

УДК 005.932:339.565

**РАЗВИТИЕ ