

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ В УСЛОВИЯХ САНКЦИОННОГО ДАВЛЕНИЯ

*А. Я. Салахов, студент группы 10502123 ФММП БНТУ,
научный руководитель – старший преподаватель Н. В. Дашкевич*

Резюме – рассмотрим зарубежный опыт регулирования логистические системы в условиях санкционного давления.

Resume – let us consider foreign experience in regulating logistics systems under sanctions pressure.

Введение. Логистические системы являются ключевыми в обеспечении эффективного перемещения товаров и ресурсов в мировой экономике. Однако в условиях санкционного давления, когда государства применяют ограничительные меры в отношении других стран, логистические цепи сталкиваются с некоторыми трудностями. Эти вызовы могут включать в себя перерывы в поставках, повышение стоимости транспортировки, ограничения доступа к ключевым ресурсам и технологиям, а также изменения в международных торговых отношениях. В свете этих факторов важно изучить зарубежный опыт функционирования логистических систем в условиях санкций, чтобы выявить эффективные стратегии и методы преодоления подобных вызовов. Рассмотрим на примере Российской Федерации, так как она – страна-лидер в мире по введенным против нее санкций.

Основная часть. Будет некорректно считать, что с введением санкций жизнь закончилась. В мире существует большое количество стран, которые находятся под санкциями и при этом продолжают функционировать. Да, это доставляет неудобства, но опыт показывает, что важно адаптироваться к новым условиям. В целом, если компания уже специализировалась на доставке грузов из определенной страны в Россию до введения санкций, то после наложения запрета у нее появится даже больше вариантов сотрудничества.

Например, если компания поставляла на рынок России один вид товара или действовала как официальный дилер иностранного производителя на территории РФ до введения санкций, она все равно может найти альтернативные способы импорта. В данном случае организация параллельного импорта данной компании становится проще. Она будет импортировать товары через компанию-посредника, которая находится в стране, являющейся нейтральной по отношению к России, или же у дилеров, предоставляющих услуги в странах Европы, Азии и Ближнего Востока [1].

Будучи в такой ситуации, компании и, следовательно, сам рынок начали приспосабливаться к возникшим трудностям. Это видно по тому, что начали появляться новые транспортные схемы и пути, которые улучшают доставку товаров и уменьшают эффект санкций. Также поставки из

Европейского союза остаются возможными, хотя и создают некоторые трудности. Поэтому приходится перерегистрировать авто, чтобы поставлять товары на Западное направление, в странах, которые не находятся под санкциями. К примеру, Казахстан.

Россия успешно импортирует подсанкционные товары водными путями. В этом процессе немаловажное значение имеет Турция. Это происходит таким образом: грузы погружаются на иные суда и отправляются в Россию [2].

Развиваются и другие транспортные коридоры. Помимо Казахстана, используются коридоры Туркменистана, Киргизстана и Ирана. А чтобы импортировать товары из стран Азии, которые ввели санкций, например, Япония, используется транзит через Китай.

Однако в условиях санкций процесс параллельного импорта в Российской Федерации сталкивается с дополнительными сложностями и ограничениями. Сроки параллельного импорта в таких условиях увеличиваются из-за ограничений на импорт, которые приводят к дополнительным ограничениям и формальностям при импорте товаров в РФ; увеличенный контроль со стороны властей, что приводит к задержкам и дополнительным проверкам в таможенных органах; ограничения на торговлю с определенными странами, усложняющие процесс и увеличивающие сроки параллельного импорта; и неопределенность в правовом поле, возможные изменения в законодательстве, усложняющие выполнение требований для параллельного импорта. В целом, сроки параллельного импорта в РФ в условиях санкций значительно увеличиваются и могут варьироваться в зависимости от конкретных обстоятельств и типа импортируемой продукции. Компаниям, занимающимся параллельным импортом, важно тщательно оценивать риски и предусматривать дополнительные временные затраты при планировании логистических процессов в санкционных условиях.

Также важно отметить, что логистические системы сталкиваются с проблемами, такие как перерывы в поставках, повышение стоимости транспортировки и ограничения доступа к ресурсам. Изучение зарубежного опыта в этой области показывает эффективные стратегии преодоления подобных вызовов. Рассмотрев опыт Российской Федерации, мы видим, что они успешно адаптируются к санкциям путем оптимизации логистических процессов, развития альтернативных источников поставок и использования современных технологий. Видно, что компании, специализирующиеся на доставке товаров из других стран, находят новые пути сотрудничества, включая параллельный импорт через дружественные страны и использование альтернативных транспортных маршрутов.

Заключение. Сложности под санкциями заключаются в перерывах в поставках, увеличении стоимости транспортировки и ограничении доступа к ресурсам. Однако опыт Российской Федерации, показывает, что возможно успешно преодолевать эти трудности. Импортозамещение и адаптация логистических цепей к новым условиям играют важную роль в обеспечении устойчивости и эффективности торговых потоков. Несмотря на

увеличение сложностей, компании находят способы сотрудничества через параллельный импорт и использование альтернативных транспортных маршрутов. Оптимизация логистических процессов, развитие новых источников поставок и внедрение современных технологий играют ключевую роль в адаптации к санкционным условиям.

Таким образом, даже в условиях ограничений существует потенциал для развития и сотрудничества, что подчеркивает важность изучения зарубежного опыта и поиска инновационных решений в логистике для преодоления подобных вызовов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Какие возможности открывает для бизнеса логистика в условиях санкций [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://secrets.tinkoff.ru/blogi-kompanij/logistika-v-usloviyah-sankcij/?ysclid=lvlaarda47335776185>. – Дата доступа: 25.04.2024.
2. Международная логистика в условиях санкций: как оптимизировать процесс и не потерять деньги [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://hussle.ru/mezhdunarodnaya-logistika-v-usloviyah-sankcij-kak-optimizirovat-procress-i-ne-poteryat-dengi/?ysclid=lvla35zpggh697447609>. – Дата доступа: 25.04.2024.

УДК 004.65

БАЗЫ ДАННЫХ В СОВРЕМЕННОМ БИЗНЕСЕ: ОТ ИСТОКОВ ДО ИННОВАЦИЙ

*Д. В. Симуткин, студент группы 10503123 ФММП БНТУ,
научный руководитель – старший преподаватель Н. В. Дашкевич*

Резюме – анализ, тенденции и перспективы в использовании базы данных в бизнесе.

Resume – analysis, trends and prospects in the use of the database in business.

Введение. Базы данных являются фундаментальным компонентом информационных технологий и уже несколько десятилетий играют важную роль в бизнес-процессах современных фирм. Они стали неотъемлемой частью операционных процессов, аналитики и принятия стратегических решений в организациях.

Основная часть. Считается, что первые базы данных появились уже в 50-е годы. Существует три типа баз данных: реляционные, сетевые и иерархические. Реляционные базы данных организованы в виде таблиц, где данные могут быть упорядочены в соответствии с различными критериями без изменения структуры таблиц. Для работы с ними используется язык SQL. Эдгар Кодд впервые предложил модель реляционной базы данных в 1969 году. Сетевые базы данных хранят данные и их взаимосвязи, где каждая запись имеет сеть связей с другими элементами информации. Иерархические