

4. Wirecard Available at: https://ru.wikipedia.org/wiki/Wirecard#cite_note-9. (accessed: 30.06.2023).

5. Den'gi, kotorye ne nuzhny bankam: na chem zarabatyvala Wirecard i chto privelo k ee krahu. Available at: <https://thebell.io/dengi-kotorye-ne-nuzhny-bankam-na-chem-zarabatyvala-wirecard-i-chno-privelo-k-ee-krahu>. (accessed: 30.06.2023).

© Davydovskaya E. V., Kuksa O. A., 2023

УДК 339.56

ВНЕШНЯЯ ТОРГОВЛЯ В УСЛОВИЯХ ПАНДЕМИИ COVID-19

В. Д. Демид¹, В. С. Сидорик¹, Н.А. Вакулич¹

¹Брестский Государственный Технический университет
Республика Беларусь, г. Брест, ул. Московская 267.
lerademid10@mail.ru, lerasidorik1@gmail.com

В статье представлена информация о логистическом бизнесе во время пандемии COVID-19 и её последствиях, отразившихся на организации цепей поставок на примере конкретных стран и Евросоюза в целом, а также рассматриваются различные варианты преобразования логистики в будущем.

Ключевые слова: пандемия, логистика, цепь поставок, covid-19, логистические тенденции, коронавирус, логистический бизнес.

FOREIGN TRADE IN THE CONTEXT OF THE COVID-19 PANDEMIC

V. D. Demid¹, V. S. Sidorik¹, N.A. Vakulich¹

Brest State Technical University,
Republic of Belarus, Brest, Moskovskaya str. 267.
lerademid10@mail.ru, lerasidorik1@gmail.com

The article provides information about the logistics business during the COVID-19 pandemic and its consequences that affected the organization of supply chains on the example of specific countries and the European Union as a whole, and also discusses various options for transforming logistics in the future.

Key words: pandemic, logistics, supply chain, covid-19, logistics trends, coronavirus, logistics business.

На развитие мировой внешней торговли влияет множество факторов, которые в свою очередь оказывают влияние на торговые отношения между странами. В последнее время условия развития внешней торговли складываются в весьма негативном ключе, причиной которому стала пандемия COVID-19.

Негативные последствия COVID-19 затронули экономику и внешнюю торговлю всех стран без исключения. По данным Всемирной торговой организации (ВТО) объемы мировой торговли в 2020 году сократятся на 13-32 %, в связи с нарушением пандемией COVID-19 нормальной экономической активности, и по мнению экспертов коснется это всех регионов мира. Эксперты ВТО прогнозируют различные сценарии развития мировой торговли в условиях неопределенности COVID-19.

Еще до введения карантина, с полок магазинов начали исчезать некоторые продукты и продовольственные товары. Заводы и дистрибьюторы не могли справиться с резко увеличившимся спросом. С момента начала пандемии прошло уже достаточно времени, можно выделить основные тенденции, с которыми столкнулись компании в организации цепочек поставок [1].

Отрицательные итоги пандемии в мировом экономическом сообществе следующие:

1. Снижение грузопотока в мировом и локальных масштабах. Причины: закрытие границ стран, рост курса доллара, изоляция населения, снижение спроса и покупательной способности.

2. Отсутствие примитивных, понятных правил игры в условиях карантина для представителей логистического рынка.

Пандемия значительно повлияла на отрасли логистики: спрос, устойчивость, транспортировка и складское хранение, условия труда.

По оценке Oxford Economics, мировой ВВП в 2020 году потеряет из-за коронавируса порядка 1,1 трлн долларов [2]. В Китае убытки понесли все виды перевозок: авиационные, морские, железнодорожные, автомобильные. Логистическим компаниям пришлось экстренно искать альтернативу «сломанным» звеньям: заменять автомобильные перевозки внутри провинций

железнодорожными. В условиях эпидемии железнодорожный транспорт стал основным инструментом в перевозках. Эффективно работают в условиях пандемии таможенные службы китайских провинций, существенно сократив время оформления приоритетных грузов открытием «зеленых коридоров» для противозидемических и медицинских грузов, а также для сырья и запчастей, необходимых для восстановления производства [3].

Для оценки масштабов проблемы необходимо рассмотреть ведущие страны отдельно, такие как Китай и страны Евросоюза. Для этого определим нынешние тенденции, состояние отраслей, проведем оценку экономических прогнозов.

Китай – первая страна, сумевшая справиться с тяжелой обстановкой. Но около 90% производственных работ уже было восстановлено, хотя под удар попали все виды грузоперевозок: авиационные, ж/д, морские, автомобильные. 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 противозидемических и медицинских грузов Китая.

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.

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, введённым во всех странах Европы, дороги стали практически пустыми; ЕС отменили ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни; ставки внутри Европы снижаются. [2].

Следует отметить последствия эпидемии, сказавшиеся на каждом виде перевозки по типу транспорта: больше всего пострадали авиакомпании, понёсшие убытки в международных авиаперевозках; отрасль железнодорожных перевозок переживает кризис, но есть и позитивные тенденции: большая часть грузопотоков переходит на железнодорожный транспорт; компании, занимающиеся морскими контейнерными перевозками, руководствуются принципом «лишь бы доставить», поскольку порты работают медленнее на принятие и выпуск грузов, грузы «зависают» в море; в автомобильных перевозках приоритет или «зелёный коридор» для въезда во все страны отдаётся для грузового транспорта с продуктами питания и медицинскими товарами, из-за дополнительных санитарных проверок на границах возникают задержки, что негативно сказывается на сроках доставки грузов.

