

А. Д. Молокович

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь, molokovitch@tut.by

ТЕНДЕНЦИИ МИРОВОЙ ЭКОНОМИКИ И ЛОГИСТИКИ В ПОСТКОВИДНЫЙ ПЕРИОД

Пандемия коронавируса внесла существенный дисбаланс в развитие мировой экономики и торговли. Темпы роста экономик ряда стран упали, а многие из них погрузились в рецессию. Тем не менее, 2021 г. принес оживление в мировую экономику, однако 2022 г. резко изменил ситуацию. Нарушились устоявшиеся цепочки поставок, сократился объем производства, выросли логистические затраты. Беларуси и России пришлось перенаправить потоки товаров на восточное направление, что вызвало определенные проблемы и падение доходов. В статье рассматриваются вопросы состояния мировой экономики и пути повышения эффективности работы логистического сектора в сложившихся условиях.

Ключевые слова: *мировая экономика, логистика, грузовые перевозки, экономический кризис*

A. Molokovich

School of Business of BSU, Minsk, Belarus, molokovitch@tut.by

TRENDS IN THE WORLD ECONOMY AND LOGISTICS IN THE POST-COVID PERIOD

The coronavirus pandemic has introduced a significant imbalance in the development of the global economy and trade. The growth rates of the economies of a number of countries fell, and many of them plunged into recession. However, 2021 brought a revival to the global economy, but 2022 has changed the situation dramatically. Established supply chains have been disrupted, production has declined, and logistics costs have risen. Belarus and Russia had to redirect the flow of goods to the east, which caused certain problems and a drop in income. The article discusses the state of the world economy and ways to improve the efficiency of the logistics sector in the current environment.

Keywords: *world economy, logistics, freight transportation, economic crisis*

После финансового кризиса в 2009 г. мировая экономика постепенно восстанавливалась и набирала обороты. Однако уже в 2020 г. пандемия коронавируса погрузила мир в рецессию.

Следует отметить, что рецессия – это периоды более полугода, в течение которых прирост производства и деловой активности в экономике сменяется спадом.

Тем не менее, после снятия постковидных ограничений, в 2021 г. экономика выросла сразу на 6 % после ковидного спада на 3 %. Но уже в 2022 г. рост замедлился до 3 %. При прогнозируемом увеличении населения мира на 0,9 % в 2023 г. прогноз роста реального ВВП на 1,5 % представляет собой небольшое увеличение реального ВВП на душу населения на 0,6 %.

Устойчивый рост на развивающихся рынках Азиатско-Тихоокеанского региона, Ближнего Востока и Африки будет способствовать развитию мировой экономики. В то время как прогнозируемый общий рост в развитых странах остановится в 2023 г., развивающиеся рынки достигнут роста реального ВВП на 3,2 %.

Несмотря на медленный рост мировой экономики глобальный ВВП в 2022 г. впервые превысил 100 трлн долл. США. На развитые страны пришлось 57 %, в том числе на США 25 % и ЕС – 17 %. Из развивающихся стран доля Китая составила 18 %, а России – только около 2 %. Прогнозируется, что приблизительно 75 % экономического роста в 2023 г. обеспечат развивающиеся

экономики Азии. Большинство экономистов считают, что рецессия развитых экономик приведет к снижению темпов роста мирового ВВП в 2023 г. до 1,5 %. Это произойдет, несмотря на возврат Китая к активному производству после отмены ковидных ограничений вопреки позиции китайских властей, вынужденных учитывать мнение населения [1].

Ожидается, что в условиях замедления инфляции и смягчения денежно-кредитной политики глобальный реальный ВВП вырастет до 2,8 % в 2024 г. и 3,0 % в 2025 г. Данные темпы, близки к потенциальному росту производства.

История развития мировой экономики показывает, что спад случался после того, как потребительские расходы на свет, топливо и тепло достигали 13 % ВВП. В 2022 г. они превысили 17 %. Рост цен на энергоносители стал прямым следствием войны в Украине, поскольку Запад ввел санкции в отношении нефти и угля из России, а она, в свою очередь, сократила поставки газа в ЕС, а в конце февраля 2023 г. были прекращены поставки сырой нефти в Польшу по нефтепроводу «Дружба». В итоге Европа может завершить 2023 г. в минусе, считает большинство экономистов [2].

