

РАЗДЕЛ 1. УПРАВЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКИМИ СИСТЕМАМИ

DOI: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2022.90.20.001

А. У. Альбеков, Т. В. Пархоменко, А. А. Полуботко

СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И НОВЫЕ ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИКИ ПОД ВЛИЯНИЕМ COVID-19

Аннотация

В представленной научной статье раскрыты современные тенденции и тренды развития логистики в рамках воздействия COVID-19 на мировую и российскую экономику, охарактеризованы причины дисбаланса, возникающие в экономических и транспортно-логистических системах, выявлена обоснованная необходимость формирования прогнозных значений устойчивого функционирования цепей поставок в нескольких вариациях, определено, что компании, инвестирующие средства в развитие IT-платформ и электронных сервисов, инфраструктуру складских логистических комплексов, формирующие оптимальные траектории транспортных процессов, имеют все шансы даже в условиях глобальных кризисов быть конкурентоспособными и получать прибыль от логистической деятельности.

Ключевые слова

Логистика, экономика, COVID-19, прогноз.

A. U. Albekov, T. V. Parkhomenko, A. A. Polubotko

CURRENT STATE AND NEW TRENDS OF LOGISTICS DEVELOPMENT UNDER INFLUENCE OF COVID-19

Annotation

Present scientific article reveals current trends and trends in development of logistics within the COVID-19 impact on global and Russian economies, describes the causes of imbalances arising in economic and transport-logistics systems, revealed the justified necessity of forming forecast values of sustainable functioning of supply chains in several variations, it is determined that companies investing in development of IT-platforms and electronic services, infrastructure of warehouse logistics complexes, forming the optimal trajectories of transport processes, have all chances even in times of global crises to be competitive and profit from logistics activities.

Keywords

Logistics, economy, COVID-19, forecast.

Введение

С началом пандемии существенно скорректировались прогнозы развития мировой экономики, практические траектории движения потоковых процессов в транспортно-логистических системах. Поэтому большинство ведущих экономистов и специалистов-практиков задаются вопросом, можно ли планировать и

прогнозировать дальнейшее устойчивое развитие социально-экономических систем, развивать логистику, избегая острых проявлений кризисов, порой переходящих в хаос.

Даже в начале 2022 г. невозможно говорить о том, что ситуация на рынке логистических услуг в мире стабилизировалась.

Большинство экспертных мнений сводится к тому, что кризис, вызванный пандемией COVID-19, продолжается, просто острая фаза его миновала, но все же существуют ограничения транспортного сообщения, велик человеческий фактор, связанный с заболеваемостью, дефицит контейнеров, водителей, сужение возможности приема и отправки грузов. За последние несколько лет мировая торговля из реального сектора плотно перешла в сектор виртуальный. Если ранее логистика последней мили развивалась достаточно неспешно, то за минувшие два года это направление получило существенные предпосылки к ускоренному росту. Даже конкуренция в сфере ретейла переступила рамки только ценового диапазона и доступности товаров на полках, сегодня конкуренты сражаются за скорость доставки, возможность быстрого обслуживания потребителей, и лидерство в рамках этого конкурентного поля лежит в плоскости именно логистики последней мили. Компании, обладающие возможностями согласно золотому правилу логистики доставить необходимый товар, надлежащего качества в указанные сроки, сражаются уже за право первенства именно в рамках обеспечения результативного транспортно-логистического процесса.

Материалы и методы

«Стремительное распространение COVID-19 на планете нанесло существенный удар по всем аспектам жизнедеятельности, изменив мир навсегда. Логистика как интегрированное планирование, организация и управление потоковыми процессами в современных научно-прикладных реалиях выступает основным катализатором изменений, происходящих в социально-экономических системах. Моделирование сетевой структуры цепей поставок и конфигурации логистических сетей в новых реалиях, ответ на вызовы пандемии в рамках противостояния разрушению привычных схем жизнедеятельности, производства и распределения продукции лежат в поле дея-

тельности логистики. Изначально деформировав стандартные логистические активности и изменив траектории движения потоков в устоявшихся форматах, пандемия внесла изменения в большинстве направлений деятельности логистических компаний. Но при этом рынок в целом и логистика как ключевой элемент, обладающий высокой как коммерческой, так и социальной значимостью, достаточно быстро привыкли к произошедшим в одночасье переменам, демонстрируя свойства адаптивности, гибридности и рационализации» [1].

