

УДК 658.8.012.12

O.V.Malikhina, A.N.Nazarova

**SITUATIONAL ANALYSIS OF THE STATE OF LOGISTICS SUPPLY CHAINS IN A GEOPOLITICAL CRISIS**

The article considers how global supply chains are collapsing as a result of the events in Ukraine and the introduction of anti-Russian sanctions around the world. It is reported that companies have not yet had time to recover from the problems caused by the pandemic, as an even greater logistical crisis hit.

**Keywords:** supply chains, freight transport, transport, supply disruptions, impact of sanctions, logistical crisis.

O.B. Малихина<sup>1</sup>, А.Н.Назарова<sup>2</sup>**СИТУАЦИОННЫЙ АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕПОЧЕК ПОСТАВОК В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОГО КРИЗИСА**

В статье рассматривается, как, вследствие событий на Украине и введении антиросийских санкций, во всём мире рушатся глобальные цепочки поставок. Приводится информация о том, что компании ещё не успели оправиться от проблем, вызванных пандемией, как ударил ещё больший логистический кризис.

**Ключевые слова:** цепочки поставок, грузовые перевозки, транспорт, сбои в поставках, влияние санкций, логистический кризис.

DOI: 10.36807/2411-7269-2022-2-29-35-37

Смена перенастройки цепочки поставок, вызванная серьёзными геополитическими явлениями, влечёт за собой формирование новых систем взаиморасчётов и повышение тарифов на услуги.

Прошло совсем немного времени с начала специальной военной операции и введения антиросийских санкций, а часть логистических компаний и компаний-перевозчиков уже ушла с рынка.

Проблемы, возникающие с процессами перевозок, приводят к разрушительным сбоям во всех сферах жизни, от сельского хозяйства до энергоносителей, грузоперевозчики уже сейчас несут невосполнимые убытки.

Цепочки поставок включают в себя большое количество участников, начиная от поставщиков, производителей продукции, работы складских помещений и ритейлов. Логистические цепочки охватывают континенты и страны, это авиа, морские и сухопутные маршруты.

Пандемия очень сильно повлияла на все секторы экономики, затронула большинство производственных фирм, крупные и мелкие торговые предприятия, индивидуальных предпринимателей – перевозчиков, не говоря уже об авиа компаниях и морских перевозчиках.

Проблемы с поставками сырья и материалов на производство коснулись заводов и фабрик, ограничения затронули и водителей, которые работали с перевозками в разных областях. Компании сталкивались с серьёзными убытками из-за плохой транспортировки и ненадежности работы логистических цепей.

Сильно сократились морские контейнерные перевозки из-за вводимых ограничений и опасений последствий вируса COVID-19.

Количество работающего в портах персонала уменьшилось, а пошлины на продукты и стоимость перевозок увеличились. Чартерные ставки в середине 2020 г. достигли своего минимума, а к апрелю 2021 г. увеличились на 350% с 12 тыс. долл. до 54 тыс. долл. в день.

<sup>1</sup> Малихина О.В., доцент кафедры бизнес-информатики, кандидат экономических наук; Санкт-Петербургский государственный технологический институт (технический университет), г. Санкт-Петербург  
Malikhina O.V., Associate Professor of the Department of Business Informatics, PhD in Economics; Saint-Petersburg State Technological Institute (Technical University), Saint-Petersburg  
E-mail: lesya265@gmail.com

<sup>2</sup> Назарова А.Н., заведующая кафедрой маркетинга и логистики, кандидат экономических наук; Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна. Высшая школа технологии и энергетики ВШТЭ СПбГУПТД, г. Санкт-Петербург

Nazarova A.N., Head of the Department of Marketing and Logistics, PhD in Economics; Saint-Petersburg State University of Industrial Technologies and Design. Graduate School of Technology and Energy HSTE SPbGUPTD, Saint-Petersburg

Вследствие такого рода ограничений на морской транспорт существенная нагрузка пришлась на наземный, что снизило пропускную способность наземных маршрутов. Часть покупок перешла в онлайн-формат, и соответственно это опять-таки увеличило давление на наземные перевозки.

