**Картинки, фотографии:** [**https://drive.google.com/drive/folders/1ujr619RkYdtmpCWPjtV-M0RtVL2hXR-7?usp=sharing**](https://drive.google.com/drive/folders/1ujr619RkYdtmpCWPjtV-M0RtVL2hXR-7?usp=sharing)

**Логистические тренды 2020-2021 года: жизнь во время и после пандемии**

**Авторы: В. Киреева, О. Пирогова, Е. Мясникова**

**Пандемия COVID-19, охватившая весь мир в конце 2019 - начале 2020 гг., изменила не только жизни многих людей, но и ситуацию на глобальном и местных рынках. Значительное сокращение производственных мощностей в связи с закрытием границ между странами и введением режима самоизоляции произошло во всем мире. Пандемия коронавируса нарушила привычные связи между производителями и потребителями во всем мире и внесла серьезные изменения в бизнес логистических компаний.**

**На сегодняшний день нами проанализированы и систематизированы имеющиеся и перспективные изменения и тренды, которые повлияли на логистический бизнес в целом и на компанию COREX Logistics в частности, и мы с готовностью делимся результатами в данной статье.**

Распространение коронавируса нанесло серьезный удар по мировой логистике и обеспечению цепочки поставок сырья и готовой продукции. Так, 7 апреля крупные международные организации: Международный союз дорожного транспорта (IRU) и Международная федерация работников транспорта - опубликовали открытое письмо к правительствам всех стран с просьбой о поддержке транспортной отрасли в условиях распространения COVID-19. Кризис вызвал дисбаланс грузопотоков, связанный с изменениями спроса, приостановкой производств и введенных ограничений. В связи с этим фактором Правительства государств и международные организации должны присвоить наивысший приоритет поддержке непрерывности и прочности цепочек поставок.

**Основные мировые логистические тенденции:**

1. Снижение грузопотока в мировом и локальных масштабах. Причины очевидны: закрытие границ стран, массовое закрытие торговых точек, рост курса доллара, изоляция населения, снижение спроса и покупательной способности, а также состояние страха и неопределенности у потребителей. Многие фабрики и заводы по всему миру закрыты на карантин – перевозить становится нечего и некому.
2. Отсутствие простых, понятных правил игры в условиях карантина для представителей логистического рынка.

Рассмотрим текущую ситуацию в логистике в масштабах мира и начнем с Китая, который первым сумел справиться с пандемией коронавируса.

**Логистика в Китае**

Есть положительный пример стран Азии, где пик эпидемии пройден и грузопоток из стран в Европу начинает восстанавливаться. Например, 90% производств Китая восстановили свою работу и уже отправляют грузы.

В Китае пострадали все виды перевозок: авиационные, морские, железнодорожные, автомобильные. Были разрушены привычные мультимодальные схемы. Логистическим компаниям пришлось экстренно искать альтернативу «сломанным» звеньям: например, заменять автомобильные перевозки внутри провинций железнодорожными. Из-за проблем с логистикой самой пострадавшей стороной могла оказаться автомобильная промышленность, где под угрозой оказалась цепочка поставок между производственными площадками автозапчастей и сборочными заводами. Однако логистические заторы удавалось преодолевать.

В условиях эпидемии железнодорожный транспорт стал основным инструментом в перевозках. Именно поездами перемещалась значительная часть противоэпидемических и медицинских грузов Китая. Железнодорожные группы многих китайских провинций работали в круглосуточном режиме и помогли заводам, фабрикам, строительным и торговым компаниям своевременно вернуться к работе. В феврале Гуанчжоу восстановил ж/д сообщение с Россией. В мае 2020 г. наблюдается высокий спрос на ж/д перевозки из Азии.

Удавалось решать и проблемы на морских линиях несмотря на то, что морская логистика менее эластична и требует больше времени на восстановление нормального ритма. Но и здесь операторы старались гибко реагировать на ситуацию, развертывая экстренные фидерные сервисыЭффективно работали в нелегких условиях и отдельные автомобильные компании.

Эффективно работают в условиях эпидемии и таможенные службы китайских провинций, которые существенно сократили время оформления приоритетных грузов, открыли «зеленые коридоры» для противоэпидемических и медицинских грузов, а также для сырья и запчастей, необходимых для восстановления производства. Многие таможни перешли на режим «сначала выпуск – потом окончание таможенных досмотров». Это также помогло возобновить работу предприятий и нормализовать внешнюю торговлю.

