

# ЛОГИСТИКА НА КАРАНТИНЕ. ГРУЗОПЕРЕВОЗЧИКИ АСЕХ В БОРЬБЕ С КОРОНАВИРУСОМ

Неожиданный «подарок» к китайскому Новому году в виде коронавируса заставил нервничать весь мир. Экономика практически каждой страны терпит колоссальные убытки, а жители запасаются масками и антисептическими средствами на черный день.

**П**ервыми прочувствовали на себе весь ущерб от эпидемии представители транспортных компаний мира, в чьем бизнесе значительное место занимал экспорт и импорт в/из Китая.

«Авиаперевозки грузов в Китай составляют 38% от общего объема экспорта нашей компании. В импорте этот показатель равен порядка 40%», – сообщает Stephan Haltmayer, генераль-

ный директор Quick Cargo Service, партнера Альянса АСЕХ в Германии.

Вследствие коронавируса наблюдается следующая картина: фуры простаивают в Китае, груз остается на складах, и это вызывает расходы, которые не готовы нести клиенты транспортных компаний.

«Самая большая проблема для нас на сегодняшний день связана с тем,

что из-за позднего возобновления работы заводов в Китае многие партии продукции должны быть доставлены потребителю в кратчайшие сроки. Это заставляет нас менять вектор работы, уменьшая количество мультимодальных перевозок в пользу увеличения авиационных», – комментирует Ken Hui, генеральный директор FANS TRANS, члена АСЕХ в Китае.

В то же время многие авиакомпании приостановили или сократили количество пассажирских и грузовых рейсов в Китай, что означает снижение количества грузовых авиаперевозок. Данный дисбаланс спроса и предложения сводит китайский рынок с ума, в результате чего авиакомпании увеличивают свои тарифы каждые два-три дня, а время ожидания отправки грузов может достигать до 7 дней.

«До 90% нашего экспорта в Китай оплачивается в этой стране. Из-за незапланированно продолжительных праздников многие банки закрыты, и платежи из Китая задерживаются. Мы должны продолжать вносить авансовые платежи, так как система взаиморасчетов CASS IATA (cargo agents settlement system) взимает с нас предыдущие расходы на перевозку. Это также негативно повлияло на денеж-



ный поток нашей компании», – говорит Stephan Haltmayer.

Под негативным влиянием кризиса, который повлек за собой коронавирус, также оказался сегмент морских перевозок. Корабельные компании, оперирующие из Азии и в Азию, отменили большое количество судоходных рейсов.

«Нам приходится перебронировать контейнерные перевозки на более поздние даты на пока еще действующие рейсы морских линий», – комментирует Камран Алескеров, директор AGGL, члена ACEX в Азербайджане. – Кроме того, упала активность в сотрудничестве, появилась задержка в получении информации о статусах различных перевозок от тех агентов, которые из-за вируса вынужденно не выходят на работу или работают дистанционно».

Экономика большинства стран переживает сейчас непростое время в связи с уменьшением торговых оборотов между странами. Люди все меньше ходят за покупками во избежание посещения общественных мест, что приводит к снижению продаж товаров и снижению налоговых выплат от прибыли: автоматически падает объем закупок товаров из-за границы.

«Наши клиенты начинают заказывать регулярные перевозки с более длинными интервалами и в большинстве случаев уменьшенными партиями», – объясняет Камран Алескеров.

Многие компании Китая уже сейчас не выдерживают волну кризиса: закрываются, банкротятся, компании увольняют персонал и сокращают заработную плату.

«Мы ожидаем, что к середине этого года общая безработица вырастет до 6–10% в Гонконге и до 10–15% в Китае», – прогнозирует Ken Hui.

Даже те страны, в которых коронавирус был обнаружен совсем недавно, прочувствовали на себе экономические убытки. К 11 марта 2020 г. в Турции был зафиксирован только один случай заболевания коронавирусом, однако сфера логистики начала страдать задолго до этого.

Melis Oman, директор по развитию бизнеса Airon transport and logistics, члена ACEX в Турции: «Основной импортируемый товар из Китая для Турции – это сырье, из которого наша страна производит полуфабрикаты для экспорта в Европу. В итоге сегодня экспорт сократился из-за нехватки сырья для производства».



Российские логистические компании уже столкнулись с данной ситуацией спада. «На импорте из Турции мы ощутили нехватку контейнеров для морских перевозок», – комментирует Денис Бобраков, коммерческий директор ACEX в Новороссийске. – Застойный период, по нашим прогнозам, продолжится до середины лета, и сейчас самое главное для транспортных компаний мира пережить его, не теряя средств работы и ценных сотрудников».

Многие логистические мероприятия мира, более 400 выставок, запланированные на этот год, отменены из-за угрозы распространения вируса среди участников.

Steven Alves, исполнительный директор GFFG, партнер ACEX в США: «Как исполнительный директор GFFG я был сосредоточен на организации нашей ежегодной конференции, которая должна была состояться в марте в Бангкоке. Вместо этого мы перенесли мероприятие в Берлин и на сентябрь, но продолжаем следить за ситуацией в области здравоохранения в мире».

Эпидемия коронавируса совпала с кризисом в мировой экономике. Торговая война США и Китая, нестабильность в Евростроне, санкционные войны, протекционизм и другие проблемы явно показывали изменения и растущую неэффективность глобализации в долгосрочной перспективе для сложившейся системы.

«Китай ввел беспрецедентные меры, остановив промышленное производство ввиду эпидемии. Все экономики проводят вынужденный тест на то, могут ли они жить без Китая, и на то, как расти в период рецессий. В каком-то смысле происходит сдвиг в сторону

внутрирегиональной торговли и вынужденная проверка новых концепций и стратегий государств», – комментирует Мирослав Золотарев, председатель правления Альянса ACEX.

Несмотря на сложную ситуацию в логистике, многим компаниям удается оставаться на плаву, используя новые альтернативные более затратные варианты работы. «Очевидны изменения в давно сложившейся схеме поставок продукции: скажем, вместо закупок овощей и фруктов в Китае крупные ритейлеры переориентируются на Марокко, Израиль и Турцию», – комментирует Богдан Бутырев, директор департамента авиа и сборных грузов Nawinia, члена ACEX в Москве и на Дальнем Востоке. – Все это тоже нужно доставлять, что требует от операторов смены устоявшихся операционных схем и срочного поиска новых партнеров».

Безусловно, в настоящий момент логисты мировых компаний мало что могут сделать для изменения ситуации. Единственный выход для транспорта на сегодня заключается в наблюдении за обстановкой, сохранении бизнеса путем поиска альтернативных методов работы и спокойном ожидании окончания эпидемии.

«Первоочередной задачей в этой ситуации для нас является сохранение партнерских отношений и связей с компаниями внутри Альянса и их последующим укреплением. Период нестабильности закончится, и на новом витке развития партнерство будет цениться выше денег», – подытоживает Мирослав Золотарев.

Марина Ильина,  
пресс-служба ACEX ■