

Беларусь. – Режим доступа: <https://www.economy.gov.by/ru/gosprog-na-2021-2025-ru/>. – Дата доступа: 24.10.2021.

4. Маёров, А. Н. Актуальные проблемы развития малого бизнеса в Республике Беларусь / А. Н. Маёров // Сб. науч. статей по материалам научно-методической конференции. / Под ред. Е. К. Сычовой. – Могилев: Могилевский государственный университет имени А. А. Кулешова, 2019. – С. 225–226.

5. Беларусь в рейтинге «Ведение бизнеса» [Электронный ресурс] // Министерство экономики Республики Беларусь. – Режим доступа: [https://www.economy.gov.by/ru/doing\\_business-ru/](https://www.economy.gov.by/ru/doing_business-ru/). – Дата доступа: 25.10.2021.

6. Об утверждении Стратегии развития малого и среднего предпринимательства «Беларусь – страна успешного предпринимательства» на период до 2030 года: постановление Совета Министров Республики Беларусь от 17.10.2018 № 743 // ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2020.

УДК 656

**Чурун И. А., Джура Д. А.,**  
студентки 4 курса группы ЭЛБ-1  
УО «Брестский государственный технический университет»  
г. Брест, Республика Беларусь

## **ВЛИЯНИЕ ПАНДЕМИИ НА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ТРАНСПОРТНО – ЛОГИСТИЧЕСКОГО СЕКТОРА**

С распространением в мире коронавирусной инфекции временно приостановилось пассажирское движение между целым рядом стран. Транспортно-логистический сектор столкнулся с вызовами и ощутил на себе ущерб от пандемии одним из первых. Поменялся характер грузовых перевозок и логистического сообщения, новые вызовы встают перед грузоперевозчиками, а ритейлеры испытывают проблемы с доставкой товаров.

Влияние эпидемиологической ситуации на примере транспортной компании «ГлавДоставка». Основное направление деятельности организации – перевозка сборных грузов по Беларуси, в/из стран СНГ. С закрытием границ с Россией стало сложнее импортировать и экспортировать товары клиентам и, следовательно, упали продажи. Во-вторых, из-за карантинных мероприятий и сокращения интервалов работы клиентов, находящихся в РФ, стало сложнее организовать процесс доставки грузов. Также возникли сложности с организацией производственных процессов в условиях пандемии, в связи с которыми ввели режим удаленной работы для офисных сотрудников. Однако сотрудникам склада работать удаленно было невозможно – поэтому компания закупила антисептики, маски, перчатки. Был введен обязательный масочный режим и для водителей, доставляющих грузы по адресу.

И, в-четвертых, были пересмотрены бизнес-процессы внутри самой компании. Проанализировав удобство пользования услугами компании со стороны

клиента, был запланирован ряд мероприятий по выстраиванию качественного сервиса, а в последствии и реализован. К примеру, запущен новый удобный калькулятор для просчета внутриреспубликанских перевозок.

Чтобы уберечь персонал от инфицирования, на предприятиях был внедрен ряд превентивных мероприятий, в том числе установлены защитные экраны для клиентоконтактирующих сотрудников, адаптирован график работы, разрешен формат удаленной работы для поддерживающих подразделений, все сотрудники обеспечиваются СИЗами и дезинфекторами. И несмотря на снижение объемов продаж и сервисного обслуживания, компании прикладывают много усилий, чтобы сохранить коллектив полным, так как на подготовку профессионалов уходят месяцы и даже годы.

Часть общего успеха любой транспортной компании напрямую зависит от водителей. И в связи со сложившейся ситуацией пандемии коронавируса проект E100 Family не остановил свою деятельность и провел ряд акций для них. Денежная помощь была оказана сразу нескольким водителям, на долгое время потерявшим трудоспособность по состоянию здоровья и продолжает оказываться по сей день. С середины марта 2020 года стали обеспечивать стоящих в больших очередях на выезде из страны дальнобойщиков горячими обедами. Только на подъезде к пункту пропуска «Козловичи» было роздано 400 обедов. Аналогичные акции были проведены также в белорусско-польском пункте «Каменный лог» и на украинско-польской границе «Краковец-Корчева».

