

УДК 656.02

DOI: 10.34670/AR.2021.45.72.019

Основные проблемы и трудности в организации международных грузовых перевозок в посткарантинный период

Иванкова Арина Олеговна

Магистрант,
Казахстанско-Немецкий университет,
050010, Республика Казахстан, Алматы, ул. Пушкина, 111;
e-mail: arina.ivankova1@gmail.com

Аннотация

В статье рассмотрены проблемы, возникшие в сфере международных грузовых перевозок автомобильным транспортом в период пандемии COVID-19. Как показывает практика, решение данных проблем лежит не только на транспортных компаниях, но и на международных органах, обеспечивающих бесперебойную пропускную систему на государственных границах. Условия нового времени требуют скорейшей адаптации основных международных законодательных актов, национального права, а также внутренних уставов транспортных организаций для возобновления масштабов перевозок. Пандемия не позволяет должным образом осуществлять работу всех задействованных в транспортном процессе организаций, поэтому нормативно-правовые документы должны подстраиваться под вызовы нынешнего времени. Снизившийся объем грузопотока ввел крупнейшие мировые логистические предприятия в кризисную ситуацию и привел в упадок всю сферу всего за год. Несмотря на это, данный сектор бизнеса быстро реабилитируется, внедряя и используя новейшие логистические тренды. В ходе написания статьи было проведено исследование на основе реального примера проблематичной ситуации в пункте пропуска «Каменный Лог», а также выделены основные решения возникших проблем в данной области.

Для цитирования в научных исследованиях

Иванкова А.О. Основные проблемы и трудности в организации международных грузовых перевозок в посткарантинный период // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Том 11. № 2А. С. 151-157. DOI: 10.34670/AR.2021.45.72.019

Ключевые слова

Автомобильные грузоперевозки, международное транспортное право, COVID-19, грузопоток, модернизация, государственная граница, пункт пропуска, логистические тренды, карантин.

Введение

События последнего года как внесли большие коррективы в повседневную жизнь, так и повлияли на все отрасли экономики и промышленности. Так, пандемия коронавируса заставила мировых транспортных гигантов применить очень жесткие меры в целях нераспространения вируса, а также сохранения грузопотока. Поэтому перед отраслью стояла сложнейшая задача сохранить цепочки поставок, предоставить клиентам максимально выгодные условия сотрудничества в рамках введенных ограничений с соблюдением всех мер по охране здоровья.

Основная часть

На сегодняшний день основной проблемой в логистической сфере является, конечно же, снижение грузопотока. И это заметно не только в масштабах одной страны, но и в международном сообщении. Массовое закрытие границ, волатильность валют, отсутствие покупательского спроса, изоляция населения привели к тому, что не осталось ни компаний, способных перевозить товары, ни потребителей, готовых эти товары покупать. Очень сильно сказалось отсутствие понятной для бизнеса и обычного населения законодательной базы, которая бы регулировала подобные форс-мажорные обстоятельства доходчиво и понятно.

На примере европейских стран можно увидеть, как сильно снизился объем грузопотока в связи с карантинными ограничениями, а также снижением ставок. Логистические компании сегодня переживают не самые благоприятные времена. Кризис, пришедший внезапно и очень жестко ограничивающий всевозможные виды перевозок, практически остановил логистику не только в Европе или в Казахстане, но и в мире в целом.

Несмотря на то, что грузоперевозки претерпели некие ограничения в 2020 г., автомобильные перевозки были затронуты меньше всего. Однако ставки для автоперевозок из России в Казахстан были подняты примерно в половину, что не отменило возможности перевозок товаров народного потребления. Грузовой транспорт имел свой «зеленый коридор», обеспечивающий жизненно необходимой продукцией (медикаментами и продуктами питания).

Мировой кризис, спровоцированный пандемией COVID-19, не полностью «заморозил» рынок грузоперевозок. Наоборот, новые условия проверяются запасом прочности автотранспортных предприятий. В сравнении с морским транспортом, который научился целостно функционировать даже в условиях жесточайших ограничений и кризисов, или авиакомпаний, которые могут позволить себе иметь 2-3 месяца простоя, автотранспортные компании не приспособились к таким условиям. Конечно, многое зависит от отношений с потенциальными и реальными бизнес-партнерами, банками, лизинговыми компаниями, готовыми предоставлять новые условия и так называемые каникулы по выплатам. Согласно расчетам экспертов, а также реальным примерам, максимальный возможный запас прочности предприятий, обеспечивающих грузопоток автомобильным транспортом, составляет не более полугода.

