



УДК 656.073

DOI: 10.31799/2007-5687-2020-3-52-55

ВЛИЯНИЕ ВНЕШНИХ ФАКТОРОВ НА ДОСТАВКУ ГРУЗОВ МОРЕМ

Я. Я. Эглит, А. А. Ковтун, В. П. Пьянкова, А. Р. Балыбин

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
Транспортно-экспедиторская компания «Андрона»

В данной статье дана оценка влиянию внешних факторов как на грузовые морские перевозки, так и на пассажирские. Приведены конкретные примеры того, какие меры принимают компании для того, чтобы справиться с проблемами, вызванными пандемией. также описаны действия со стороны властей государств, которые были направлены на борьбу с распространением инфекции.

Ключевые слова: Внешние факторы, морской транспорт, порты, последствия, экипаж.

Для цитирования:

Эглит Я. Я., Ковтун А. А., Пьянкова В. П., Балыбин А. Р. Влияние внешних факторов на доставку грузов морем // Системный анализ и логистика: журнал.: выпуск №3(25), ISSN 2007-5678. – СПб.: ГУАП., 2020 – с. 52-55. РИНЦ.

THE INFLUENCE OF EXTERNAL FACTORS ON THE DELIVERY OF GOODS BY SEA

J. J. Eglit, A. A. Kovtun, V. P. Pyankova, A. R. Balybin

Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
Freight forwarding company “Androna”

Abstract. This article assesses the impact of external factors on both cargo and passenger sea transport. Specific examples are provided of what companies are doing to cope with the problems caused by the pandemic. It also describes the actions of the authorities of the States directed to stop the spread of infection.

Keywords. external factors, sea transport, ports, consequences, crew.

For citation:

Eglit Y. Y., Kovtun A. A., Pyankova V. P., Balybin A. R. The influence of external factors on the delivery of goods by sea // System analysis and logistics.: №3(25), ISSN 2007-5687. – Russia, Saint-Petersburg.: SUAI., 2020 – p. 52-55.

Введение

Безусловно, вспышка коронавирусной инфекции затронула все сферы жизнедеятельности людей по всему миру, и транспортный сектор не стал исключением. Карантинные меры помогают сдерживать распространение вируса, но они не проходят бесследно для экономической ситуации в странах и в мире в целом. Оставила свой след пандемия и в области транспорта. Закрытие большого количества заводов по всему миру напрямую повлияло на логистику, обслуживающую цепи поставок сырья, готовой продукции и различного рода товаров. Привело это все к ожидаемому снижению объемов морских перевозок контейнеров и перебоях в отправлениях. Наиболее заметным снижением количества отгрузок было в феврале, в разгар эпидемии в Китае [1]. В марте некоторые перевозчики наблюдают рост числа отправок из Европы. А также болезнь негативно сказалась на работе терминалов в США и странах ЕС.

Воздействие коронавируса на морской транспорт в странах мира

Когда вирус набирал обороты в Китае, была паника, потому что логистика с Китаем практически приостановилась: не работали таможенные посты в Китае, не работали заводы. Груз не мог быть принят, его могли выгрузить в любой другой стране, но не в Китае. Если груз приходил в Китай, то получатель мог не забирать груз из-за коронавируса. Также порты Китая были переполнены и не хватало розеток для рефрижераторных контейнеров, соответственно, все контейнеры этого типа, идущие в Китай, были выгружены в ином месте, что приводило к



дополнительных расходам по хранению и доставке груза до конечного пункта. Контейнерные линии ввели дополнительную плату на доставку контейнеров в Китай.

Таможня стала работать по электронной подаче деклараций, документы на терминал не принимаются. Букинги отменяются и переносятся, погрузка также резко отменялась. Грузоперевозки разрешены, но восстановление пограничного контроля привело к большим очередям из грузовиков на многих государственных границах.

Из-за экономических последствий пандемии изменился спрос на потребляемые товары, а также снизилась покупательская способность населения. Также наблюдается снижение импорта товаров из-за рубежа по причине задержек или увеличения сроков доставки. Виной тому является более длительное прохождение таможни из-за усиления карантинных мер, и не прошло бесследно повышение курса иностранных валют. В связи с этим начинают активно развиваться перевозки внутри страны, повышается экспорт товаров.

Огромные потери несут сейчас круизные компании. Большинство пассажирских рейсов необходимо было отменить во избежание массового распространения вируса. Судовладельцы несут огромные расходы, связанные с содержанием судна, экипажа и большим количеством отмененных рейсов. Некоторые компании вероятнее всего обанкротятся, некоторые будут вынуждены продавать свои суда.

