

УДК 656:004.9

**ТРАНСПОРТНАЯ ЛОГИСТИКА – АКТУАЛЬНАЯ ОБЛАСТЬ
ПРАКТИЧЕСКОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ**
TRANSPORT LOGISTICS IS TOPICAL AREA OF PRACTICAL
IMPLEMENTATION OF THE DIGITAL ECONOMY

Т.В. Пильгун, канд. техн. наук
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь
T. Pilgun, Ph.D. in Engineering
Belarusian National Technical University, Minsk, Belarus

Рассмотрена актуальность цифровизации в транспортной логистике, как одной из практических задач цифровой экономики. Цифровизация в транспортной логистике предусматривает интеграционные процессы, которые должны сформировать единое цифровое технологическое пространство, доступное для всех участников логистического перемещения материальных потоков.

The actuality of digitalization in transport logistics is considered as one of the practical tasks of the digital economy. Digitalization in transport logistics presupposes integration processes that must form an integrated digital technological space accessible for all participants of the logistic movement of material flows.

ВВЕДЕНИЕ

Законодательное начало управления развитием цифровой экономики в Беларуси положено Декретом Президента Республики Беларусь от 21.12.2017г. № 8. На одном из правительственных совещаний было отмечено «Важно не только создать современную инфраструктуру, сети нового поколения, центры обработки данных, но очень важно на базе этой инфраструктуры начать строить то, что во всем мире называют цифровой экономикой и что принесет стране и ее гражданам новые источники доходов, новые рабочие места» [1].

АКТУАЛЬНОСТЬ ЦИФРОВИЗАЦИИ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ

Анализ множества источников по вопросам цифровой экономики позволяет сделать следующий вывод. Цифровая экономика - экономика инноваций, развивающаяся за счет эффективного внедрения новых информационных технологий. Важным является то, что термин «цифровая экономика» выходит за рамки понятия «информатизация», предполагает глобальные интеграционные процессы, которые должны соединить информационные системы участников бизнес-процесса и сформировать единое цифровое технологическое пространство. *(В данном контексте под бизнес-процессом понимается совокупность взаимосвязанных мероприятий и задач, направленных на создание определенного продукта или услуги для потребителей).*

Эффект будет синергетическим, если цифровое технологическое пространство будет обеспечено достаточно развитой современной инфраструктурой, максимальным сближением информационных баз данных и технологий участников бизнес-процесса, а также сочетаться с эффективным использованием трудовых и энергетических ресурсов. В рамках понятия «цифровая экономика» следует понимать не любые новые технические и технологические решения, а только решения, направленные на значительный рост эффективности.

В мировой экономической и информационной терминологии уже сформулирована сущность понятийного аппарата цифровой экономики. Так, суть понятия «Цифровая трансформация экономики», заложенного в российской программе развития цифровой экономики [2] заключается в принципиальном изменении основного источника добавленной стоимости и структуры экономики за счет формирования более эффективных экономических процессов, обеспеченных цифровыми инфраструктурами». В соответствии с указанной программой «цифровая логистика» возникает как ответ на глобальные вызовы цифровой экономики для традиционного сектора транспорта и логистики». Приведенные и другие интенции целесообразно учитывать для отражения принципов цифровой экономики в транспортной логистике, как области практического применения.

Секция «ЭКОНОМИКА АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА»

Именно транспорт обеспечивает промежуточное звено доставки товара от производителя до потребителя. По оценкам экспертов экономическая конкурентоспособность страны будет во многом определяться наличием интеллектуальных транспортных и логистических систем, поскольку логистическая составляющая в каждом конечном продукте составляет в среднем около 20% [3].

Рассмотрение концепции цифровой экономики на примере транспортной логистики актуально еще и потому, что в процессе перемещения материального потока задействовано значительное число субъектов. В таблице приведены возможные участники транспортной - логистической схемы доставки груза.

Группа участников	Перечень участников
Производители, потребители	Грузовладельцы, грузоотправители, грузополучатели.
Государственные органы	Таможенные и пограничные, ветеринарные, фитосанитарные, медико-санитарные службы; администрации: портов, аэропортов, железных дорог, автомобильных дорог; органы внутренних дел.
Посредники и организации, оказывающие услуги	Перевозчики, терминалы и склады; компании: транспортно-экспедиционные, логистические, страховые, агентские, стивидорные, тальманские, консалтинговые; ассоциации сюрвейеров; банки и другие.

В процессе доставки встречается множество случаев, когда потоки, которые должны сопутствовать материальному, существуют сами по себе, и даже информационные, зарождающиеся в отношении одного объекта, могут отличаться. Помимо перевозочных документов существует множество других документов (экспедиторов, агентов, банков, страховых компаний и т.д.) в которых одна информация представляется в разных формах и видах. Каждый из участников доставки имеет свои локальные информационные системы.

Достижением на пути цифровизации логистики доставки грузов явился Таможенный кодекс ЕАЭС, который ставит задачу обмена информацией с таможенными органами посредством цифрового формата. Таможенное регулирование – один из важнейших элементов транспортной логистики, а нововведения, которые затрагивают таможенные процессы полностью соответствуют идеологии цифровой трансформации таможенного дела и частично цифровизации

транспортной логистики. Значительных успехов в цифровизации добились белорусские таможенники на западной границе ЕАЭС, которые в целях создания безбарьерной среды для бизнеса кардинально изменяют и совершенствуют технологию таможенного дела, внедряя электронное декларирование.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Цифровая трансформация включает два блока интеграционного объединения:

внутренний, формирующий внутринациональную цифровую транспортную логистику и интегрирующий участников транспортно-логистической схемы доставки товара внутри страны;

внешний, построенный на цифровом межнациональном взаимодействии по вопросам доставки товаров.

Для создания условий эффективной цифровой транспортной логистики недопустима стихийность, процессы цифровой трансформация должны быть управляемы. Главная задача цифровизации во внутреннем блоке объединения – использование цифровой платформы взаимодействия участников доставки товаров.

Имеется множество и других задач, связанных с доставкой товаров потребителям. Созданием и внедрением единого цифрового технологического пространства должен управлять соответствующий орган или ассоциация, а на этапе постоянного функционирования – управлять, контролировать и анализировать.

Внешнее интеграционное объединение предусматривается в рамках решений о реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025.

ЛИТЕРАТУРА

1. Беларусь будет строить цифровую экономику /Белорусская деловая газета от 27.09.2012 [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://bdg.by/news/economics/18403> [Дата обращения: 25.01.2018].

2. Программа развития цифровой экономики России [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://spkurdyumov.ru/digital_economy/razvitiie-cifrovoj-ekonomiki-v-rossii-programma-do-2035-goda [Дата обращения: 26.01.2018].

3. Цифровой формат для логистики – не фантастика, а ближайшее будущее. – Логистика. 2017. – №11. – С 6-7.