В целом, грузоперевозки осуществляются, хотя цепочка поставок между Китаем и Европой до сих пор нарушена.

**Логистика в Евросоюзе**

Экономика Евросоюза в настоящий момент испытывает на себе все последствия карантинных мероприятий. Движение грузового транспорта полностью не закрыли, однако действуют определённые ограничения. К тому же, клиентов у транспортных компаний стало значительно меньше. Экспонента количества заболевших в Европе в настоящее время до сих пор растёт.

В целом, эксперты прогнозируют падение европейского рынка грузоперевозок минимум на 40%.

Власти европейских стран вводят разнообразные преференции для основных игроков рынка логистики и, при наличии у компаний представительств в Латвии, Германии, Италии, других европейских странах, они смогут снизить налоговую ставку и не платить аренду на время кризиса (за данной информацией нужно следить на сайтах правительств стран).  В случае, если организации необходимо разорвать контракты в связи с форс-мажорными обстоятельствами, то необходимо получить документ от локальных властей с подтверждением признания эпидемиологической ситуации в регионе форс-мажорной. К примеру, в Литве получить такую справку можно в региональных торгово-промышленных палатах.

Основные логистические тенденции в ЕС:

* Снизился объем и внутриевропейских, и международных перевозок.
* В связи с режимом самоизоляции, введенным во всех странах Европы, дороги стали практически пустыми.
* В ЕС отменили ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни.
* Ставки внутри Европы снижаются.

**Логистика в Украине**

Логистическая сфера Украины подсчитывает убытки. Ощутимы проблемы с транспортировкой продуктов питания, товаров сельского хозяйства. Особенно высокие риски касаются возможного обострения фитосанитарного контроля экспортной продукции в странах-импортерах. Серьезно парализованы морские, автомобильные, авиационные перевозки.

**Логистика в России**

В настоящий момент российские логистические компании переживают не лучшие времена. По прогнозам экспертов, только в России убытки транспортного сектора на начало мая 2020 превышают 230 млрд руб., причем большая часть приходится на авиационный сегмент, практически остановивший логистические операции. Складские площади простаивают в связи со снижением объемов грузооборота. В тяжелой ситуации оказались железнодорожные операторы, стивидоры и автотранспортные компании. Вместе с тем есть и те, кому пандемия принесла новые перспективы: логисты отмечают, что общим трендом является смещение грузопотоков на железнодорожный транспорт.

Остановимся подробнее на ситуации в России.

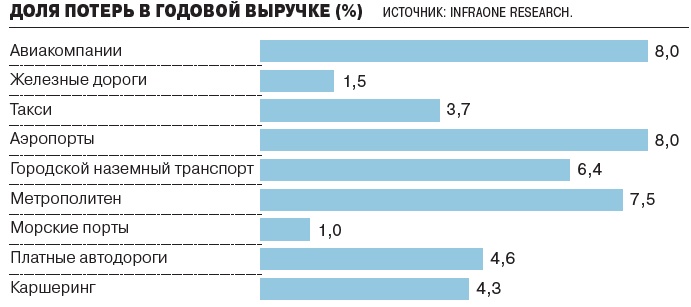
**Состояние отрасли логистики в России**

Не секрет, что два главных потока товаров – ЕС и Китай – были существенно сокращены в связи с пандемией. Рынки автомобильных, авиа- и морских перевозок падают день ото дня, и улучшения пока не наблюдается. Правительство РФ вводит дополнительные меры поддержки организаций, в том числе, и логистических компаний: налоговые каникулы, отсрочки по выплате кредитов и связанные с этим субсидии банков, временная отмена арендной платы и другое.

