

## ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИЕ УСЛУГИ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ

© 2020 Сивакс Анна Николаевна  
кандидат экономических наук, доцент  
Самарский государственный экономический университет  
E-mail: anna.sivaks@yandex.ru

**Ключевые слова:** пандемия, транспорт, транспортная система, оптимизация, транспортные предприятия, транспортные услуги, логистические услуги.

В данной статье рассмотрены характерные черты транспортной деятельности логистических отечественных предприятий. Рассмотрены транспортно-логистические услуги в условиях пандемии. Раскрыты проблемы функционирования предприятий транспортной сферы. Отражены тенденции транспортно-логистических услуг в период пандемии.

Стремительно распространяющаяся инфекция COVID-19 из Китая во все страны мира привели к мировой пандемии. Данное заболевание унесло не только тысячи жизней, но так же повлияло и на уровень и качество жизни населения во всех странах мира. Помимо этого оказало влияние на работу многих предприятий. В условиях пандемии были введены ограничительные меры. Заводам и фабрикам, производящим товары первой необходимости, а так же имеющим непрерывный цикл производства разрешили работать. Произошел разрыв цепочек поставок. Многие предприятия были закрыты, и соответственно не было заказов на продукцию и сырье технического назначения. Не приобреталось сырье и материалы, закрыты границы для ввоза товаров.

Существенной необходимостью в настоящий момент времени является рассмотрение особенностей работы транспортных предприятий. А так же изменений, которые произошли в деятельности транспортной сферы. Компании стремятся снизить свои потери, но это не для всех предприятий возможно. Убытки понесли предприятия практических во всех сферах.

Многие авторы изучают вопросы изменения деятельности предприятий в различных условиях работы. Например, Рахматуллина А.Р., Печерская Е.П. в своих трудах рассматривают вопросы оценки качества логистических услуг<sup>1</sup>. Аверина Л.В. изучает возможности изменения и использования инновационно-ориентированных закупок<sup>2</sup>. Сосунова Л.А, Носков С.В. рассматривают тенденции эффективности Российской логистики в условиях цифровой экономики<sup>3</sup>.

Многие международные грузоперевозки были приостановлены, грузоперевозки внутри страны ограничены. Мировая логистика получила серьезный удар в связи с масштабной приостановкой мировых производств.

7 апреля 2020 года многие международные организации, Международный союз дорожного транспорта и Международная федерация дорожного транспорта обратились к правительствам всех стран с просьбой о поддержки транспортной отрасли в связи с распространением заболевания COVID-19.

Необходимо рассмотреть тенденции рынка транспортно-логистических услуг в период пандемии:

1. Существенно сократились грузопотоки. В связи с вводимыми мерами по безопасности многие страны закрыли границы для ввоза-вывоза продукции.

2. Сократился спрос на грузоперевозки. В связи с приостановкой деятельности многих предприятий, компании просто не заказывали сырье и материалы для своих предприятий.

3. Произошел разрыв цепочек поставок. Нарушение цепочек поставок произошло в связи с введением карантинных мер.

4. Увеличился срок доставки. Происходит задержка грузов при таможенном оформлении в связи с усилением мер проверки безопасности.

Массовое закрытие точек продажи так же повлияло на спрос конечных потребителей. С другой стороны на спрос потребителей так же повлияло существенное снижение доходов населения. Изменилась структура спроса. Конечные потребители стали нацелены на удовлетворение первичных потребностей. Спрос на товары народного потребления и продукты питания так же изменился. Но больше всего конечно снизился спрос на дорогостоящую продукцию, которую большое количество людей просто не в состоянии купить. Страх перед будущим, страх за жизнь и здоровье себя и своих близких привел к некоторым паническим состояниям среди населения.

Одной из существенных проблем сферы транспортно-логистических услуг можно назвать меняющиеся и не совсем понятные правила игры на рынке в настоящий момент времени для предприятий, работающих в сфере грузоперевозок.

Одной из самых пострадавших сфер можно назвать сферу авиаперевозок. Если говорить о пассажирских перевозках, то здесь ориентация на конечного покупателя. Режим самоизоляции привел к сокращению трат на авиаперевозки в первую неделю в России на 92,5%. Большинство компаний, работающих в сфере авиаперевозок, платят существенные лизинговые платежи за транспортные средства. И можно точно говорить о том, что к концу года эти компании понесут огромные убытки. Даже снятие ограничений самоизоляции и открытие свободного перемещения населения вряд ли смогут покрыть те расходы, которые понесли компании за эти три месяца ограничительных мер.

Конечно, в данном случае необходимо говорить о возможности поддержки государством компаний и применений мер по улучшению самочувствия таких компаний с целью снижения риска банкротства компаний. Но таких предприятий будет достаточно большое количество, и каким образом, будет в дальнейшем распределение средств поддержки для таких предприятий, станет понятно несколько позже.

Похожая ситуация в сегменте пассажироперевозок на железнодорожном транспорте. Сократились и международные пассажиропотоки и внутри страны. Многие рейсы были отменены в связи со снижением спроса более чем на 25%. Даже снижение цен на некоторые рейсы или выкуп всего купе не показал тех результатов, которые ожидало ОАО "РЖД".

Для грузоотправителей ОАО "РЖД" выработало систему скидок и льгот. Разработали систему для "южных" и "северо-западных направлений". Некоторые компании, обратив внимание на данные условия, заключили дополнительные соглашения на грузоперевозки. Результат этих мероприятий можно будет оценить к концу года.

Железнодорожные операторы полувагонов - так же существенно пострадавшая часть логистического рынка в РФ. Избыток мощностей при снижающемся спросе привел к снижению ставок на грузоперевозки. Рынок ожидает негативное влияние на денежные потоки на период до нескольких лет.

