

Гизатуллина Диана Ирековна

аспирант

Научный руководитель

Урядникова Марина Валерьевна

канд. экон. наук, доцент

Казанский кооперативный институт (филиал)

АНОО ВО ЦС РФ «Российский университет кооперации»

г. Казань, Республика Татарстан

ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

Аннотация: транспортная отрасль является не только ключевой отраслью экономики, но и ее незаменимым связующим звеном. Развитие транспортной инфраструктуры является важнейшим фактором экономического роста и ключевым фактором выхода из экономического кризиса. В последние годы транспортная отрасль демонстрировала повышательную динамику как по развитию инфраструктуры, так и по объемам перевозок. В статье рассмотрено влияние пандемии на ситуацию в транспортной отрасли.

Ключевые слова: транспортная инфраструктура, логистика, перевозки, авиаперевозки, пассажиропоток, грузопоток, транспорт, логистические компании, пандемия, авиасообщение, внутреннее воздушное сообщение, железнодорожное сообщение, морской сервис.

В 2020 году пандемия COVID-19 и соответствующие ограничения, направленные на борьбу с ее распространением, привели к существенным изменениям в ситуации со спросом и предложением на многих рынках, не только напрямую затронув грузовые и пассажирские перевозки, но и заставив значительную часть населения пересмотреть свои взгляды на необходимость и требуемые параметры инфраструктуры (не только транспортной, но и социально-информационной, коммуникационной). Транспортная отрасль и логистика входят в число отраслей, наиболее пострадавших от пандемии [1].

На фоне введенных в начале 2020 года ограничений на международные перевозки и снижения деловой активности сократились объемы перевозок, пассажиропотока и грузооборота, изменились логистические цепочки. По состоянию на конец 2020 года в список наиболее пострадавших отраслей вошли автотранспорт и авиаперевозки; морские, речные, воздушные и другие сухопутные пассажирские перевозки; междугородные и международные железнодорожные пассажирские перевозки, автовокзалы и автовокзалы, а также вспомогательная деятельность, связанная с воздушными и космическими перевозками. В то же время следует отметить, что влияние пандемии на ситуацию в транспортной отрасли не совсем однородно по характеру воздействия в разрезе подотраслей и динамике их показателей в течение 2020 года. направленных на борьбу с распространением пандемии, особенно в период нерабочих дней и режима обязательной самоизоляции в апреле-мае 2020 г., ограничение международной мобильности и переход на удаленную работу резко повлияли на объем пассажиропотока движение всеми видами транспорта. Он начал восстанавливаться, как показано ниже, только во втором полугодии 2020 года [2].

В то же время влияние на грузовые перевозки также было отрицательным, но не таким однородным. Быстрый рост онлайн-продаж товаров привел к увеличению спроса на услуги грузоперевозок (в частности, автоперевозки) со стороны логистических компаний, ритейлеров и дистрибьюторов. Для доставки товаров первой необходимости в некоторые города властям пришлось возложить на службу такси новую функцию. Также оживление онлайн-сегмента продаж увеличило нагрузку на субъектов транспортной отрасли, оказывающих складские услуги: в 2020 году спрос на такие услуги увеличился вдвое и обновил рекордный уровень загруженности накануне Нового года. Примечательно, что воздействие коронавируса вызвало глобально схожие тенденции в транспортных системах всего мира, в частности, существенное снижение активности крупных международных транспортных узлов и глобальных грузопассажирских перевозок. Объемы сокращения деятельности

транспортной отрасли различаются по странам и зависят от специфики подхода к преодолению последствий пандемии. Однако общей тенденцией является перевод грузопотоков на железные дороги и переориентация транспортной системы на внутренний рынок (рост внутренних перевозок). Например, в Китае железнодорожный транспорт использовался как основной способ перевозки грузов, в том числе предметов медицинского назначения: железные дороги, работавшие круглосуточно и без выходных, заменили автомобильный транспорт на отдельных звеньях цепи поставок, функционирование которых было нарушено. В еврозоне введение льгот для грузовых компаний (налоговые льготы и отмена арендной платы в связи со снижением объемов внутриевропейских и международных грузоперевозок) не предотвратило сжатие рынка транспортно-логистических услуг (а снижение более чем на 30% на конец года). По предварительным оценкам ОЭСР, падение мировых грузовых перевозок в 2020 году составило 36%. Быстрому восстановлению транспортной отрасли во многом мешают ограничения на международные перевозки (хотя и постепенно ослабевающие), которые действуют до конца год. На фоне этих ограничений в 2020 году международный турпоток сократился на 74% по сравнению с предыдущим годом [3].