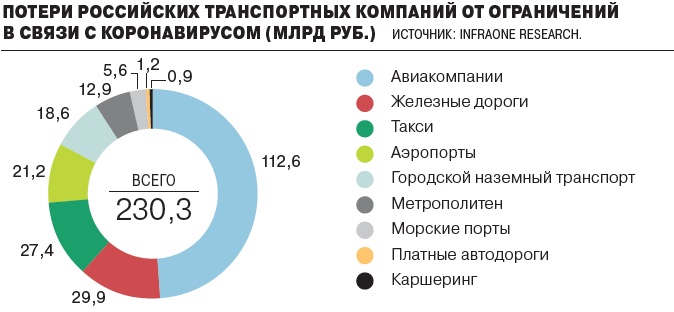
Из-за экономических последствий эпидемии снижается импорт товаров из стран Евросоюза и, наоборот, экспорт из России в ЕС. Усиление карантинных мер при прохождении таможни провоцирует задержки и увеличение сроков доставки. Как следствие, меняются логистические цепи международных перевозок и растет внутрироссийский трафик.

**Логистика России в цифрах**

По оценкам InfraOne, потери инфраструктурных отраслей РФ от эпидемии к 1 мая составят примерно 507 млрд руб., из них почти 50% – 230,3 млрд руб. – это потери транспортной отрасли. InfraOne оценивает в том числе эффект ограничений, введенных для борьбы с распространением коронавируса. В результате действий регионов, которые имеют право пересматривать сроки самоизоляции жителей, сумма может уменьшиться, «но, вероятнее всего, это будет возможно лишь в малонаселенных субъектах и на итог повлияет несильно».

[](https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/TEMA/2020/0671/poteri_god_viruchki.jpg)

Источник: <https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/TEMA/2020/0671/poteri_god_viruchki.jpg>

[](https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/TEMA/2020/0671/poteri_rus_kompaniy.jpg)

Источник: <https://im.kommersant.ru/ISSUES.PHOTO/TEMA/2020/0671/poteri_rus_kompaniy.jpg>

Рассмотрим каждый вид перевозки по типу транспорта отдельно.

**Авиаперевозки**

Больше всего пострадали авиакомпании и аэропорты, которые потеряют, по оценкам экспертов, около 270 млрд.руб. Наибольшие потери понесло направление международных авиаперевозок. Расписания рейсов авиакомпаний постоянно обновляются в зависимости от текущей эпидемической и политической ситуации. В связи со снижением грузопотока многие авиакомпании работают по чартерному расписанию, применяя тарифы с повышенным коэффициентом 2-3. Текущие тарифы определяются перевозчиками в момент бронирования и не могут быть гарантированы на продолжительный период. Стоит отметить, что часть грузов в Сибирь и на Дальний Восток отправляется вместо авиадоставки автомобильными магистральными перевозками.

**Железнодорожные перевозки**

Отрасль ж/д перевозок переживает кризис. Однако есть позитивные тенденции. Восстанавливается грузовой поток из стран Азии. На фоне экономического спада ОАО РЖД приняло беспрецедентные меры для стимулирования перевозок скидками (на транспортировку угля, антрацита и др.). Со скидкой до 42,5% отправляются и социально значимые грузы в крытых вагонах (кстати, ОАО РЖД отмечает рост погрузки продуктов питания на фоне эпидемии: в марте на 16,9% с опережающим ростом отдельных позиций, в том числе сахара – на 85,6%, овощей – на 42,3%). В операторском сегменте продолжает развиваться циклический спад – замедление экономической активности влияет и на рынок предоставления вагонов.

В целом, железнодорожные перевозки в другие направления осложнены, ставки возросли.

**Морские контейнерные перевозки**

Несмотря на закрытие границ, в сегменте российских контейнерных перевозок по итогам первого квартала пока наблюдается положительная динамика. Но из-за усложнения ситуации в Европе сократились отправки оттуда как грузов на Восток, так и порожних контейнеров.

Участники рынка отмечают, что в общей стоимости перевозки скидка, несмотря на высокий долевой показатель, имеет незначительный вес. Исторически сегмент контейнерных перевозок был более волатильным благодаря своей нишевости и большому фокусу на импорт. За последние годы уровень контейнеризации экспорта значительно вырос, что может поддержать быстрое восстановление после того, как пандемия пойдет на спад, тогда как импорт и внутренние перевозки останутся под давлением слабого рубля и экономики.

Пик активности COVID-19 в Европе является причиной отмены выхода океанских судов из Юго-Восточной Азии, так как невозможно обработать судовые партии в европейских портах. Речь уже не идет о сроках и тарифах. Зачастую компании руководствуются принципом «лишь бы доставить».

