ограничения и их постоянное расширение стали причиной снижения пропускной способности на национальных территориальных границах, что в следствии привело к огромным очередям и задержкам, простоям транспортных средств, а также к нарушению транспортно-логистических связей, что наиболее чувствительно сказалось на торговле товаров первой необходимости – продуктов питания, лекарств, медицинской техники оборудования [1].

Анализируя мероприятия и ситуацию на начальном этапе распространения пандемии «COVID-19», отметим, что исключений функционирования транспортных процессов не наблюдалось даже внутри таких крупнейших интеграционных объединений с единым рынком и свободным движением товаров и услуг, как Европейский и Евразийский экономический союзы.

Особое значение получили автотранспортные грузоперевозки в странах, не имеющих выхода к морю, и зависящих от транзита по территории соседних государств. Так, с самого начала пандемии «COVID-19», транспортно-экспедиционные организации оказывали услуги, несмотря на возросшие собственные издержки из-за ограничений проезда, изменения маршрутов, длительных простоев. По прогнозам экспертов, потребуется не менее трех лет, чтобы вернуться к докризисному уровню производства [1].

Рассматривая транспортную отрасль Республики Беларусь, отметим, что она не является исключением, также в 2020 году столкнулся с немалым количеством проблем, связанных с распространением пандемии «COVID-19». За данный период произошло снижение объемов перевозки грузов и грузооборота на всех видах транспорта. Отметим, что самыми пострадавшими оказались железнодорожные и авиационные воздушные грузоперевозки.

Рассмотрим подробнее учёт влияния «COVID-19» на грузоперевозки каждым видом транспорта в отдельности в условиях экономики Республики Беларусь.

Железнодорожные перевозки грузов. Распространение пандемии «COVID-19» оказало значительное влияние на железнодорожные грузоперевозки. В общей, объем грузоперевозок Белорусской железной дорогой за 2020 г. снизился на 14,1 %, а грузооборот – на 12 %.

Следует отметить, что по сравнению с показателями 2019 года, объем ввоза товаров на территорию Республики Беларусь железнодорожным транспортом снизился на 9,4 %, а объем вывоза товаров – на 10,7 %. Однако самое большое падение показателей наблюдается по транзитным грузоперевозкам, где снижение составило 32,9 % [2].

Главным фактором, повлиявшим на снижение показателей деятельности Белорусской железной дороги, явились приостановление и ввод ограничений на осуществление международных железнодорожных перевозок грузов между странами-соседями.

В настоящее время Белорусской железной дорогой проведен комплекс мероприятий, учитывающих влияние пандемии «COVID-19», а стратегическое развитие железнодорожного транспорта Республики Беларусь на сегодняшний день направлено на обеспечение финансовой устойчивости Белорусской железной дороги путем развития контейнерного сегмента грузовых перевозок, расширения географии и маршрутов следования.

Авиаперевозки грузов. Авиаперевозки грузов попали под значительное влияние пандемии «COVID-19», в соответствии с чем, были внесены изменения в процесс функционирования авиационного транспорта в целом, и по авиаперевозкам грузов в частности. Нестабильная эпидемиологическая коронавирусная обстановка стала причиной массовой отмены запланированных авиарейсов. Отметим, что сегодня наблюдались частые перерывы в выполнении международных рейсов иностранными авиакомпаниями, а также было отменено значительное количество рейсов Белорусской авиакомпании «Белавиа» [2].

Анализируя показатели деятельности авиаперевозок грузов за 2020 г., были получены следующие результаты:

- объем перевозок грузов составил 31,6 тыс. тонн (+ 12,1 %) по сравнению с аналогичным периодом 2019 г.;
- грузооборот вырос на 57,5 % до 76,3 млн т-км (– 10,4 %) по сравнению с аналогичным периодом 2019 г. [2].

Отметим что, несмотря на прогрессивное распространение «COVID-19» в 2020 году, Республика Беларусь не закрывала свои аэропорты, а продолжала выполнять полеты по открытым направлениям. Также, несмотря на все обстоятельства, в 2020 году завершена реконструкция аэродрома Орша, расположенного на территории особой экономической зоны «Брежино-Орша». Аэропорт Орша открыт для международных грузовых авиаперевозок [2].

Таким образом, распространение пандемии «COVID-19» внесло свои коррективы в дальнейшее развитие авиаперевозок. Особое внимание в дальнейшем развитии авиационного транспорта будет уделено расширению рынка грузовых авиаперевозок, а также продолжится обновление парка грузовых воздушных судов.

Автомобильные перевозки грузов. Автомобильный транспорт на протяжении последних 5 лет активно наращивала грузооборот. Однако в 2020 году, на фоне общего сокращения грузоперевозок, транспортно-экспедиционные организации столкнулись с простоями в ожидании загрузки в европейских странах и на границе, но транспортная отрасль Республики Беларусь смогла обеспечить почти процент прироста, в то время как в странах-соседках наблюдается снижение по данному показателю.

По данным Национального статистического комитета Республики Беларусь, в 2020 году автомобильным транспортом было перевезено 159 785,2 тыс. тонн грузов, что на 1,2 % ниже аналогичного периода прошлого года. Грузооборот автомобильного транспорта в 2020 году составил 28 777,6 млн т-км (+ 0,9 %) [2].

Несмотря на возникшие ограничения в области осуществления автомобильных перевозок грузов, автотранспорт оставался одним из востребованных и мобильных видов перевозки грузов.

Распространение пандемии «COVID-19» не повлияло и на реализацию ряда инвестиционных проектов в транспортной отрасли, запланированных в 2020 году.