На основании результатов полевого исследования был сделан вывод о том, что основной проблемой, затронувшей автотранспортные предприятия на период карантинного 2020 г., были очереди на границах стран Европейского союза. Это значительно увеличило сроки перевозок за счет дополнительного времени на прохождение новых санитарно-эпидемиологических проверок, что крайне негативно влияет на качество и время перевозки. В связи с тем, что водители должны неукоснительно соблюдать карантинные требования, что снова затягивает

выполнение кругорейса, значительно упала оборачиваемость, а вместе с этим спрос и покупательская способность. Новые условия, так называемая «шоковая терапия» для всего бизнес-сектора в области оказания автотранспортных услуг, привели к сокращению числа кругорейсов на предприятиях, а также перестройке и поиску новых маршрутов.

На основе полевого исследования был выявлена аналогичная проблема – простой автотранспортных средств в пункте пропуска «Каменный Лог» на территории Республики Беларусь (рис. 1).

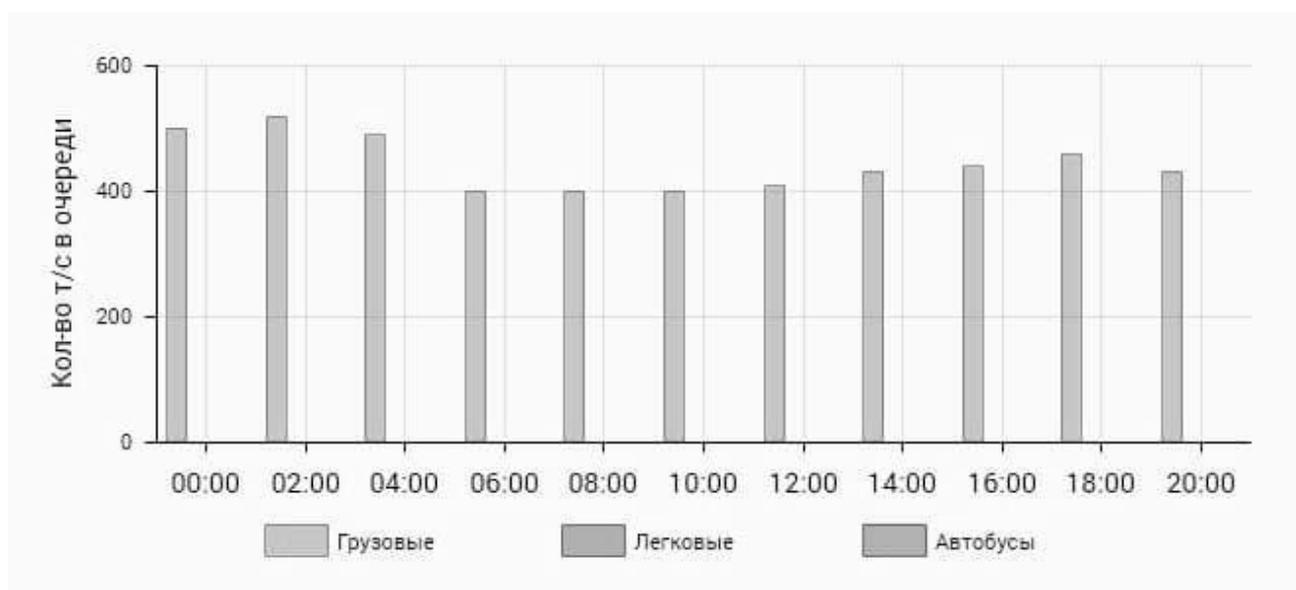


Рисунок 1. Состояние очереди транспортных средств, следующих на выезд из Республики Беларусь, перед пунктом пропуска на 25 марта 2021 г. [Пункт пропуска..., www]

В связи с тем, что транспортное средство компании оставалось в очереди для перехода границы на протяжении четырех суток, было предложено сделать звонок и обратиться с запросом на электронный адрес «горячей линии» по вопросам пересечения государственной границы Республики Беларусь для получения необходимой информации. После обращения непосредственно к первоисточнику, который смог дать ясный и четкий ответ по сложившейся ситуации, был получен ответ о том, что в связи с тем, что на момент простоя транспортных средств в пункте пропуска «Каменный Лог» действовали карантинные меры, персонал пункта пропуска не мог работать в полном объеме, что привело к сложившейся ситуации.