Наземный транспорт как следствие не был готов к этим нагрузкам. В связи с чем качество перевозок значительно ухудшилось.

Существенной проблемой для морских перевозок в период пандемии стал недостаток контейнеров, поскольку уменьшение объёмов мировой торговли в первые месяцы пандемии нарушило привычные контейнерные потоки. А на сегодняшний день всё стало ещё хуже, так, например, временно отправки грузов в российском направлении приостановили такие международные компании, как Maersk, MSC, CMA, CGM, Ocean Network Express и Hapag-Lloyd.

Стоимость импортных товаров для конечного потребителя удорожала за счёт привлечения посредников и дружественных стран. За этим последовало сокращение персонала и продажа автотранспорта уже в компаниях грузоперевозчиков. Контейнерный рынок – это огромный механизм, где все звенья цепи крепятся одно за другое, а при таких значительных изменениях как сегодня – кардинально меняется весь рынок.

А между тем, зарубежным игрокам принадлежит огромная доля контейнерного рынка. И эти контейнеры были задействованы в международных и внутренних перевозках, в том числе на автомобильном и железнодорожном транспорте. Конечно, российские собственники контейнеров "Трансконтейнер" и FESCO в последнее время наращивали парк, но этого катастрофически мало, если принять во внимание, что отечественный парк составляет около 250 тысяч из 1,7 млн универсальных контейнеров, задействованных в перевозках по РФ, и каким образом решить эту проблему пока неясно.

Многие порты пострадали из-за сокращения рабочей силы. Уменьшение числа сотрудников произошло не только на терминалах, но и среди вспомогательных служб. Сокращение докеров и дальнобойщиков значительно замедлило процессы транспортировки. Это привело к большим задержкам судов, пропущенным рейсам и ограничениям объёма, который мог быть загружен.

Вследствие изменений покупательского поведения людей и непредсказуемости пандемии изменился поток товаров. Это привело к нарушению мировых торговых операций и увеличению расходов перевозчиков.

Большинство грузоперевозок сейчас страдает из-за того, что перевозчикам приходится менять маршруты, а закрытое воздушное пространство вынуждает зарубежных авиаперевозчиков искать варианты облёта и совершать дополнительные остановки. Длительность полётов на некоторых рейсах из Азии в Европу увеличилось в среднем на полтора-два часа. А на более дальние расстояния – на все пять. Всё это как следствие опять же приводит к увеличению расходов, не говоря уже о сроках доставки. Снизилась пропускная способность авиаперевозок, они уже работают значительно ниже допандемийного уровня, и к этому никто не был готов.

Ситуация с перелётами в Европу повлияла и на грузовые авиакомпании, так, к примеру, компания DHL приостановила работу с одним из российских авиаперевозчиков, но в прежнем режиме выполняются рейсы в Китай в интересах "Почты России".

Большинство морских перевозчиков из-за запретов и больших рисков не заходят в Чёрное и Азовское моря. Вследствие этого увеличилась загруженность средиземноморских портов и соответственно увеличилось время доставки грузов.

Ещё одним элементом нагрузки является повышение стоимости топлива, так, к примеру, авиакомпании, возможности которых из-за продолжающихся сбоев в глобальной цепочке поставок крайне ограничены, чтобы возместить увеличивающиеся расходы, вводят новые сборы и повышают ставки фрахта. И снова грузополучатели попытаются переложить часть возросших расходов на плечи конечных потребителей, и чем дольше будет затягиваться конфликт, тем существеннее будут проблемы с поставками, что приведёт и уже привело к повышению потребительских цен абсолютно на все товары. Это и запчастей для авто и банально хлеба.

Отечественная промышленность, как утверждают эксперты, в ближайшие несколько месяцев тоже может серьёзно пострадать из-за сбоев в логистике, по их мнению, проблемы в цепочках поставок сопоставимы с теми, что были в девяностые годы, когда, собственно, и цепочки-то были не выстроены.

