

УДК 338.24

*Макарова М.И., студент, ФГБОУ ВО «ВГУВТ».**Новиков Алексей Васильевич, к.н., доцент, ФГБОУ ВО «ВГУВТ»**603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д.5.*

Анализ зарубежного и отечественного опыта работы транспортных предприятий в условиях пандемии COVID-19

Аннотация. Приведен опыт функционирования экономики зарубежных стран в период пандемии. Рассматривается отечественный и зарубежный опыт работы транспортных предприятий в условиях пандемии COVID-19. Рассматриваются стратегии функционирования транспортных предприятий в период пандемии.

Ключевые слова: крупные компании, поддержка государства, экономический кризис, стратегия транспортных предприятий, факторы экономического кризиса, коллаборация

Сейчас страны мира переживают экономический кризис, сложившийся из-за коронавируса (COVID-19).

Прежде всего, на экономический кризис 2020 года повлияло несколько факторов: первый фактор – сама пандемия; второй фактор – беспрецедентный уровень долга, а именно замедление мировой экономики наряду с огромными государственными долгами; третий фактор – признак экономического спада, что означает отсутствие потребителей, которые могли бы покупать товары и услуги, доступные в мировой экономике; четвёртый признак (косвенный) – падение цен на нефть, но эта особенность повлияла на экономику нефтезависимых стран. Данные факторы были предоставлены Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР).

Во времена пандемии темпы роста ВВП замедляются, это можно увидеть на рисунке 1, а также пострадают развитые страны из-за больших долей в сфере услуг, которые ограничены из-за пандемии. Но Китай несмотря на все последствия кризиса, наоборот, только наращивает свою долю ВВП в мировой экономике. Прежде всего, стоит опасаться, что даже при значительном росте ВВП и других экономических показателей, жизнь людей не претерпит улучшений.

При самых оптимистических прогнозах (по рисунку 1) экономика стран будет восстановлена далеко не в 2021-2022 году (при расчетах от 2020 года от

IMF, World Economic Outlook), однако появление вакцины от коронавируса уже в настоящее время будет оказывать благоприятное влияние на темпы “исцеления”. [1]

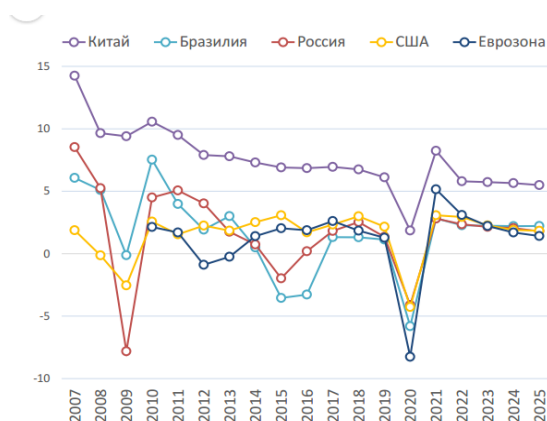


Рисунок 1. Темпы роста ВВП на 2020-2025 год по странам мира

Пандемия выявила слабость глобальных производственно-сбытовых цепочек. Требуется дальнейшая адаптация для экономики всех стран.

Мировая экономика предприятий и всей экономики сейчас находится в невыгодном варианте, но есть основания (за счет государственной поддержки предприятий и покрытие расходов) надеяться, что этого худшего сценария удастся избежать. [2]

В условиях экономического кризиса стран, многие транспортные предприятия и компании пользуются коллаборацией (разделение расходов между партнёрами), с помощью этого способа многие транспортные компании поддержали свой рост и развитие в 2020 году.

Но, несмотря на явное преимущество данного способа, из-за экономического кризиса убытки многих транспортных компаний все равно велики и составили:

1. UPS -\$3,263 млрд. за квартал
2. DHL-\$301 млрд. за квартал
3. FedEx -\$895 млн. за квартал
4. Moller-Maersk -\$624 млн. за первое полугодие
5. С. Н. Robinson-\$568 млн. за первое полугодие

К сожалению, у многих транспортных компании ухудшился рейтинг за 2020 год. В условиях пандемии, появились новые конкуренты в рейтинге лучших транспортных компаний за 2020 год, преодолевшие ограничения от коронавируса, а именно [3]:

1. DHL 2. UPS 3. FedEx 4. SNCF 5. Kuehne + Nagel

Именно эти компании на 2020 год остановились на стратегии «Реагирование на потребительские тенденции», которая в настоящее время достаточно популярна.

Счётная палата РФ по своим прогнозам сообщила, что общая сумма потерь российских транспортных компаний составляет 230 млрд. руб. Основные причины потери такой большой суммы, связанна с отменой авиарейсов и с сокращением объемом транспортных пассажирских перевозок автомобильным видом транспорта, что это можно увидеть с помощью рисунка 2 [4].