На основании исследования были сделаны выводы о том, что правовая база, касающаяся международных грузовых автоперевозок, нуждается в незамедлительном модернизировании, исходя из современных реалий: пандемия COVID-19 не позволяет должным образом осуществлять работу всех задействованных в транспортном процессе организаций. Именно поэтому нормативно-правовые документы должны подстраиваться под условия нынешнего времени.

Все возникшие проблемы привели к тому, что автотранспортные компании, а также весь рынок, предоставляющий подобные услуги, должны максимально быстро реагировать и приспосабливаться к измененным условиям. Однако это никак не отменяет нужды в государственной поддержке данного бизнес-сектора, причем как с финансовой стороны, так и со стороны законодательства.

Во-первых, так как множество людей потеряли работу в 2020 г., должны быть введены особые антикризисные меры, поддерживающие предприятия для преодоления сложных финансовых ситуаций. Согласно докладу Всемирной организации труда о действиях работодателей во время пандемии COVID-19, некоторые страны ввели единовременные выплаты работодателям, а также сотрудникам для компенсации текущих затрат. Немаловажным также будет являться возможность работодателей в законодательном порядке обращаться к правительству страны для разъяснения своих потребностей и проблем и скорейшего их решения в условиях ЧП и форс-мажоров. Во-вторых, нововведения в нормативно-правовые акты должны быть внесены не только на локальном уровне отдельно взятой для рассмотрения страны, должны быть подписаны конвенции, определяющие помощь и взаимопомощь стран-участников во время действия ЧП и карантинных мер.

Для того чтобы иметь положительные результаты в послекризисный период, необходимо быстро среагировать, а также адаптироваться к новым условиям игры. Огромное количество новых трендов и течений, которыми руководствуются транспортные гиганты, перенимаются и более мелкими компаниями:

- искусственное занижение стоимости услуг (демпинг). С уменьшением количества грузов борьба за клиента становится более усиленной. Для того чтобы транспорт не простаивал, применение подобного метода является самым приемлемым решением;
- поглощение крупными корпорациями более мелких, в связи с чем сокращение числа транспортных предприятий неизбежно. Объединение сервисных компаний приведет к разработке новейших услуг, в то время как у клиентов появится возможность выбора новых сервисных предложений;
- отказ от закупок нового транспортного парка и вложение средств в ремонт уже существующего. В связи с резким изменением курса валют предприятиям стало экономически невыгодно приобретать новый транспорт. Впоследствии это приведет к еще большей востребованности рынка технического обслуживания автотранспортных средств;
- использование новейших технологий и технологического прогресса. Однако на сегодняшний день огромное количество компаний предоставляет новые сервисы по доставке грузов, смещая на задний план гигантов оказания транспортных услуг (использование сервисов Яндекс.Доставка и Яндекс.Такси вместо привычных DHL или PonyExpress). Новые компании пользуются большей популярностью среди населения, так как могут предоставить более низкие тарифы на перевозку, бесконтактную доставку;
- удаленная работа и использование аутсорсинга для перевода туда непрофильных процессов. Это значительно экономит средства и время. Удаленная занятость позволяет работникам быть более мобильными, развивает потенциал компаний на использование новейших технологических программных обеспечений и, конечно же, исполняет главнейшую функцию, для которой подобный вид деятельности и был особо востребован, – соблюдение санитарно-эпидемиологических норм;
- перевод 80% сотрудников на удаленный метод работы, а также невозможность выезда за рубеж в связи с введенными карантинными мероприятиями, что позволило проводить крупнейшие логистические форумы и выставки в онлайн-формате. На известнейших онлайн-платформах в 2020 г. впервые были проведены масштабные мероприятия, так как было известно заранее, что офлайн-формат будет невозможен либо не наберет и половины запланированного количества посетителей.