Многие лизинговые компании в сфере вагоностроения так же понесли существенные убытки и снижение ставок. Важным социальным аспектом конечно можно назвать сокращение рабочих мест в связи с приостановкой деятельности производственных предприятий. Многие организации начали свою работу 6 апреля именно с целью снижения названных факторов.

Удалось сохранить динамику контейнерных грузоперевозок в первом квартале этого года. Руководство предприятий рассчитывают на перспективу восстановления роста динамики железнодорожного транзита.

В области морских контейнерных грузоперевозок отмечается некоторая нестабильность. Если в Китае отменены меры ограничений. То во многих европейских странах они еще действуют. Происходит отмена рейсов и доставка практически невозможна.

Необходимо так же рассмотреть сегмент автомобильных грузоперевозок. Здесь спрос так же просел и уменьшился существенно. Многие грузоотправители и грузополучатели не работают. Транспортным компаниям, оказывающим услуги, приходится пересматривать маршруты ранее отработанных рейсов, изменять их. Возникла проблема закольцовки рейсов туда и оттуда. Часто это становится невозможно, и транспорт идет порожним с места выгрузки. Санитарные проверки увеличивают сроки доставки продукции.

С другой стороны в связи со снижением загруженности транспортной инфраструктуры дороги стали практически пустыми. Но произошло некоторое снижение ставок.

Многие сферы транспортной отрасли просили и просят господдержки. Без конкретной помощи многие компании просто обанкротятся в достаточно короткие сроки.

Таковыми мерами поддержки можно назвать и отсрочки лизинговых платежей, введение налоговых каникул, снижение или отмена транспортного сбора, а так же финансовую поддержку тех транспортных компаний, которые понесут наибольшие убытки.

---

<sup>1</sup> Rakhmatullina A.R., Sivaks A.N., Pecherskaya E.P. Assessment of quality of services of public transport in digital economy. Lecture notes in networks and systems (см. в книгах) т. 84, 2020, p. 269-280 Elibrary id: 41623269 doi: 10.1007/978-3-030-27015-5\_33.

<sup>2</sup> Averina L.V., Pecherskaya E.P., Rakhmatullina A.R. Readiness to changes as one of educational values of innovation-oriented procurement. Advances in intelligent systems and computing ISSN: 2194-5357 T: 908, 2020, p. 429-436 eLIBRARY ID: 38804935 DOI: 10.1007/978-3-030-11367-4\_42.

<sup>3</sup> Sosunova L.A., Noskov S.V., Syrova K.P., Bakanova I.G. trends in the effectiveness of Russian logistics in the digital economy. Lecture notes in networks and systems (см. в книгах) T:84, 2020 p/ 494-505 eLIBRARY ID: 41624253 DOI: 10.1007/978-3-030-27015-5\_60.

## TRANSPORT AND LOGISTICS SERVICES IN THE CONTEXT OF A PANDEMIC

© 2020 Sivaks Anna Nikolaevna  
Candidate of Economics, associate Professor  
Samara State University of Economics  
E-mail: anna.sivaks@yandex.ru

**Keywords:** pandemic, transport, transport system, optimization, transport enterprises, transport services, logistics services.

This article describes the characteristic features of transport activities of domestic logistics companies. Transport and logistics services in the context of a pandemic are considered. The problems of functioning of transport enterprises are revealed. Trends in transport and logistics services during the pandemic are reflected.

УДК 338

Код РИНЦ 06.00.00

## ОЦЕНКА ПРОМЕЖУТОЧНЫХ РЕЗУЛЬТАТОВ ВВЕДЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО КОНТРАКТА В ЗДРАВООХРАНЕНИИ

© 2020 Симонова Марина Викторовна

доктор экономических наук, доцент, заведующий кафедрой управления персоналом

Самарский государственный экономический университет

E-mail: m.simonova@mail.ru

**Ключевые слова:** оплата труда, эффективный контракт, заработная плата, коэффициент трудового участия.

Статья посвящена анализу промежуточных результатов введения эффективного контракта в систему оплаты труда работников здравоохранения. Рассмотрены и проанализированы сильные, слабые стороны последствий введения эффективного контракта, возможности и угрозы. По результатам перекрестного анализа предложены мероприятия, способствующие компенсации слабых сторон последствий введения эффективного контракта, а также компенсации возможных угроз.

Глобальной целью государственной политики в области здравоохранения является увеличение продолжительности жизни и улучшение здоровья населения. Ключевым звеном в достижении поставленной цели и основными исполнителями трудоемкой и ответственной работы является медицинский персонал. Таким образом, государство и руководство медицинских учреждений заинтересованы в привлечении квалифицированной рабочей силы и получении максимальной отдачи в процессе трудовой деятельности персонала.

Проводимые в России и за рубежом исследования показывают, что наиболее действенным инструментом для оценки результатов работы сотрудника должна стать открытая и понятная работникам система стимулирования, одним из инструментов которой является ежемесячный расчет коэффициента трудового участия, принципы которого закрепляются в системе эффективного контракта<sup>1</sup>. Использование данного коэффициента в системе оплаты труда предполагает справедливую оплату труда, которая должна стимулировать работников на более качественный труд; приведение в соответствие целей деятельности медицинской организации с индивидуальной эффективностью ее работников; объективность оценки результатов труда, поддерживающая заинтересованность сотрудников в результативности своей деятельности; доступность, простоту и экономичность<sup>2</sup>. Однако практика применения эффективного контракта в медицинских учреждениях показывает неоднозначные результаты, которые могут быть следствием, как несовершенства самой системы эффективного контракта, так и принципов определения эффективности