США как ведущий мировой производитель нефти и газа находятся в гораздо лучшем положении, чем ЕС, который на 60 % зависит от импорта. Правительство и центробанк крупнейшей экономики мира заявляют, что она избежит рецессии. Однако опрос, проведенный Bloomberg в декабре 2022 г. показал, что эксперты оценили вероятность рецессии в 70 % в то время как в июне вероятность составляла 30 %. Если спад случится, он будет недолгим, но быстро вернуться к прежним темпам роста будет сложно, как и после кризиса 2009 г. [3].

Экономический кризис, вызванный коронавирусом, оказал существенное негативное влияние на логистический сектор. Были сокращены, а иногда и остановлены поставки сырья и готовой продукции. В результате из-за снижения спроса и производства произошло значительное снижение грузопотоков. Производители понесли огромные финансовые убытки из-за сворачивания бизнеса и, как следствие, простоя транспортных средств. Многие организации, в основном малого и среднего бизнеса, обанкротились и покинули рынок перевозок. Наименьшие потери коснулись железнодорожных перевозок, благодаря которым осуществлялся экспорт и импорт между Евросоюзом, Россией и Азией.

В Китае убытки понесли все виды грузоперевозок. Однако пик кризиса был пройден, и логистический сектор постепенно восстанавливается.

Что касается стран Евросоюза, то европейская логистика испытывает серьезные проблемы. Эксперты предполагают, что рынок логистики после кризиса сократится более чем на 40 %.

В России наибольшие потери понесла авиация, которая практически перестала осуществлять доставку товаров. Многие транспортные компании на грани банкротства. Основной объем грузопотока осуществляется по железной дороге. Эксперты утверждают, что потери российских логистических компаний только из-за коронавируса превысили 200 млрд р. К этому добавился очередной десяток пакетов санкций против России, который был принят в конце февраля 2023 г., ущерб от которого специалисты оценивают в 12,7 млрд евро. Импорт российских товаров в страны Европы был урезан почти на 60 %, а экспорт ЕС в Россию – почти наполовину. Борьба с новыми ограничениями Россия планирует привычными для нее методами: импортозамещением и развитием параллельного импорта. Если эти способы не помогут, то останется прибегнуть к полному отказу от ряда товаров, упрощению производств и примитивизации экономики [4].

На территории Украины заблокированы морские транспортные перевозки, значительные финансовые потери несет воздушная доставка. В стране остро ощущается нехватка товаров сельского хозяйства и продовольствия.

Постковидный 2021 г. внес существенные изменения в мировой логистике, которые были направлены на возможно быструю адаптацию этого сегмента рынка к функционированию в условиях пандемии. Тем не менее, снижение стоимости услуг в сфере перевозок наблюдалось в еще

большой степени, чем при сокращении спроса и простаивания транспортных средств. Конкуренция была вынуждена бороться за немногочисленных потенциальных клиентов путем демпинга, что привело к уходу небольших организаций с рынка грузоперевозок. Остались функционировать только сильные игроки, у которых было достаточно ресурсов, чтобы пережить этот период. В этих условиях наблюдалось слияние логистических предприятий с целью усиления позиций на рынке. Для ряда компаний это стало единственным вариантом не обанкротиться.

В этих условиях белорусские перевозчики разделились на два лагеря: одни активно ищут новые маршруты, регионы, возможности, а другие заняли выжидательную позицию, поставив работу на паузу в надежде, что ситуация изменится. Им пришлось увольнять водителей, ставить технику на прикол и ждать лучших времен. Так поступили компании с неплохим финансовым состоянием, у которых нет жестких требований от банков выполнить обязательства. На белорусском рынке транспортно-экспедиционных услуг в ожидании находится 10–15 % автопарка. В тоже время порядка 10–20 % автотранспорта покинули Беларусь, так как компании релоцировались в такие страны как Казахстан, Узбекистан, Армения, Азербайджан, став их резидентами, и таким образом оказались вне действия санкций [5].

Те компании, которые ищут варианты выживания, вынуждены перестраивать свою работу. Так, если ранее на маршрутах в скандинавские страны, балканский регион, Испанию и Португалию все было отлажено, а стратегия бизнеса заключалась в решении вопросов инвестиционного развития, связанных с количеством приобретаемых автомобилей, привлечением дополнительных водителей, организацией транспортного процесса и другими, то с мая 2023 г. эта схема уже не работала.