Порожние рейсы и нестабильная ситуация на ряде пограничных пунктов заметно влияют на морские перевозки:

* Порты работают медленнее на принятие и выпуск грузов и с задержками в таможенном оформлении.
* В связи с падением спроса на перевозимую продукцию сокращаются провозные возможности.
* Возникает дисбаланс свободного оборудования (пустых контейнеров) по странам: нехватка в одних и излишек в других. Судовладельцы ставят суда на прикол до возобновления спроса на контейнерные перевозки.
* Многие участники рейсов вынуждены из-за карантина находиться в море без возможности «сойти на сушу». Грузы «зависают» в море. Моряки требуют унификации локальных карантинных мер внутри страны, выделение «зеленых коридоров» для осуществления пересменки персонала.

**Автоперевозки**

Эпидемия коронавируса затронула и автоперевозки. Ставки из Российской Федерации в страны СНГ (особенно в Казахстан) поднялись примерно на 50%. Отгрузки в Молдавию и Сербию закрыты на период карантина, в том числе и для коммерческого транспорта. Приоритет или «зеленый коридор» для въезда во все страны отдаётся для грузового транспорта с продуктами питания и медицинскими товарами. СВХ работают в обычном режиме. В целом, импорт и экспорт из Европы осуществляются в штатном режиме.

**Тенденции в отрасли автоперевозок:**

* Очереди на границах стран ЕС увеличили сроки перевозки. Из-за дополнительных санитарных проверок на границах могут возникать задержки, что негативно сказывается на сроках доставки грузов. Водители массово вынуждены соблюдать карантинные ограничения. Падает оборачиваемость автотранспорта, возникает нехватка грузов из-за остановки производств, падения покупательского спроса.
* Стало намного сложнее закольцовывать рейсы туда и обратно. Сложившаяся ситуация привела к необходимости сокращения частоты отправок отдельных рейсов и перестройки маршрутов.
* Самым сложным для российских автоперевозчиков направлением является Италия. Девять из десяти водителей из России отказываются ехать в эту страну. Из-за дефицита транспорта стоимость перевозок выросла на €1–1,5 тыс. за рейс. По остальным странам Европы не наблюдается каких-либо сложностей, связанных с отказом водителей совершать перевозку. Срок автомобильной доставки из стран ЕС в РФ сократился.
* Компании экономят и не хотят обновлять автопарк. Вырастет спрос на ремонт и ТО ТС.

**Быстрая адаптация к меняющимся условиям поможет оперативно “прийти в себя” после кризиса логистическим компаниям. Очевидно, что даже в посткризисный период будут сохраняться следующие тренды, оказывающие влияние на отрасль логистики во всем мире:**

**Тренд 1. Демпинг на логистическом рынке**

Усиление борьбы за клиента влечет возникновение ценового демпинга на рынке грузоперевозок, так как количество грузов уменьшается, а транспорт простаивает. Многие компании не выдержат длительного демпингования.

**Тренд 2. Уход с рынка слабых игроков. Кризис COVID-19 – «идеальный шторм».**

В ближайшее время рынок логистических услуг будут вынуждены покинуть мелкие и некоторые средние игроки. Здесь, как в теории Дарвина, выживет сильнейший. Тот, кто успел накопить денег за последние два «тучных» года и не обременил себя значительными обязательствами, сейчас обязательно посмотрит на возможность что-то купить, нарастить парк и долю рынка. Произойдет череда банкротств, слияний и поглощений.

**Тренд 3. Развитие коллабораций, кооперации, объединение сервисов**

Игроки начнут объединяться в communities для совместного пользования услугами друг друга. Логистические и сервисные компании начинают коллаборироваться, разрабатывать уникальные комплексные предложения для клиентов и, как следствие, усиливать совместные позиции, объединяя свои сервисы.

**Тренд 4. Отказ от закупок. Увеличение спроса на услуги ремонта и технического обслуживания автопарков**

Отказ от обновления автопарка в связи с ростом курса валют и пандемией наблюдается в 90% логистических компаний. Это означает, что парк автомобилей будет устаревать, будут востребованы услуги, связанные с ремонтом и техническим обслуживанием автопарков.