Заключение

В связи со всеми проблемами, возникшими за последние 1,5 года, явной становится необходимость скорейшего их решения. Очевидно, что вызовы нового времени проверяют все сферы на прочность. Отрасль автомобильных грузоперевозок нуждается не только во внутренней «починке» и исправлении ошибок прошлого, в адаптации к быстро сменяющимся условиям окружающего мира, но и в огромной поддержке со стороны международных правовых актов и мировых организаций.

Библиография

1. Елагина А.С. Ценообразование на авиационные билеты: противоречия делового оборота и правил конкуренции // В сборнике: НОВОЕ В НАУКЕ И ОБРАЗОВАНИИ. сборник трудов ежегодной международной научно-практической конференции. ОЧУ ВО «Международный еврейский институт экономики, финансов и права». 2016. С. 36-42.
2. Елагина А.С., Смирнова О.О. Ценовая дискриминация в условиях биржевой торговли: на примере рынка нефтепродуктов // Крымский научный вестник. 2015. № 1 (1). С. 43-48.
3. Пункт пропуска Каменный Лог. URL: https://gpk.gov.by/situation-at-the-border/punkty-propuska/stone_log/
4. Смирнова О.О. Ценовая дискриминация на различных уровнях канала распределения: на примере рынка нефтепродуктов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2013. № 5-6. С. 67-73.
5. Смирнова О.О. Антимонопольное регулирование ценовой дискриминации в Российской Федерации: обобщение результатов 2007-2014 гг. // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2015. № 6-7. С. 23-38.
6. Смирнова О.О. Биржевая торговля нефтепродуктами и ценовая дискриминация // Глобальный научный потенциал. 2015. № 4 (49). С. 99-100.
7. Смирнова О.О. Формирование правовой модели системы резервирования нефтепродуктов: условия российского рынка и опыт США // Энергетическое право. 2012. № 1. С. 45-48.
8. Смирнова О.О., Агапова Е.В., Елагина А.С. Возможности и ограничения выявления ценовой дискриминации третьего типа // Вестник Самарского государственного экономического университета. 2015. № 5 (127). С. 16-18.
9. Смирнова О.О., Волкова Е.Е. Ценовая дискриминация в различных институциональных формах торговли: на примере рынка нефтепродуктов // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2019. Том 9. № 3А. С. 565-570. DOI: 10.34670/AR.2019.89.3.062
10. Смирнова О.О., Смирнов О.А. Развитие конкурентных отношений на рынках наземного обслуживания в аэропортах: практика Российской Федерации и ЕС // Современная конкуренция. 2012. № 5 (35). С. 75-81.

The main problems and difficulties in the organization of international freight transportation during the post-quarantine period

Arina O. Ivankova

Master's Degree Student,
Kazakh-German University,
050010, 111 Pushkina st., Almaty, Republic of Kazakhstan;
e-mail: arina.ivankova1@gmail.com

Abstract

This article aims to discuss the problems that have arisen in the field of international freight transport by road during the COVID-19 pandemic. As practice shows, the solution to these problems lies not only with transport companies, but also with international bodies that ensure an uninterrupted access system at state borders. The conditions of the new time require the earliest

adaptation of the main international legislative acts, national law, as well as the internal charters of transport organizations to resume the scale of transportation. The pandemic does not allow all organizations that are involved in the transportation process to properly carry out their activities, therefore, regulatory documents must adapt to the challenges of the present time. The declining volume of freight traffic put the world's largest logistics companies in a crisis situation and brought the entire sector to a significant decline in just a year. But despite this, this business sector is rapidly rehabilitating, introducing and using the latest logistics trends. The article deals with the results of the study that was carried out on the basis of the real example of a problematic situation at the Kamenny Log checkpoint, and highlights the main solutions to the problems encountered in this area.