Сложная ситуация на рынке мировой логистики и неустойчивое положение на валютном рынке страны создало серьезные преграды для покупки нового транспорта и поддержания работоспособности имеющихся автомобилей путем проведения технического обслуживания и ремонта. Так, при покупке автомобилей заключается договор, в котором предусмотрено право на гарантийный сервис, однако производители отказываются выполнять данные работы даже за средства автовладельцев, несмотря на то, что белорусские компании продолжают выплачивать лизинговые платежи. Из семи наиболее крупных мировых производителей автомобилей, таких как DAF, Iveco, MAN, Mercedes, Renault, Scania и Volvo, на данный момент только Volvo Car Russia и DAF продолжают оказывать гарантийную поддержку.

Продажи в России грузовых автомобилей известных вышеуказанных европейских марок остановлены. На некоторых заводах в России остался небольшой запас грузовиков. Так, на совместном предприятии Daimler Kamaz Rus в Набережных Челнах имеется 300 машин, однако завести их, без взлома программного обеспечения, невозможно.

Теоретически грузовики можно поставлять из Казахстана, Армении и Турции, но тогда они будут дороже на 20 %. К тому же при их покупке есть сложности: надо иметь юридическое лицо, зарегистрированное в этих странах. Следовательно, необходимо регистрировать там филиалы российских либо белорусских перевозчиков. Поставки из Турции имеют свои сложности, так как на выпускаемые там модели нет одобрения типа транспортного средства. Без наличия данного разрешения эксплуатировать их на международных маршрутах запрещено. Что касается продаж грузовиков в Беларусь через Россию, то они будут еще дороже. Остается МАЗ и КамАЗ. Однако соотношение цена-качество у этих моделей устраивает далеко не всех перевозчиков.

В последнее время в Россию прибывают тягачи новых брендов из Китая: Hongyan, HOWO, SANY, Shacman, Sitrak и др. Китайские компании выпускают приблизительно то же количество машин, что и все европейские производители. Китайская линейка полностью обеспечивается запасными частями. Эти компании представляют интерес и для белорусских перевозчиков, поэтому у них есть все шансы в перспективе стать лидерами на нашем рынке. Тем не менее, на

данный момент только единицы китайских грузовиков эксплуатируются белорусскими компаниями. Также не налажен их сервис.

Что касается технического обслуживания грузовиков, то обеспечение запчастями из Китая, Турции, Индии более-менее наладилось. Однако, стоимость подорожала существенно. Для примера, новая коробка передач Iveco стоила раньше 800 тыс. российских рублей, а после известных событий подорожала до 1,8 млн. Поставки китайских запчастей осуществляется по такой схеме. Они производятся в Китае, затем поставляются на европейский, а потом уже на российский рынок. Приобрести в Китае запасные части напрямую невозможно, так как существуют запреты европейских концернов на своих китайских партнеров. Так что приходится из Европы искать обходные пути через Турцию и Казахстан, что существенно повышает их стоимость.

Ситуация с запасными частями привела к «каннибализации» в сфере грузовых перевозок. Так, крупные автопарки с большим количеством машин, часть грузовиков ставят на прикол и разбирают их на запчасти для поддержания в рабочем состоянии оставшихся [6].

С начала 2022 г. и до настоящего времени стал заметно проявляться дефицит водителей, которые перевелось на работу в ЕС. На это имеется много причин, основная из которых – зарплата. Так, в Германии зарплата водителей может достигать до 2 000 евро в месяц, в то время как белорусский перевозчик больше 60 евро в день платить никак не может. Несмотря на кризисную ситуацию в европейских странах, имеется большое количество вакансий водителя, на работу приглашаются белорусские водители, которые трудолюбивы и хорошо себя зарекомендовали. Поэтому молодые люди набираются опыта в Беларуси, а затем уезжают на запад. Ситуация в этом плане сложная и не ясно, будет ли она улучшаться.

Как можно выжить белорусскому транспортно-логистическому сектору в сложившейся ситуации?

В первую очередь приходится осваивать новые маршруты, так как внутренний рынок, включая российский, не обеспечивает требуемую эффективность. Например, маршрут Минск – Новосибирск, длиной в 4 000 км приносит такой доход, что его достаточно только для покрытия транспортных затрат, лизинговых платежей за подвижной состав и сервис. Прибыли практически нет. Поэтому такие маршруты не популярны для крупных транспортно-логистических компаний. Внутренними перевозками занимаются в основном индивидуальные предприниматели с подвижным составом, имеющим, как правило, солидный пробег.