В тяжелом положении оказались моряки, находящиеся во время рейсов на судах в период признания коронавируса пандемией и массового закрытия границ многими странами из-за невозможности репатриации, то есть фактически они просто застряли в море [2]. Были случаи выявления положительного результата теста на COVID-19, что сильно усугубило ситуацию. Для предотвращения дальнейшего распространения коронавирусной инфекции членам экипажа необходимо соблюдать базовые правила гигиены, а судовладельцы, в свою очередь, должны обеспечивать на борту судов необходимое количество средств дезинфекции: масок, перчаток, и пр.

Большинство стран издали перечень требований, которые должны быть соблюдены членами экипажа судов при заходах в порты с целью предотвращения распространения вируса. Так, например, морское и портовое управление Сингапура борется со вспышкой нового коронавируса с помощью пунктов медицинского контроля (health advisories) на каждом морском контрольно-пропускном пункте. У всех прибывающих измеряют температуру; а те, кто побывал в материковом Китае в течение последних 14 дней, подвергаются дополнительному обследованию.

Российские порты обязали судовладельцев при проведении смены экипажа отправлять репатриантов в 14-дневную изоляцию за свой счет. Еврокомиссия предлагает странам ЕС выделить для смены экипажей определенные порты, равномерно распределенные по территории ЕС, имеющие сообщение с действующими аэропортами и необходимый доступ к медицинскому обслуживанию [3]. Однако, например, порты Италии, Испании и некоторых других государств закрыты для мигрантов из-за коронавируса и невозможности обеспечения «безопасного места» [4].

Имели место и следующие ситуации: судам, совершившим заходы в порты Италии, необходимо было по выходу из порта отстоять на рейде в течение 14 дней. Только после истечения этого срока судно могло следовать в следующий порт. Таким образом, подобные простои оказывали значительное влияние на ставки фрахта.

Также влияние коронавируса нашло свое отражение и в области заключения договоров на морские перевозки. Теперь при оформлении чартеров может быть внесено дополнительное условие о коронавирусе, которое определяет, за счет какой стороны будут понесены расходы, связанные с возможным увеличением длительности рейса. Например, если судну предписано зайти в порт и/или пришвартоваться к причалу, где зафиксирован COVID-19 (в любых его формах, проявлениях и мутациях) и как следствие судно попадает на карантин или порт/причал перестает работать/принимать суда, то указанный порт/причал не может рассматриваться как нарушение гарантии безопасного порта/причала (если таковая имеется). Также мертвый фрахт, демередж и/или



детеншен, возникшие в случае задержки, отмены и/или (частичной или полной) груза, вызванные прямо или косвенно COVID-19 - не должны покрываться фрахтователем.

Заключение

Таким образом, вспышка коронавирусной инфекции оказала немалое влияние на текущее состояние и дальнейшее развитие транспортного рынка. Колоссальные потери понес рынок круизных морских перевозок, оставшийся без клиентов вовсе. Также пандемия привела к вполне предсказуемому снижению объемов морских контейнерных перевозок и перебоям в отправлениях. Прошедший пик заражаемости Китая возвращается к нормальной жизни и активно устраняет отрицательные последствия вируса [5]. Дальнейшее положение Европейского рынка транспортных услуг будет зависеть от степени распространения инфекции.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Эглит Я.Я., Прокофьев В.А. Управление транспортными системами. СПб, “Феникс”, 2005, 424 с.
2. Новости Логистики «Отменена половина рейсов контейнеровозов из Китая в Северную Европу». [Электронный ресурс] // Режим доступа: <https://www.slavtrans.com/news/logistics/4337/> (дата обращения: 24.08.2020 г.).
3. Статья «Влияние коронавируса на бизнес и движение товаров» [Электронный ресурс] // Режим доступа: https://china-logist.com/novosti/news_post/vliyanie-koronavirusa-na-biznes-i-dvizhenie-tovarov (дата обращения: 24.08.2020 г.).
4. Бондаренко С.Н. Оптимизация методов оптимального управления на морском транспорте. – М.: Транспорт, 2011, 185 с.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ

Эглит Ян Янович –

профессор, д.т.н., заведующий кафедрой управления транспортными системами
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
E-mail: eglit34@mail.ru

Ковтун Александр Александрович –

к.т.н., доцент кафедры УТС
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7

Пьянкова Вероника Петровна –

бакалавр
Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова
198035, Россия, г. Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7

Балыбин Алексей Романович –

к.т.н.
Транспортно-экспедиторская компания “Андрона”

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Eglit Yan Yanovich –

professor, PhD. tech. Sciences, head of the department of UTS
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia
E-mail: eglit34@mail.ru



Kovtun Aleksandr Aleksandrovich –

candidate of technical sciences, Associate Professor of the department of UTS
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia

Pyankova Veronika Petrovna –

bachelor
Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
5/7, Dvinskaya str, Saint-Petersburg, 198035, Russia

Balybin Aleksey Romanovich –

candidate of technical sciences, Associate Professor of the department of UTS
Freight forwarding company “Androna”