Так, в 2020 году были введены в эксплуатацию:

- автодорога Р122 Могилев – Чериков – Костюковичи;
- автодорога Р16 Тяхиничи – Высокое – граница Польши (II очередь);
- автодорога М3 Минск – Витебск (обход н.п. Плещеницы);
- мост через р. Сож в Славгородском районе.

В период 2020 года было произведено совершенствование системы взимания платы за проезд по платным дорогам, расширена сфера внедрения новых технологий на транспорте и т.д. [2].

Таким образом, влияние пандемии «COVID-19» внесло изменения в современное развитие сферы международных автомобильных перевозок грузов, приблизив транспортную отрасль Республики Беларусь на шаг к цифровизации транспортных услуг, став основным фактор роста и повышения конкурентоспособности транспортно-экспедиционных услуг на базе качественной и безопасной транспортной инфраструктуры.

Отметим, что в 2021 году планируется выработать новые подходы и методы в решении задач, обеспечения качественного роста производительности труда в организациях транспортной отрасли и сокращения непроизводительных расходов с направлением средств на инвестиции в воспроизводство данной отрасли [2].

Перевозки грузов внутренним водным транспортом. В 2020 году, впервые водным транспортом был доставлен белорусский экспортный груз потребителям в сербский порт Панчево. В 2020 году создана Государственная администрация водного транспорта [2].

Анализируя показатели перевозки грузов внутренним водным транспортом, отметим, что было перевезено 2 696,3 тыс. тонн грузов за 2020 г., что на 20,3 % больше аналогичного периода прошлого года, однако грузооборот снизился на 10,4 % до 29,9 млн т-км [2].

С учётом влияния пандемии «COVID-19» и созданной в 2020 году Государственной администрации водного транспорта, в 2021 году планируется активное продолжение реформирования данного вида транспорта, в том числе разделение перевозочной и портовой деятельности [2].

Следовательно, распространение пандемии «COVID-19» внесло значительные изменения в функционирование транспортной отрасли экономики Республики Беларусь в целом, и каждого вида транспорта в отдельности. Отметим, что в процессе анализа и оценки влияния сложившейся ситуации распространения коронавирусной инфекции на социально-экономическое развитие Республики Беларусь были получены и положительные результаты.

Также в ходе анализа и оценки влияния пандемии «COVID-19» в области управления мультимодальными перевозками грузов, значимую международную поддержку получила система МДП (Конвенция МДП 1975 года).

В докладе ООН «Общая ответственность, глобальная солидарность: ответные действия на социально-экономическое влияние «COVID-19» отдельно отмечена необходимость:

- обеспечения свободного движения товаров и услуг между странами;
- снятия тарифных и нетарифных барьеров на импорт медицинских изделий, лекарств и оборудования;
- упрощения трансграничного перемещения товаров первой необходимости;
- внедрения передовых электронных инструментов, в частности, разработанных под эгидой ООН процедуры e-TIR и электронной накладной e-CMR, которые ускоряют обмен информацией и исключают физические контакты;
- поддержания транзитных грузовых перевозок для стран, не имеющих выхода к морю в силу континентальности их географического положения [1].

В сентябре 2020 года главы восьми специализированных учреждений ООН – Европейской экономической комиссии (ЕЭК), Конференции по торговле и развитию (ЮНКТАД), Экономической комиссии для Африки (ЭКА), Экономической и социальной комиссии для Азии и Тихого океана (ЭСКАТО), Экономической комиссии для Латинской Америки и Карибского бассейна (ЭКЛАК), Экономической и социальной комиссии для Западной Азии (ЭСКЗА), Международной морской организации (ИМО), Международной организации гражданской авиации (ИКАО), выступили с совместным заявлением, в котором впервые назвали Конвенцию МДП и международную систему e-TIR, а также Конвенцию КДПГ и Дополнительный протокол по электронной накладной (e-CMR), одними из главных инструментов упрощения торговли и осуществления транспортировки грузов в связи со сложившейся ситуацией распространения пандемии «COVID-19» в мире. Отмечено, что их применение позволяет избежать физических проверок и сократить число личных контактов между людьми в ходе перемещения грузов через государственные границы [1].

Отметим, что главным итогом сессии Административного комитета явилось утверждение Договаривающимися сторонами Конвенции МДП приложения 11 к Конвенции, являющегося правовой основой применения электронной книжки МДП (e-TIR), а также к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающейся электронной накладной (e-CMR) (Республикой Беларусь подписан 8 мая 2018 года). С учетом установленных процедур при отсутствии возражений со стороны стран-участниц Конвенции, приложение 11 вступит в силу в середине 2021 г. Начало его практического применения зависит от технической готовности каждой из договаривающихся сторон [3].

Таким образом, в 2020 году транспортная отрасль Республики Беларусь столкнулась с серьезным вызовом, связанным с пандемией «COVID-19». Снижение объема перевезенных грузов и грузооборота коснулось всех видов транспорта. Самым пострадавшим от пандемии covid-19 оказались железнодорожные перевозки и авиаперевозки.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. «Транспорт & Транзит». Информационно-аналитическое издание № 4 (9), декабрь 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [www.transport-tranzit.by](http://www.transport-tranzit.by). – Дата доступа: 09.09.2021.
2. Транспортная отрасль Республики Беларусь: итоги 2020 года [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://infotrans.by/2021/02/08/transportnaya-otrasl-belarusi-itogi-2020-goda/>. – Дата доступа: 09.09.2021.
3. Утверждено приложение 11 к Конвенции МДП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [https://www.alta.ru/logistics\\_news/72646/](https://www.alta.ru/logistics_news/72646/). – Дата доступа: 15.09.2021.