

Форсель Д.А.

магистр;

Васильева Е.Ю., к.э.н.

доцент кафедры «Менеджмент и инновации»

Московский государственный строительный университет

**АНАЛИЗ КРИЗИСНЫХ СИТУАЦИЙ В СФЕРЕ КОНТЕЙНЕРНЫХ
ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ**

Аннотация: Хотя контейнерные перевозки являются одним из важнейших и популярных способов транспортировки грузов, эта сфера не застрахована от проблем. Данная статья посвящена анализу кризисных ситуаций, с которыми столкнулись российские транспортно-логистические компании в 2020-2024 гг. Рассмотрены антикризисные решения, которые позволят компаниям эффективно продолжать свою деятельность.

Ключевые слова: транспортно-логистическая деятельность, контейнерные перевозки, кризис, управление транспортной компанией, антикризисное управление

Forsel D.A.

undergraduate student;

Vasilyeva E. Yu., PhD Econ.

associate professor of the Department "Management and innovations"

Moscow State University of Civil Engineering

**ANALYSIS OF CRISIS SITUATIONS IN THE SPHERE OF
CONTAINER TRANSPORTS OF FREIGHTS**

Abstarct: Though container transports are one of the most important and popular methods of cargo transportation, this sphere is not insured from problems. This article is devoted to the analysis of crisis situations which the Russian transport and logistic companies in 2020-2024 have faced. Crisis

response solutions, which will allow the companies to continue their activity effectively, are considered.

Keywords: transport-and-logistic activity, container transports, crisis, management of transportation company, crisis management

Грузоперевозки имеют стратегическое значение для устойчивого развития любой отрасли и экономики всей страны, а контейнерные в современных условиях являются лидерами среди прочих видов перевозок грузов, поскольку обладают целым рядом преимуществ:

1) возможность перевозить множество различных товаров от разных заказчиков, благодаря чему контейнеры почти всегда полные и используются по максимуму;

2) унифицированные размеры контейнеров, что ведет к оптимизации (сокращению) времени, выделяемого на погрузочно-разгрузочные работы;

3) возможность перевозок как по суше, так и по воздуху и по воде;

4) надежность, жаростойкость и безопасность контейнеров как тары для перевозки.

Но не смотря на перечисленные достоинства, в настоящее время многие транспортно-логистические компании испытывают сложности в своей деятельности. Первые причины для нынешних рисков появились в 2020 г., когда начало проблемам положил первый локдаун в Китае— закрытие границ стало основной причиной негативных прогнозов для отрасли, которые впоследствии не оправдались, и напугало большинство линейных операторов, вынудив их сократить предлагаемую судовую вместимость. В итоге в резерв было отправлено около 10% мирового контейнерного флота [1]. Во втором квартале 2020 г. на локдаун ушла Европа, а в США начал активно расти потребительский спрос на китайские товары, подкрепляемый финансовой поддержкой местного населения

правительством. Для удовлетворения возросшего спроса компании стали выводить суда из резерва, но нехватка контейнеров ощущалась по всем направлениям.

В 2021 г. дефицит транспортных активов (контейнеров, фитинговых платформ, судов) спровоцировал перегрузку транспортной инфраструктуры и снижение её пропускной способности, что, в свою очередь, увеличило время оборота активов транспортных компаний.



Рис. 1. Влияние дефицита транспортных активов (контейнеров, платформ, судов) на перегрузку транспортной инфраструктуры [2]

Данная ситуация, естественно, отразилась и на работе транспортных компаний в России. Рост ставок по перевозкам через Суэцкий канал привел к большой востребованности интермодальных маршрутов через Дальний Восток, контейнеры пошли через Владивосток, Забайкальск, Восточный, Наушки. Антикризисное управление портов Дальнего Востока оказалось на высоте и позволило принять и обработать неожиданный рост грузопотока (на 34% в 2021 г. по сравнению с 2020 г.). Свой кризис успешно преодолела пережила также Транссибирская магистраль, на которой произошло обрушение железнодорожного моста на которой было устранено за 1,5 дня (для сравнения - Суэцкий канал был заблокирован неделю).