**Тренд 5. Увеличение спроса на услугу «сборные грузы»**

Наблюдается тенденция к уменьшению партий доставляемых грузов и увеличение количества отправляемых сборных грузов. Существенные ограничения на авиаперевозки «перебросит» часть спроса со стороны грузовладельцев на перевозку сборных грузов. Развитие аутсорсинга научит игроков рынка «заполнять» транспортные средства и группировать отправки на взаимовыгодных условиях. Особенной высокий спрос наблюдается на сборные грузы из европейских стран.

**Тренд 6. Внедрение новейших IT-технологий**

Об оптимизации и диджитализации говорили давно, но только мало кто решался на реальные и коренные изменения подхода. Многие компании в период пандемии COVID-19 решились перевести всю работу “на новые рельсы”. В логистике началась IT-революция. Стоит отметить использование IT-платформ для логистических компаний с целью обмена тарифами и ставками. Например, платформа Multiroad.online, цифровой логистический сервис, специализирующийся на мультимодальной контейнерной логистике, помогает грузовладельцам мгновенно находить оптимальные маршруты по лучшей цене, а перевозчикам и экспедиторам получать новые заказы на 90% быстрее.

**Тренд 7. Заказ перевозок с мобильного устройства. Появление отдельной отрасли «мобильные перевозчики»**

Высокоавтоматизированная логистическая цепочка сейчас очень востребована. Грузовладельцы нуждаются в полном спектре услуг с режимом доступа со своего мобильного устройства. Клиент получает возможность заказать перевозку на цифровизированной логистической платформе, нажимая на кнопку в мобильном приложении. Именно такие системы будут востребованы и в будущем. Например, для физических лиц Почта России запустила новый сервис отправки посылок по номеру телефона – функция доступна для всех пользователей мобильного приложения логистического оператора. Отправителю нужно всего лишь ввести номер телефона адресата или выбрать его из телефонной книги. Также стоит отметить высокий сервис компаний D[ostavista](https://dostavista.ru/), П[ешкарики](https://peshkariki.ru/), G[arantbox](https://garantbox.ru/), [Take’n’go](https://takengo.ru/), [Boxberry](https://boxberry.ru/), С[амокат](https://samokat.ru/), [Яндекс Доставка](https://delivery.yandex.ru/promo/).

**Тренд 8. Развитие внутренних грузоперевозок и логистических цепочек**

Ещё недавно большинство перевозок было направлено на экспорт или импорт товаров, пренебрегая внутренними рынками. Кризис дал мощный толчок для развития внутреннего продукта, развития производств внутри страны. Значительное уменьшение грузовых потоков из других стран Азии и угроза закрытия границ с Китаем при возникновении следующей волны пандемии приводят к тому, что часть ресурсов, товаров, продуктов, которые ранее закупались именно там, производители будут пытаться произвести в своей стране. Например, топ-5 товаров, которые поставляются в Россию из Китая – смартфоны, чеснок, спортивное профессиональное оборудование, химические удобрения, одежда и обувь – есть возможность производить внутри РФ. Сейчас хочется верить, что для России это шанс замкнуть логистическую цепь на себе. Будет наблюдаться рост внутреннего производства в связи с закрытием границ и, как следствие, развитие внутренней логистики, выход на новый уровень качества.

**Тренд 9. Развитие аутсорсинга**

Большие обороты наберет тренд передачи непрофильных процессов и услуг на аутсорсинг. Хотя этот тренд активно развивается с 2000-х годов, сейчас он несет не только возможности сохранения бюджета, но и существенную экономию времени.

**Тренд 10. Появление спроса на доставку товаров в глубинки Российской Федерации**

Доставка широкого спектра товаров FMCG получит распространение даже в отдаленных поселках. Потребление в небольших городах и селах стремительно возрастет, вместе с мигрантами туда придут тренды из мегаполисов. Компании-перевозчики научатся находить индивидуальные решения. Короткий путь доставки – не всегда самый оптимальный.

**Тренд 11. Бесконтактная курьерская доставка**

Бесконтактная доставка – забота о здоровье отправителей и получателей. Выигрывать будут те компании, которые смогут предложить наиболее безопасный с точки зрения здоровьяспособ доставки товаров.

