

*А.А. Цыганков, канд. экон. наук, доцент, докторант
УО Белорусский государственный экономический университет
Минск (Беларусь)*

ЛОГИСТИЧЕСКАЯ ИНТЕГРАЦИЯ В УСЛОВИЯХ ЦИФРОВОЙ ГЛОБАЛИЗАЦИИ

За последнее десятилетие глобализация уверенно вошла в свою новую, цифровую фазу, где решающую роль играют информационные потоки и каналы обмена цифровыми данными. Цифровые технологии, активно проникая во все сферы жизнедеятельности современного общества, увеличивают использование цифровой информации ее потребителями. В то время как глобальные торговые и финансовые потоки потеряли импульс, объем данных, передаваемых через «границы», резко увеличился, создав запутанную сеть, соединяющую страны, компании и отдельных лиц. Как следует из доклада McKinsey Global Institute «Digital globalization: The new era of global flows» [1], сегодня мир взаимосвязан как никогда, но характер этих связей существенно изменился.

Между процессами глобализации и интеграции присутствует взаимная связь и взаимная обусловленность. Согласно Большому энциклопедическому словарю [2], слово «интеграция» происходит от латинского слова «integer» – «целый» и обозначает состояние связанности отдельных дифференцированных частей и функций системы, организма в целом, а также процесс, ведущий к состоянию связанности отдельных дифференцированных частей и функций системы, организма в целом.

Интеграция в экономике может рассматриваться как сближение и объединение предприятий, отраслей, регионов, стран, углубление их взаимодействия на основе различных видов и форм разделения и комбинации труда, производства, ведения бизнеса, развития специализации и кооперирования [3]. Т.е. экономическая интеграция может осуществляться как на уровне экономик стран, так и на уровне экономик субъектов хозяйствования, проявляясь в расширении и углублении производственно-технологических связей, совместном использовании ресурсов, объединении капиталов, в создании друг другу благоприятных условий хозяйствования или снятия взаимных барьеров.

Выделяют несколько видов экономической интеграции: внутреннюю, внешнюю, вертикальную, горизонтальную, территориальную, отраслевую, валютно-финансовую, торговую, производственную и логистическую интеграцию [4].

Объектами логистической интеграции прежде всего выступают межфункциональные и межорганизационные управленческие взаимодействия, связанные с организацией прохождения материального, информационного и финансового потоков на всех этапах жизненного цикла изделия. Следовательно, логистическая интеграция может быть представлена как углубление взаимодействия или объединение участников логистической цепи с целью организации и управления движением материального, информационного и финансового потоков в цепи поставок, приводящим к повышению эффективности функционирования интегрировавшихся участников логистической цепи.

В формирующемся глобальном цифровом пространстве интеграционные процессы между субъектами хозяйствования приобретают новые формы, открывая новые возможности для участников рынка. Одной из таких форм интеграционного взаимодействия может выступать аутсорсинг логистических услуг (таможни, транспорт-

ных и логистических операторов и др.) на основе сетевого взаимодействия участников с использованием интеграционных цифровых платформ в сети Интернет. Так, например, контейнеровозы по-прежнему доставляют товары на рынки по всему миру, но теперь клиенты заказывают их онлайн, отслеживают их перемещение с помощью кодов на цифровом портале оператора услуг и оплачивают эти услуги посредством цифровых транзакций, не покидая портал оператора.

Для интегрирующихся участников логистической цепи это позволяет сократить время и издержки на выполнение, осуществлять мониторинг всех операций и состояний заказа в пути следования, упростить взаимодействие и оперативно управлять динамично изменяющимися логистическими потоками.

Список использованных источников

1. James Manyika, Susan Lund, Jacques Bughin, Jonathan Woetzel, Kalin Stamenov, and Dhruv Dhingra. Digital globalization: The new era of global flows. March 2016. Highlights. – McKinsey Global Institute, 2016. – 156 p. – <http://www.mckinsey.com/business-functions/digital-mckinsey/our-insights/digital-globalization-the-new-era-of-global-flows>.

2. Большой энциклопедический словарь / гл. ред. А. М. Прохоров. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Большая Рос. энцикл.; СПб.: Норинт, 2004. – 1456 с.

3. Хавина С. А. Интеграция // Большая российская энциклопедия. Электронная версия (2016); <https://bigenc.ru/economics/text/2013826> Дата обращения: 24.05.2021

4. Логистика: Основы. Стратегия. Практика / Практическая энциклопедия «Для всех, кто руководит» Под науч. ред проф. В.И. Сергеева. – М.: Изд. ЗАО «МЦФЭР», 2007. – 1440 с.

Чжан Кан, аспирант

УО «Белорусский государственный экономический университет»

Минск (Беларусь)

СИТУАЦИЯ НА АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

По мере развития экономики и повышения уровня жизни людей автомобили становятся все более и более распространенными в обычных семьях, а автомобильный рынок становится все более динамичным и конкурентоспособным.

В прошлом году пандемия covid-19 принесла огромные потрясения в мировую экономику. Республика Беларусь, которая является частью мировой экономики, тоже не избежала ее последствий. Экономические колебания распространились на все сферы национальной экономики, и автомобильная промышленность также пострадала. Согласно годовому отчету Белорусской автомобильной ассоциации за 2020 год годовой объем продаж в 2020 году составил 47 030 новых автомобилей, что на 21,90% меньше, чем в аналогичном периоде предыдущего года. Это первое снижение объема продаж за прошедшие 6 лет [1].

Главная причина – влияние пандемии covid-19. Из-за страха заражения коронавирусом клиенты не хотят ходить в автосалон, и количество посетителей очень сократилось. Действительно, влияние эпидемии – это событие черного лебедя. Никто не может предсказать, как долго продлится ее влияние. Мы можем использовать принципы