Однако в те времена не было таких сумасшедших санкций против российских предприятий и ограничений по валютным операциям, которые для бизнеса сейчас исключают возможность эффективного сотрудничества с зарубежными компаниями.

Остановка предприятий, потеря экспортных рынков и дефицит на внутренних рынках является масштабной и острой проблемой, отсюда – решение большинства крупнейших международных морских линий прекратить работу с Российской Федерацией.

Частично российские компании успели переориентироваться на работу с азиатским рынком и поэтому сейчас чувствуют себя более уверенно, чем остальные.

Безусловно, государство быстро реагирует на потребности бизнеса и в предложенных обстоятельствах предлагает достаточно гибкие условия. Мер, принятых правительством, много, но быстро переориентировать логистические системы просто невозможно физически.

Конечно, логистика будет переориентирована на страны Азии и Китая, но при этом из-за снижения конкуренции и увеличения стоимости перевозок расходы российских экспортёров и импортёров вырастут и естественно платить за это будут потребители. Рост стоимости и ограничение ассортимента уже существует.

Конечно, влияние политики и общественного мнения на бизнес иностранных компаний в России сыграли свою роль, а отечественная промышленность во многом зависима от западных компаний. С одной стороны, Российская Федерация преуспела в импортозамещении, и мы стали крупным экспортёром продовольствия. А с другой стороны, наша страна зависима и от импортных семян, и от различных ингредиентов, добавок, упаковки и разнообразных комплектующих, в том числе для станков и оборудования.

Скорейшее завершение военного конфликта безусловно спасёт ситуацию, а также послабление санкций позволит международным компаниям продолжить отлаженную работу в России, поскольку никто из игроков не хочет терять свою нишу на рынке и вынужденно принимает меры в соответствии с давлением, оказываемым на нашу страну.

#### Список использованных источников

1. Малихина О.В. Информационная безопасность как одно из условий развития цифровой логистики. В сборнике: Экономическая безопасность личности, общества, государства: проблемы и пути обеспечения. Материалы ежегодной всероссийской научно-практической конференции. Составитель: Н.В. Мячин. – Санкт-Петербург, 2021. – С. 106-109.

2. Arifullin I., Terentyev A., Malikhina O., Nazarova A. Organizing supplies of components and spare for specialized vehicles used at the airports of the arctic region. В сборнике: Transportation Research Procedia. Сер. "International Conference of Arctic Transport Accessibility: Networks and Systems". – 2021. – С. 33-40.

3. Назарова А.Н., Малихина О.В. Специфика и перспективы развития логистики транспортировки арктического региона. В сборнике: Диалог поколений. Материалы II региональной научно-практической конференции. – Санкт-Петербург, 2021. – С. 18-22.

4. Кушнир И.Н. Преодоление последствий пандемии COVID-19 в экономике: зарубежный опыт и реалии ДНР. В сборнике: Экономика и общество, интеграция и патриотизм. Сборник материалов научных конференций Брянского филиала РЭУ им. Г.В. Плеханова. Редакционный совет Г.И. Авдеенко, С.Г. Дмитриев, Н.Н. Обидовская. – Москва, 2022. – С. 37-42.

5. Скоробогатько М.А. Аналитические подходы в управленческом учёте экономического субъекта в условиях нестабильности экономики. В сборнике: Фундаментальные и прикладные научные исследования: актуальные вопросы, достижения и инновации. Сборник статей Международной научно-практической конференции: в 2 ч. – Пенза, 2022. – С. 10-14.

6. Симонов И.Е. Перевозка грузов в цепи поставок: логистическая деятельность в условиях неопределённости. В сборнике: Научные исследования высшей школы по приоритетным направлениям науки и техники. Сборник статей Международной научно-практической конференции. – Уфа, 2022. – С. 83-86.

7. Суворова С.Д., Куликова О.М. Формирование устойчивой цепочки поставок. Журнал прикладных исследований. – 2022. – Т. 2. – № 1. – С. 125-129.

8. <https://www.forbes.ru/biznes/460163-effekt-domino-pocemu-rusatsa-global-nye-seropski-postavok-i-cem-eto-grozit>, дата обращения 20.05.2022.