Далее негативный вклад в историю транспортно-логистических кризисов внес 2022 г. и санкции, связанные с российскими портами,

прекращением авиационного сообщения между странами Евросоюза и РФ, запретом передвижения российских и белорусских автомобильных грузоперевозчиков через территорию Евросоюза. Также из-за санкций в отношении банков и денежных транзакций, отечественные транспортно-логистические компании столкнулись с трудностями, с оплатой услуг валютой и отказом иностранных страховых компаний сотрудничать с перевозчиками и грузами из РФ. Из-за санкций для России закрыты крупнейшие порты в Голландии, Канаде, Норвегии, Румынии, США, Болгарии, Италии [3]. В таких условиях контейнерные перевозки стали испытывать спад спроса.

Хотя сами транспортные компании обычно не попадают под санкции, но санкционными могут оказать перевозимые товары, возможны отмены или перенаправления грузов, недоступны многие маршруты, российским судам запретили заходить в европейские порты, накладываются санкции и на российскую транспортную инфраструктуру (западным компаниям запрещено использовать российские порты) и т.д. Перестала действовать система бронирования, а контейнеры, направлявшиеся в Россию, были выгружены в портах еще в марте, причем российский бизнес был вынужден оплачивать хранение грузов в портах. По разным подсчетам, число застрявших весной на пути в Россию контейнеров оценивается более чем в 300 тыс. единиц. По оценкам специалистов, из-за контейнерного бойкота оказалось заблокировано до 50% импортируемых в Россию товаров, и до 60% российского экспорта. Возможности российских морских контейнерных перевозчиков сильно уступают мировым лидерам. Например, ведущая российская судоходная контейнерная компания Fesco имеет в своем распоряжении лишь 22 судна и более 110 тыс. контейнеров, в то время как, например, Maersk обладает 750 судами и 4,2 млн контейнеров [4].

Антикризисное управление в российские транспортно-логистических компаниях на данном этапе включают следующие меры:

- регулярные морские линии для доставки критически важного сырья в Индию и Китай;

- в условиях запрета контейнерных перевозок и нехватки контейнеровозов или балкеров – использование железнодорожные контейнерные грузоперевозки; активное производство и использование фиттинговых платформ;

- лизинг китайских 40-футовых контейнеров и рефрижераторных контейнеров для перевозки скоропортящейся продукции;

- замена автоперевозок грузов из/в ЕС в условиях санкций и ухода с рынка четырех из пяти крупнейших иностранных транспортно-логистических компаний, включая Moller-Maersk, широко разветвлённой сетью железных дорог, которая позволяет России участвовать в транспортировке грузов из Китая через территорию РФ в Западную Европу, и судами-контейнеровозам по разработанным Москвой и Пекином маршрутам.

Таким образом, грамотное антикризисное управление позволяет транспортным компаниям России преодолевать проблемы, вызванные пандемией, а позже международными санкциями, и после временному сокращений глобальных поставок грузов вернуться к нормальной работе.

Использованные источники:

1. Drewry Maritime Research. Reefer Shipping Forecaster (Annual subscription). In-depth - scenario-based market forecasts [Электронный ресурс] URL: <https://www.drewry.co.uk/maritime-research-products/reefer-shipping-forecaster-annual-subscription> (Дата обращения: 01.06.2024)

2. FESCO. Кризис в логистике: причины, последствия и прогнозы на будущее [Электронный ресурс] URL:

<https://www.fesco.ru/ru/press-center/blog/krizis-v-logistike-prichiny-posledstviya-i-prognozy-na-budushchee/> (Дата обращения: 01.06.2024)

3. Major. Не все так плохо! Что происходит в сфере контейнерных грузоперевозок в свете текущих событий? [Электронный ресурс] URL: <https://mjr.ru/blog/chto-proiskhodit-v-sfere-konteynerykh-gruzoperevozok/> (Дата обращения: 01.06.2024)

4. Ленская Е. Логистика в условиях санкций 2022 [Электронный ресурс] URL: https://www.ruscable.ru/article/logistika_v_usloviyah_sankcij_2022/ (Дата обращения: 01.06.2024)