Согласно прогнозам аналитиков, с каждым годом значение и объемы онлайн-торговли будут увеличиваться, а к 2030 г. существенно скорректируют в сторону роста уровень капитализации. Таким образом, компании, инвестирующие в развитие электронных платформ, обеспечение инфраструктуры складских логистических комплексов, формирующие оптимальные траектории транспортных процессов, имеют все шансы даже в условиях глобальных кризисов быть востребованными и получать прибыль. Данная ситуация может быть проиллюстрирована на примере с помощью выявленных дисбалансов, инициированных с распространением COVID-19. Так, в начале 2020 г. спрос на автомобили существенно снизился, но при этом потребность в компьютерной технике возросла в связи с тем, что пандемия и локдаун отразились на рабочих процессах и обеспечении досуга общества в целом. Производство комплектующих техники полупроводников и микросхем, сосредоточенное в Китае, также испытало на себе ограничения со стороны США.

Таким образом, в результате колебаний спроса на комплектующие и компьютерную технику и автомобильное производство во всем мире столкнулись по сути с одинаковыми проблемами, нехваткой комплектующих. В то время как спрос на технику возрастал, потребность в приобретении личного транспорта в период пандемии временно уменьши-

лась, всего на несколько месяцев, но при этом производство ощутило спад. Некоторые автомобильные заводы были приостановлены, в результате чего были нарушены производственные циклы. Рассматривая данный пример, мы видим существенный дисбаланс планирования и прогнозирования, касающийся не только нехватки микросхем и полупроводников, а в большей степени организации производственных и логистических процессов. Результатом данной ситуации стал рост цен как на автомобили, так и на компьютерную технику, цикл производства которых, долговременный (в большей степени касательно автомобилей) по своему характеру, продемонстрировал необходимость построения четких программ прогноза в нескольких вариациях, увязывающих колебания спроса, наличие страховых запасов сырья и материалов, производственные и логистические процессы в единую экосистему.

Результаты и обсуждение

Трудности, с которыми сталкивается современная логистика в рамках сохранения параметров эффективного функционирования, обеспечения социально-экономических, производственных процессов, ежедневно корректируются как в сторону решения, так и в отношении образования новых узких мест. Если ранее можно было говорить о развитии инфраструктурного обеспечения логистических процессов, формировании четких траекторий перемещения, то в современных условиях необходимо придавать данным процессам свойства вариативности, адаптации к меняющимся условиям рыночной реальности. С началом кризиса транспортное сообщение в глобальном мировом масштабе существенно усложнилось, и даже после минувших двух лет определенный круг проблем остается нерешенным.

Все еще не решена проблема с дефицитом контейнеров, которая появилась в 2020 г., но и до сих пор итогом ее развития является только небывалый рост цен на контейнерные перевозки (в некоторых вариантах подорожание на 300 %). Дефицит качественных логистических мощностей, потоковых процессов, которые функционируют результативно, все также не решен, существуют риски срыва поставок, дестабилизации международных и локальных транспортно-логистических систем.

Относительная стабильность и скорость как свойства логистики последней мили, реализованные только в начале 2020 г. в рамках российской действительности, — это единственный показатель развития современной логистики на ближайшие несколько лет. Децентрализация поставок по территории России как процесс, инициированный достаточно давно, все чаще исключает присутствие центрального региона в логистических схемах и транспортных артериях, снабжающих социально-экономические системы регионов Российской Федерации. На наш взгляд, данная тенденция будет все более актуальна с каждым годом. Ориентируясь на данный тренд, представим предпосылки и прогнозные значения роста логистики последней мили в мире (рис. 1).