Анализируя ситуацию в Евросоюзе можно сказать, что в настоящий момент экономика испытывает на себе все последствия карантинных мероприятий. Движение грузового транспорта не остановлено, но действуют определённые ограничения.

Основные логистические тенденции в ЕС: снизился объём внутриевропейских и международных перевозок; дороги практически пустые; отменены ограничения, запрещающие движение грузового транспорта в выходные дни; ставки внутри Европы снижаются. [4].

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:

1. Демпинг на логистическом рынке.
2. Уход с рынка слабых игроков.
3. Развитие коллабораций, кооперации, объединение сервисов.
4. Отказ от обновления. Парк автомобилей будет устаревать, будут востребованы услуги ремонта автопарков.
5. Внедрение новейших IT-технологий.
6. Бесконтактная курьерская доставка.
7. Развития доставки посылок «дронами» и др.
8. Соблюдение санитарных норм, дезинфекция оборудования.
9. Перевод логистических мероприятий в онлайн-формат [3].

В период восстановления отрасли в целом, сфера организации цепочек поставок будет полностью пересмотрена [5]. Отмечается, что региональные меры борьбы с инфекцией воздействовали на производство и складирование товаров в равной степени. Следовательно, компании должны разработать стратегии диверсификации предоставляемых услуг, вернуть производство из стран дальнего зарубежья, используя аутсорсинг в странах-соседях. Устойчивость поставок, автоматизация процессов организации работы являются решающими факторами выхода из сложившегося кризиса. [6].

Очевидно, что после пандемии мир не будет таким, как прежде. Но компании, которые будут следить за актуальными трендами и быстро под них адаптироваться, смогут управлять ситуацией и вместе менять бизнес к лучшему.

Список использованных источников

1. Логистические тренды 2020-2021 года: жизнь после пандемии [Электронный ресурс]. URL: <https://seanews.ru/>. (дата обращения: 15.05.2023).
2. Транспорт движется сквозь карантин [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/4320861>. (дата обращения: 15.05.2023).
3. Транспорт движется сквозь карантин [Электронный ресурс]. URL: <https://www.retail.ru/>. (дата обращения: 15.05.2023) Вакуленко С.П., Ларин О.Н., Куликова Е.Б. Актуальные вопросы классификации смешанных перевозок // Логистика: современные тенденции развития. Материалы XVIII Международной научно-практической конференции, 2019. С. 78-84.
4. Верман Ю. С., Дакуко А. П., Вакулич Н. А. Новые тенденции логистики после COVID-19 // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2022. С. 246-248.

5. Вакулич Н. А., Кулеш Е. И. Современные тенденции развития логистических систем. – 2013.
6. Управление цепями поставок: справочник издательства Gower / под ред. Дж. Гатторны, Р. Огулина, М. Рейнольдса / пер. с 5-го англ. изд. Москва: ИНФРА-М, 2010. 670 с.

References

1. Logisticheskie trendy 2020-2021 goda: zhizn' posle pandemii. Available at: <https://seanews.ru/> (accessed: 15.05.2023).
2. Transport dvizhetsya skvoz' karantin. Available at: <https://www.kommersant.ru/doc/4320861> (accessed: 15.05.2023).
3. Transport dvizhetsya skvoz' karantin. Available at: <https://www.retail.ru/> (accessed: 15.05.2023) Vakulenko S.P., Larin O.N., Kulikova E.B. Aktual'nye voprosy klassifikatsii smeshannykh perevozk // Logistika: sovremennye tendentsii razvitiya. Materialy XVIII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, 2019. S. 78-84.
4. Verman Yu. S., Dakuko A. P., Vakulich N. A. Novye tendentsii logistiki posle COVID-19 // Aktual'nye problemy aviatsii i kosmonavтики. 2022. S. 246-248.
5. Vakulich N. A., Kulesh E. I. Sovremennye tendentsii razvitiya logisticheskikh sistem. – 2013.
6. Upravlenie tsepyami postavok: spravochnik izdatel'stva Gower / pod red. Dzh. Gattorny, R. Ogulina, M. Reynol'dsa / per. s 5-go angl. izd. Moskva: INFRA-M, 2010. 670 s.

© Demid V. D., Sidorik V. S., Vakulich N.A., 2023

УДК 339.18

СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАКАЗАМИ. РАЗРАБОТКА СИСТЕМЫ ЗАКАЗОВ В ИНТЕРНЕТ-МАГАЗИНАХ

В.Д. Демид¹, В.С. Сидорик¹, Г.Б. Медведева¹

¹Брестский Государственный Технический университет
Республика Беларусь, г. Брест, ул. Московская 267.
lerademid10@mail.ru, lerasidorik1@gmail.com

Логистика в совокупности с системой управления цепями поставок является ключевым фактором в цифровой экономике, с помощью которого координируются взаимоотношения производителя с потребителем.

Ключевые слова: цифровая экономика, интернет-магазины, цифровая логистика, тренды, цепь поставок.

ORDER MANAGEMENT SYSTEM. DEVELOPMENT OF AN ORDER SYSTEM IN ONLINE STORES

V. D. Demid¹, V. S. Sidorik¹, G.B. Medvedeva¹

Brest State Technical University,
Republic of Belarus, Brest, Moskovskaya str. 267.
lerademid10@mail.ru, lerasidorik1@gmail.com

Logistics, together with the supply chain management system, is a key factor in the digital economy, through which the relationship between the manufacturer and the consumer is coordinated.