Рисунок 2. Потери российских транспортных компаний от ограничений в связи с коронавирусом

На крупные отечественные предприятия можно положиться, как на основу для восстановления транспортной экономики страны. Несмотря на большие убытки в 2020 году, в ближайшие 5 лет прогнозируется восстановление транспортной отрасли. У некрупных транспортных компаний ситуация немного другая. Прежде всего, многие транспортные компании перешли на дистанционный и комбинированный формат, а также сократили штат сотрудников на рабочих местах. 2020 год ознаменовался очередным переделом транспортного рынка. В настоящее время некоторые компании России сумели адаптироваться к новым трендам транспортных услуг и смогли откорректировать собственную стратегию развития.

Рассмотрим несколько стратегий развития предприятий в период пандемии COVID-19:

1 стратегия. Для повышения эффективности работы предприятий можно заниматься вопросами диверсификацией деятельности (продукции), что значительно повлияет на создании новых подразделений, которые не выполнялись ранее.

2 стратегия. Реорганизация структуры, т.е. объединение нескольких филиалов предприятий или выделение некоторых частей фирмы на аутсорс.

3 стратегия. Изучить различные антикризисные подходы к наиболее эффективному использованию ресурсов. На основании этих ресурсов можно выбрать наиболее важный критерий в зависимости от качества и количества источников.

Данная стратегия разделяется на несколько тактик:

а) сокращение затрат, которые оказывают негативное влияние на предприятие. Пример: снижение расходов, которые не относятся к основной деятельности предприятия.

б) тактика применительно к рабочей силе: обмен сотрудниками между предприятиями для набора опыта в продвижении продаж, перепрофилирование рабочих (таксист-курьер), понижение должности и т.д.

4 стратегия. Реагирование на потребительские тенденции.

а) Заказ перевозок с мобильного устройства

б) Внедрение новейших IT-технологий

в) Услуга «сборные грузы»

г) Увеличение спроса на услуги ремонта и технического обслуживания

д) Появление отдельной отрасли «мобильные перевозчики»

Следующие стратегии носят отрицательный характер.

5 стратегия. Закрытие предприятия, пока убытки и расходы не стали значительными. После закрытия предприятия можно открыть новый бизнес.

6 стратегия. «Замирание» предприятия в ожидании более благоприятных условий. Такая стратегия приносит убытки предпринимателям, которые продолжают выплачивать заработную плату персоналу в целях его сохранения. Но единственная цель этой стратегии является переждать кризис.

Выбор стратегии зависит от ряда объективных и субъективных факторов.

К объективным факторам можно отнести: степень карантинных мер, возможность выхода на удалённую работу, размер бизнеса или предприятия, наличие расходов и финансовых средств. К субъективным факторам можно отнести: стиль ведения бизнеса предприятия. [5]

Для определения основной и главной стратегии требуется реализовать сбор и анализ информации, установить новую конкретную цель экономического плана (или редактирование цели) и задачи на их согласование. Не стоит выбирать несколько стратегий, лучше будет выбрать одну конкретную для обеспечения эффективных результатов. В дальнейшем стоит изучать новые стратегии для получения эффективных результатов экономики предприятия.

Государственная поддержка для транспортной экономики должна выражаться в снижении учетной ставки центральными банками с целью расширения доступа к кредитным ресурсам и стимулирования инвестиций.

Список литературы и источников

1. Cyberleninka.ru [Электронный ресурс] // Анализ факторов экономического кризиса 2020 года. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/analiz-faktorov-ekonomicheskogo-krizisa-2020-goda> (дата обращения: 11.04.2021).
2. Lecomomic.ru [Электронный ресурс] // Мировая экономика в условиях пандемии COVID-19: итоги 2020 года и перспективы восстановления. Режим доступа: <https://leconomic.ru/lib/111375> (дата обращения: 12.10.2021).



3. perevozka24.ru [Электронный ресурс] //Рейтинг транспортных компаний мира 2020. Режим доступа: <https://perevozka24.ru/pages/luchshaya-pyatrka-operatorov-iz-top-10-mirovyh-tk> (дата обращения: 30.04.2021).
4. index1520.com[Электронный ресурс] //Логистические тренды 2020–2021 года: влияние пандемии COVID-19 на перевозки. Режим доступа: <https://index1520.com/analytics/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/> (дата обращения: 30.04.2021).
5. Leconomic.ru [Электронный ресурс] // Адаптация поведения предпринимателей к вызванным пандемией коронавируса изменениям. Режим доступа: <https://leconomic.ru/lib/111051> (дата обращения: 10.04.2021).

Makarova M.I., student, FSFEI HE "VSUWT",
Novikov A.V., scientific supervisor, Candidate of Sciences, FSFEI HE "VSUWT".
603950, Nizhny Novgorod, st. Nesterova, 5.

Analysis of foreign and domestic experience of transport enterprises in pandemic conditions COVID-19

Abstract. The foreign experience of the economies of the countries during the pandemic is presented. Domestic and foreign experience of transport enterprises in the conditions of COVID-19 pandemic is considered. Strategies for the economic plan of the transport enterprise during the pandemic are proposed.

Keywords: large companies, state support, economic crisis, strategy of transport enterprises, factors of economic crisis, collaboration