Несомненно, забота об окружающей среде, зеленая логистика как часть мирового торгового процесса становятся все более актуальными, так как уже сейчас определенные европейские государства принимают или уже приняли законодательную базу, которая не позволяет перемещение по территории этих стран автомобилей с высоким уровнем выброса парниковых газов. Ситуацию, связанную с нехваткой водителей, наглядно демонстрирует таблица 1.



Рисунок 1 — Развитие логистики последней мили в мире*

* Составлен по данным материалов [6].

Таблица 1 — Данные, демонстрирующие нехватку водителей в государствах

Государство	Показатель нехватки водителей	Период предоставления данных
Польша	123 842	2020
Соединенное Королевство	60 000–76 000	2020
Германия	45 000–60 000	2020
Франция	43 000	2019
Испания	15 340	2020
Италия	15 000	2019
Швеция	5000	2017
Беларусь	4500	2019
Норвегия	3000	2017
Дания	2500	2017
Украина	12 000–120 000	2019

Возрастает сама себестоимость логистических и транспортных процессов, грузосообщения между Россией и европейскими государствами. За последний год эти показатели увеличились на 10–40 %. Недостаточное количество автопарка, высокая заболеваемость сотрудников, нехватка водителей и проблемы с приобретением новых автомобилей (ситуация, которую мы освещали выше, как

пример нехватки запчастей для производства машин и оборудования, в первую очередь касается автомобильной промышленности, где очередь на приобретение достигает полугода).

Выводы

Многие представители логистического бизнеса отказались от обновления автопарка, но при этом лишились возможности осуществления транспортно-

логистических процессов на территории Европы.

Возросла цена не только на приобретение, но и на техническое обслуживание автомобилей, на топливо, что в результате отразилось на росте заработной платы непосредственно водителей. И хотя в 2021 г. логистика в глобальном масштабе ощутила увеличение объемов операций до 30 %, представители логистического бизнеса столкнулись с новой проблемой — невозможностью удовлетворить увеличивающийся спрос на комплексные услуги. Именно поэтому текущие тренды в развитии логистики в России и мире диктуют необходимость укрупнения компаний, интеграции и консолидации усилий.

Рассматривая показатели логистических операций, следует остановиться также на том факте, что авиаперевозки в условиях распространения COVID-19 на определенный период оказались наиболее стабильным вариантом грузового сообщения между Европой и Азией, Северной Америкой. Однако, если пассажирские линии постепенно восстанавливают объемы обслуживания, то грузоперевозки все-таки существенно отстают от показателей 2019 г. Рассматривая вероятные сценарии развития, следует, в рамках оптимистичного прогноза, предположить, что данная неравномерность будет постепенно сглаживаться. Постепенное выравнивание ситуации, восстановление и формирование новых логистических узлов серьезно будут влиять и дальше на мировую экономику. Прогнозировать с точностью будущее развитие событий практически невозможно, так как ограничения, связанные с COVID-19, породили изначально цепную реакцию, что привело даже к дефициту, а затем, как мы говорили ранее, на примере с микрочипами и микросхемами, привело к подорожанию продукции, выпускаемой с участием данных элементов. В связи с перераспределением цепи поставок в мировом масштабе невозможно с уверенностью говорить о каких-либо долгосроч-

ных перспективах, поэтому логистический бизнес сконцентрирован на осуществлении текущих операций, с планированием от трех месяцев до года. Но при этом можно четко понимать, что наступила новая эра диверсифицированной логистики, многовариантной, комплексной, обладающей высоким свойством адаптивности и уровнем внедрения информационных технологий.