Конечному потребителю предлагается широчайший ассортимент товаров с бесконтактной доставкой на дом. Покупатели готовы переплачивать 5-10% от стоимости за товары с быстрой доставкой (1-3 дня) и иметь возможность избежать вынужденного посещения людных мест.

**Тренд 12. Развития доставки посылок «дронами». Развитие «автопилотных» доставок**

Данный тренд пришел из Азии как продолжение идеи бесконтактной доставки. В период пандемии в Китае так доставлялось большинство посылок «на дом».

**Тренд 13. Перевод большей части сотрудников на постоянной основе на удаленную работу.** Это потребует оптимизации и автоматизации всех бизнес-процессов в логистической компании. Вовлечение сотрудников в развитие компании путем создания платформ для обмена идеями поможет создать в организации прозрачные и отлаженные бизнес-процессы.

**Тренд 14. Соблюдение санитарных норм, дезинфекция оборудования, транспортных средств станет нормой и требованием со стороны получателей**

В целях безопасности логистические компании будут вынуждены продолжать соблюдать санитарные нормы.

**Тренд 15. Предприятия начали менять автотранспорт на железнодорожный**

Аналитики говорят, что в связи с высокой волатильностью ставок на авиа- и морской транспорт произойдет перераспределение объемов в сторону сухопутных перевозок, особенно на маршрутах Азия–Европа. Несмотря на то, что границы открыты для международных грузовых отправок, строгие проверки, карантин, замена водителей и другие меры могут замедлять скорость доставки автомобильным транспортом. Это открывает новые перспективы для железнодорожных перевозок. Отмена пассажирских поездов позволила освободить расписание для курсирования грузовых составов. Все зависят от потребительского спроса.

**Тренд 16. Перевод всех мировых логистических мероприятий в онлайн-формат**

Тренд на проведение большинства мероприятий в логистической сфере в онлайн-формате сохранится, потому что данный формат проведения встреч, переговоров, вебинаров, конференций показал высокую эффективность. Офлайн-мероприятия, запланированные в 2020 году, не наберут более 60% от запланированного количества посетителей. Многие мероприятия по этой причине будут отменены.

**Тренд 17. Логистические компании вынуждены будут иметь в кармане «антикризисный план»**

Опыт кризиса в период пандемии «подстегнет» руководство логистических компаний иметь в кармане «план B: пакет антикризисных мер» и финансовую подушку безопасности.

**Тренд 18. Важна будет доставка «последней мили»**

Кризис сравнительно легко перенесут компании, осуществляющие автомобильные доставки, и операторы, работающие на последней миле. Преодолеть кризис легче всего будет компаниям без основных средств, то есть экспедиторам. Дополнительная финансовая нагрузка (транспортное оборудование закупается в основном в лизинг) сейчас может только усугубить ситуацию. Конечно, если у вас в портфеле клиенты из сегмента продуктов питания, ритейл, FMCG, фармы, то есть шанс даже нарастить свои операционные результаты.

**Тренды в логистике клинических исследований**

В логистике клинических исследований также наблюдается тренд к коллаборации логистических и фармацевтических компаний и открытому обмену информацией, что помогает совместно вырабатывать успешные решения для отрасли. Так, компания COREX Logistics в период пандемии в соответствии с возникшими требованиями фарм. производителей и контрактно-исследовательских центров, запустила услуги “Бесконтактная курьерская доставка” и “Доставка препаратов пациентам клинических исследований на дом”.

Для обеспечения непрерывности клинических исследований, от которых напрямую зависят человеческие жизни, команда COREX Logistics разработала несколько бизнес-механизмов для того, чтобы была:

1. Эффективная кооперация внутри компании. Так, компанией COREX Logistics было разработано инновационное решение Insight: уникальная IT-разработка команды во главе с директором департамента качества - платформа коммуникации для сотрудников, где каждый может предложить решения по оптимизации бизнес-процессов. Это дает возможность всей команде проактивно участвовать в развитии компании.
2. Внешняя кооперация, помогающая получать быстро и эффективно информацию с рынка и поддерживать отрасль КИ в этот период. Команда COREX Logistics запустила проект «COREX Academy» – новый подход по работе с партнерами.   
   - "Завтрак с логистом" – уникальная серия онлайн и оффлайн бизнес-встреч с лучшими практиками отрасли для обсуждения актуальных задач и совместной выработке решений.  
   - Обучение для наших партнеров совместно с ведущими консалтинговыми компаниями мира.  
   - Вебинары с участием экспертов COREX Logistics, консультации по вопросам логистики клинических исследований.