For citation

Ivankova A.O. (2021) Osnovnye problemy i trudnosti v organizatsii mezhdunarodnykh gruzovykh perevozok v postkarantinnyi period [The main problems and difficulties in the organization of international freight transportation during the post-quarantine period]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 11 (2A), pp. 151-157. DOI: 10.34670/AR.2021.45.72.019

Keywords

Motor freight transportation, international transport law, COVID-19, freight traffic, modernization, state border, checkpoint, logistics trends, quarantine.

References

1. Elagina A.S. (2016) Tsenoobrazovanie na aviatsionnye bilyety: protivorechiya delovogo oborota i pravil konkurentsii [Air ticket pricing: contradictions between business turnover and competition rules]. V sbornike: NOVOE V NAUKE I OBRAZOVANII. sbornik trudov ezhegodnoi mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. OChU VO «Mezhdunarodnyi evreiskii institut ekonomiki, finansov i prava» [In the collection: NEW IN SCIENCE AND EDUCATION. proceedings of the annual international scientific and practical conference. International Jewish Institute of Economics, Finance and Law] pp. 36-42.
2. Elagina A.S., Smirnova O.O. (2015) Tsenovaya diskriminatsiya v usloviyakh birzhevoi trgovli: na primere rynka nefteproduktov [Price discrimination in the conditions of exchange trading: on the example of the oil products market]. Krymskii nauchnyi vestnik [Crimean Scientific Bulletin], 1 (1), pp. 43-48.
3. *Punkt propuska Kamenny Log* [The Kamenny Log checkpoint]. Available at: https://gpk.gov.by/situation-at-the-border/punky-propuska/stone_log/ [Accessed 23/03/21].
4. Smirnova O.O. (2012) Formirovanie pravovoi modeli sistemy rezervirovaniya nefteproduktov: usloviya rossiiskogo rynka i opyt SShA Formation of the legal model of the petroleum product reservation system: the conditions of the Russian market and the experience of the United States]. Tavrisheskii nauchnyi obozrevatel' [Tavrishesky Scientific Reviewer], 1, pp. 45-48.
5. Smirnova O.O. (2013) Tsenovaya diskriminatsiya na razlichnykh urovnyakh kanala raspredeleniya: na primere rynka nefteproduktov [Price discrimination at various levels of the distribution channel: evidence from the oil market] *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 5-6, pp. 67-73.
6. Smirnova O.O. (2015) Antimonopol'noe regulirovanie tsenovoi diskriminatsii v Rossiiskoi Federatsii: obobshchenie rezultatov 2007-2014 gg. [Antitrust regulation of price discrimination in the Russian Federation: the summary of 2007-2014 results]. *Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra* [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 6-7, pp. 23-38.
7. Smirnova O.O. (2015) Birzhevaya trgovlya nefteproduktami i tsenovaya diskriminatsiya Exchange trading in petroleum products and price discrimination]. Tavrisheskii nauchnyi obozrevatel' [Tavrishesky Scientific Reviewer], 4 (49), pp. 99-100.
8. Smirnova O.O., Agapova E.V., Elagina A.S. (2015) Vozmozhnosti i ogranicheniya vyyavleniya tsenovoi diskriminatsii tret'ego tipa [Opportunities and limitations of detecting price discrimination of the third type]. *Vestnik Samarskogo gosudarstvennogo ekonomicheskogo universiteta* [Bulletin of the Samara State University of Economics], 5 (127), pp. 16-18.
9. Smirnova O.O., Smirnov O.A. (2012) Razvitie konkurentnykh otnoshenii na rynkakh nazemnogo obsluzhivaniya v

aeroportakh: praktika Rossiiskoi Federatsii i ES Development of competitive relations in the airport ground handling markets: the practice of the Russian Federation and the EU]. Tavrisheskii nauchnyi obozrevatel' [Tavrishesky Scientific Reviewer], 5 (35), pp. 75-81.

10. Smirnova O.O., Volkova E.E. (2019) Tsenovaya diskriminatsiya v razlichnykh institutsional'nykh formakh trgovli: na primere rynka nefteproduktov [Price discrimination in various institutional forms of trade: on the example of the oil products market]. Ekonomika: vchera, segodnya, zavtra [Economics: Yesterday, Today and Tomorrow], 9 (3A), pp. 565-570. DOI: 10. 34670/AR.2019.89.3.062