По данным международной туристической организации ЮНВТО, в декабре 2020 г. из 217 направлений (стран) 27% стран полностью закрыли свои границы, а 70% стран частично ослабили ограничения на международные поездки. Международная ассоциация воздушного транспорта (IATA) оценила что объем авиаперевозок по итогам года сократился на 66% по сравнению с 2019 годом. При этом в IATA отмечают, что благодаря росту внутренних авиаперевозок летом на 3,8% по сравнению с августом 2019 года российский рынок первым продемонстрировал рост с начала пандемии (табл. 1). Повышательная динамика показателей отрасли авиаперевозок была обусловлена снижением стоимости авиаперевозок в сочетании с ростом спроса на внутренние праздничные поездки.

Таблица 1

Динамика показателей авиаперевозок на внутренних рынках развитых стран,
август 2020 г. по сравнению с соответствующим периодом 2019 г., %

	Доля в мировом объеме трафика	Коммерческие пассажиро-километры	Коэффициент пассажирской загрузки (увеличение)	Коэффициент пассажирской загрузки (уровень)
Внутренний трафик	36,2	-50,9	-21,5	64,2
Австралия (внутренний)	0,8	-91,5	-44,9	37,1
Бразилия (внутренний)	1,1	-67,0	-6,4	76,1
Китай (внутренний)	5,1	-19,1	-12,3	75,3
Индия(внутренний)	1,3	-73,6	-19,1	66,2
Япония (внутренний)	6,1	-68,6	-45,6	35,6
Россия (внутренний)	1,5	3,8	-4,6	86,4
США(внутренний)	14,0	-69,3	-37,7	48,9

В 2020 году в России произошел колоссальный спад пассажиропотока: по данным Росстата, он составил 45,2% по сравнению с 2019 годом и пришелся в основном на режим самоизоляции в апреле–мае. Существенно сократились пассажиропотоки по внутреннему водному транспорту (–59,5%), авиасообщению (–52,5%, включая международное авиасообщение (–85,9%) и внутреннее воздушное сообщение (–13,5%), железнодорожное сообщение (–41,3%) и морской сервис (–39,5%). Автобусный пассажиропоток, в основном внутригородские и междугородные, сократился на 29%. Летом пассажиропоток на всех видах транспорта увеличился, но из-за действующих ограничений на международные перевозки и относительно более низкого спроса на транспортные услуги не вышел на прежнюю траекторию, сравнимую с прошлым годом. При этом по итогам четырех кварталов 2020 года можно констатировать, что структура пассажирских перевозок не претерпела серьезных изменений; доля авиаперевозок снижается, а доля железнодорожных и автобусных перевозок растет относительно 2019 года [4].

В 2020 году общий объем пассажирских перевозок снизился на 29%. Наибольшее сокращение произошло в отрасли авиаперевозок: пассажиропоток упал на 46%. В частности, пассажиропоток Московского авиаузла снизился на

52,3%¹. В связи с ограничениями на международное воздушное сообщение между Россией и другими странами в 2020 г. объем регулярных и разовых рейсов составил 23,8% от объема, наблюдавшегося в 2019 г. По внутренним рейсам этот показатель выше – 76,9%, однако он не превышает объем предыдущего года.

Список литературы

1. Холиков И.В. Распространение эпидемий, пандемий и массовых заболеваний как глобальный вызов современности // Пути к миру и безопасности. – 2020. – №2 (59). – С. 33–35.
2. Землин А.И. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19): монография / А.И. Землин, М.В. Клёнов, И.В. Холиков. – М.: Русайнс, 2020. – 126 с.
3. Неруш Ю.М. Транспортная логистика / Ю.М. Неруш, С.В. Саркисов. – М.: Юрайт, 2019. – 351 с.
4. Быкова О.Н. Вызовы и перспективы развития рынка транспортно-логистических услуг / О.Н. Быкова, И.В. Пустохина. // Экономика, предпринимательство и право. – 2020. – №1. – С. 63–70.