**Таким образом**, в связи с мировым кризисом, спровоцированным пандемией COVID-19, логистическая отрасль остро нуждается в поддержке. Карантинные меры, принятые для подавления эпидемии коронавируса, привели к загруженности большинства аэропортов и морских терминалов и, как следствие, нарушению условий и сроков доставки грузов.

Транспортная логистика несет потери. Ряд экспертов заявляет, что, например, у многих авиакомпаний запас прочности составляет не более двух месяцев. Судовладельцам будет непросто, но они уже научились с 2008 года с переменным успехом работать в изменяющихся условиях. Автотранспортным компаниям сложнее всего: запаса прочности практически нет. Все зависит от финансовых партнеров, а именно: лизинговых компаний, банков и производителей автомобилей, которые кредитуют автопредприятия. Максимальный срок, который они смогут выдержать, – до полугода. Затем может наступить очередная волна банкротств.

Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожных перевозчиков. Ж/д транспортные операторы не реагируют на изменение спроса увеличением ставок, в связи с чем этот вид транспорта представляется наиболее надежным и эффективным при перевозке товаров между Россией, ЕС и Китаем в сложившихся условиях. Железнодорожный транспорт, как правило, в ведении государства – его будут поддерживать. Кроме того, именно железная дорога в ближайшие несколько лет станет одним из основных логистических каналов для обеспечения бесперебойной торговли между РФ, Китаем и Европой и доставки противоэпидемических средств.

Для вывода из кризисного состояния логистической отрасли активно внедряются меры господдержки. Как правило, поддержка оказывается государственному транспортному сектору (железные дороги, авиация). Коммерческому сектору господдержка может быть оказана посредством введения налоговых каникул, отмены или снижения дорожного сбора, а также финансовой помощи компаниям, которые понесут большие убытки в связи с пандемией. Если говорить про автоперевозки, то весомой станет помощь в сокращении затрат на запасные части для транспортных средств, например, за счет снижения ввозных пошлин или ставки НДС на эту группу товаров. Весьма эффективными мерами могли бы также стать: мораторий на штрафы (кроме штрафов, регулирующих безопасность дорожного движения), отмена взимания платы за проезд по федеральным трассам, освобождение от налогов самых незащищенных перевозчиков – ИП с одной-двумя машинами, приостановка лизинговых платежей без штрафов.

Преодоление текущего кризиса – небывалое испытание для управленческой команды всех логистических игроков. Нужно оперативно проинвентаризировать все доступные меры господдержки и разработать дальнейший план действий. Это потребует ресурсов целой команды, включающей юристов, финансистов, экономистов. Параллельно с этим, сейчас настало время пересматривать партнерские отношения с подрядчиками, сроки и обязательства по договорам, тщательно работать с оборотным капиталом и ликвидностью.

После пандемии логистический мир уже не будет таким, как прежде. Но компании, которые следят за трендами и быстро адаптируются к меняющимся обстоятельствам, смогут управлять ситуацией, создавать востребованные услуги и усиливать свои позиции в бизнесе. Как говорится, «кто владеет информацией, тот владеет миром».

Что особенно важно, общая беда объединила и сплотила отрасль логистики. В условиях выхода мировой экономики из "пандемического пике" именно коллаборация логистических компаний может стать одним из наиболее важных и действенных драйверов последующего развития и роста.

**Несмотря на сложность и нестабильность ситуации, COREX Logistics с вами на связи.**

**Более подробную информацию о сервисах и услугах COREX Logistics вы найдете на нашем сайте www.corex-depot.com.**

**Если вам необходима консультация экспертов, отправьте запрос с деталями проекта на** [**info@corex-depot.com**](mailto:info@corex-depot.com)**, и мы свяжемся с вами в течение 24 часов.**

**Телефоны для связи:**

* **для запросов по Европе +353 01 903 6076**
* **для запросов по России и странам СНГ +7 499 647 59 41**
* **для запросов по Украине +38 044 495 60 41**