Крупные компании стали осваивать турецкий, иранский и китайский рынки. Налаживается экспорт и импорт запчастей, текстиля, продуктов питания в (из) эти страны.

Развиваются перевозки сборных грузов, так как падает спрос на партии доставляемых товаров. Все больше клиентов оставляют заявки на сборные грузы из государств Евросоюза.

IT-революция и коронавирус дали мощный толчок для оптимизации и цифровизации многих отраслей экономики, в том числе и мировой логистике, в которой высокими темпами продолжается электронная революция. Для предприятий, а также грузовладельцев важна оперативность решения вопросов доставки грузов, поэтому логистические компании стали разрабатывать и предлагать собственные мобильные приложения для оформления и контроля заявок. Благодаря им клиенты могут заказать грузоперевозку по телефону, находясь в любой точке в любой момент времени. Развитие логистического сервиса компаниями способствует привлечению и удержанию клиентов [7].

Решение вопроса доставки мелких грузов для предприятий и населения возможно с помощью бесконтактной курьерской службы. Зачастую возникает необходимость оперативной доставки корреспонденции, почты, мелких товаров контрагентам, а также в отдаленные населенные пункты. В период пандемии китайские компании, осуществляющие доставку, разработали новый способ передачи товара. Для этого, в первую очередь, в азиатских, а затем и европейских странах

стали активно использовать дроны. Такой способ мало затратный и его следовало бы взять на вооружение службе экспресс доставки в Беларуси.

В условиях жестких экономических санкций необходима государственная поддержка предприятий логистического сектора, что поможет логическим компаниям удержаться на плаву и вернуться к работе после кризиса. Такими мерами могут быть: уменьшение пошлин на ввоз продукции; снижение налоговой ставки на запасные детали, используемые для ремонта и технического обслуживания транспортных средств; временная отмена налогов; налоговые каникулы для индивидуальных предпринимателей, занятых доставкой товаров и другие льготы. Руководители компаний должны извлечь из текущей ситуации определенные уроки, разработать антикризисный план и сформировать финансовую подушку, чтобы максимально быстро адаптироваться к новым условиям в посткризисный период.

Список использованных источников

1. The world economy faces an extended cooling off period [Electronic resource] // S&Pglobal. – 2022. – Mode of access: <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/research-analysis/the-world-economy-faces-an-extended-cooling-off-period.html>. – Date of access: 28.02.2023.
2. Ждать ли мирового кризиса в 2023 году? [Электронный ресурс] // BBC news русская служба. – 2023. – Режим доступа: <https://www.bbc.com/russian/features-63981164>. – Дата доступа: 28.02.2023.
3. Economists Place 70 % Chance for US Recession in 2023 [Electronic resource] // Bloomberg. – 2022. – Mode of access: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-12-20/economists-place-70-chance-for-us-recession-in-2023>. – Date of access: 28.02.2023.
4. Эксперты оценили последствия 10 пакета санкций: начнется примитивизация экономики России [Электронный ресурс] // MKRU. – 2023. – Режим доступа: <https://www.mk.ru/economics/2023/02/26/eksperty-ocenili-posledstviya-10-paketa-sankciy-nachnetsya-primitivizaciya-ekonomiki-rossii.html>. – Дата доступа: 01.03.2023.
5. Говорим о ситуации с грузоперевозками. Как дела на рынке? [Электронный ресурс] // Onliner. – 2022. – Режим доступа: <https://auto.onliner.by/2022/11/03/gruzoperevozki>. – Дата доступа: 02.03.2023.
6. Грузовые дилеры в РФ: продавать нечего [Электронный ресурс] // Ati.su. – 2022. – Режим доступа: <https://news.ati.su/article/2022/08/31/gruzovye-dilery-v-rf-prodavat-nechego-614966/>. – Дата доступа: 02.03.2023.
7. Тенденции развития мировой логистики в 2021 году. Почему Китай – снова один из лидеров рынка? [Электронный ресурс] // Major. – 2022. – Режим доступа: <https://mjr.ru/blog/tendentsii-razvitiya-mirovoy-logistiki-v-2021/>. – Дата доступа: 02.03.2023.