Библиографический список

1. Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В. Детерминанты устойчивого роста логистических систем в условиях пандемии. Логистика vs COVID-19: последствия, риски, новые возможности роста : материалы междунар. науч.-практ. конф. XVI Южно-Российский логистический форум. 29–30 октября 2020 г. — Ростов-на-Дону, 2020.
2. Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V., Polubotko, A. A. Logistics creation of ecological efficiency for Russian economic under COVID-19 // European Proceedings of Social and Behavioural Sciences EpSBS. — Krasnoyarsk, 2021. — P. 2754–2759.
3. Альбеков, А. У., Пархоменко, Т. В. Перспективные направления развития логистических систем в условиях пандемии COVID-19 // Вестник Южно-Российского государственного технического университета (НПИ). Сер. Социально-экономические науки. — 2021. — № 1. — Т. 14. — С. 114–121.
4. Дробот, Е. В., Макаров, И. Н., Назаренко, В. С., Манасян, С. М. Влияние пандемии COVID-19 на реальный сектор экономики // Экономика, предпринимательство и право. — 2020. — № 8. — Т. 10. — С. 2135–2150.
5. <https://www.rbc.ru/economics/09/09/2020/5f58e869a794783405417fc>.
6. Rethinking last-mile logistics, post-COVID-19: Facing the «next normal». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.automotiveworld.com/articles/rethinking-last-mile-logistics-post-covid-19-facing-the-next-normal>.

Bibliographic list

1. *Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V.* Determinants of sustainable growth of logistics systems in pandemic // *Logistics vs COVID-19: consequences, risks, new growth opportunities : proceedings of international scient.-pract. conf. XVI South-Russian logistics forum*. October, 29–30, 2020. — Rostov-on-Don, 2020.

2. *Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V., Polubotko, A. A.* Logistics creation of ecological efficiency for Russian economic under COVID-19 // *European proceedings of social and behavioural sciences EpSBS*. — Krasnoyarsk, 2021. — P. 2754–2759.

3. *Albekov, A. U., Parkhomenko, T. V.* Perspective directions of logistics systems

development in conditions of COVID-19 pandemic // *Bulletin of South-Russian State Technical University (NPI). Series: Socio-Economic Sciences*. — 2021. — № 1. — Vol. 14. — P. 114–121.

4. *Drobot, E. V., Makarov, I. N., Nazarenko, V. S., Manasyan, S. M.* Impact of COVID-19 pandemic on real economy // *Economics, Business and Law*. — 2020. — № 8. — Vol. 10. — P. 2135–2150.

5. <https://www.rbc.ru/economics/09/09/2020/5f58e8699a794783405417fc>.

6. Rethinking last-mile logistics, post-COVID-19: Facing the «next normal» [Electronic resource]. — Mode of access: <https://www.automotiveworld.com/articles/rethinking-last-mile-logistics-post-covid-19-facing-the-next-normal>.

DOI: 10.54220/v.rsue.1991-0533.2022.54.14.002

В. А. Гузей

МЕТОДИЧЕСКИЙ ИНСТРУМЕНТАРИЙ ОЦЕНКИ УРОВНЯ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ХОЗЯЙСТВУЮЩЕГО СУБЪЕКТА НА ОСНОВЕ ИНТЕГРАЛЬНОГО ПОДХОДА: СОЦИАЛЬНАЯ, ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ, ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ И ИНФОРМАЦИОННАЯ СОСТАВЛЯЮЩИЕ

Аннотация

В основе методики, представленной в статье, лежат основные концептуальные положения, способствующие проведению анализа уровня устойчивого развития экономического субъекта с позиции системного подхода. В рамках аналитического исследования уровня устойчивого развития экономического субъекта выделены пять групп устойчивого развития: экономическая, социальная, экологическая, институциональная и информационная устойчивость. Выбор указанных групп устойчивого развития позволяет во всех существенных аспектах определить воздействие факторов внешнего и внутреннего порядка. Представлена разработанная авторская методика классификации уровня устойчивого развития исследуемого хозяйствующего субъекта на основе интегрального критерия. В рамках выделенных составляющих устойчивого развития с помощью экспертного метода были присвоены весовые значения группам показателей, указанным составляющим устойчивости развития, а также определены весовые значения показателей устойчивого развития. Исходя из принятых условий для снижения критерия оценки исследуемой организации, был определен уровень устойчивого развития экономических субъектов.

Ключевые слова

Методика анализа устойчивого развития, социальная, экологическая, институциональная, информационная составляющие устойчивого развития, показатели устойчивого развития, критерии оценки исследуемой организации, классы устойчивости развития, состояния тенденций устойчивого развития.