Однозначно можно сделать вывод, что работа водителей-дальнобойщиков в таких сложных эпидемиологических условиях заслуживает большого уважения и что они, рискуя собой и здоровьем своих близких, продолжают доставлять товары в зараженные коронавирусом регионы.

Среди тех, кому пандемия дала новые возможности, часто указывают железнодорожное транспортное сообщение. Несмотря на приведенные проблемы с логистикой, пандемия придала дополнительный импульс к увеличению данных грузовых перевозок по различным маршрутам железных дорог. Пандемия также позволила четко определить роль железнодорожного транспорта не только в обеспечении, но и в расширении данного транспортного сообщения во время кризиса. Именно это оказалось особенно важным в условиях ограничений, введенных в отношении других видов транспорта. В условиях эпидемии железнодорожный транспорт стал основным инструментом в перевозках.

Больше других транспортных отраслей из-за COVID-19 наибольшие потери понесло направление международных авиаперевозок, и авиакомпании стали искать возможности уменьшить убытки. В основном наибольшее количество грузов в авиации доставляется в багажных отделениях обычных пассажирских лайнеров. Специальные грузовые самолеты есть только у нескольких крупных авиаперевозчиков. Именно это подтолкнуло авиаперевозчиков использовать пассажирские самолеты для доставки грузов как в багажных отделениях, так и в салоне для пассажиров.

Из-за отмены авиарейсов большая часть грузов доставляется наземным транспортом. До пандемии 80 % перевозок обслуживалось авиационным транспортом, а 20 % – наземным. Сейчас авиационный транспорт применяется в основном для тех городов, куда доставка на наземном транспорте либо невозможна, либо занимает много времени.

Преодоление текущего кризиса – значительное испытание для управленческой команды всех логистических участников. После коронавируса логистический мир уже не будет таким, как прежде. Но компании, которые следят за трендами и сразу же адаптируются к изменяющимся обстоятельствам, смогут контролировать ситуацию, изобретать востребованные услуги и улучшать свои позиции в бизнесе.

### **Литература**

1. Белорусский бизнес на карантине [Электронный ресурс]. – transportal.by. – Режим доступа : <https://e100.eu.by>. – Дата доступа: 01.10.2021.
2. Влияние коронавируса на перевозку грузов [Электронный ресурс]. – transportal.by. – Режим доступа: <https://retail.by>. – Дата доступа: 01.10.2021.

УДК 378.1

**Шлома А. М.**, магистрант

УО «Брестский государственный технический университет»,  
г. Брест, Республика Беларусь

## **СПОСОБЫ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ**

### **Аннотация**

Основной тезис статьи заключается в том, что логистика, стремясь обеспечить мировую экономику двумя ее наиболее важными функциями: сервисом и интеграцией, вызывает объективную необходимость изменений в ее собственных институциональных формах деятельности. Автор статьи, основываясь на отчетах и литературе, проанализировал формы и масштабы деятельности транспортно-логистических предприятий, пытаясь найти способы совершенствования управления логистикой.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционное обслуживание, деятельность, процесс, услуги, логистика, экспорт, эффективность.

Мировой рынок транспортно-логистических услуг – один из важных и динамично развивающихся секторов мировой экономики, который обеспечивает непрерывность международной торговли товарами и услугами. Ежегодно во всем мире перемещается более 100 миллиардов тонн грузов и более 1 триллиона пассажиров. Транспортный сектор является одним из ключевых компонентов социально-экономической инфраструктуры стран, высокий уровень развития которой существенно повышает конкурентоспособность страны на мировой арене.

Транспортно-экспедиционная деятельность является одной из главных составляющих в транспортной отрасли. Порядка 80 % мирового грузооборота проходит через транспортные экспедиции.

Транспортно-экспедиционное обслуживание – это вид деятельности специализированных компаний, агентов по предоставлению грузовладельцу дополнительных услуг, связанных с подготовкой продукции к перемещению, включающий следующие задачи: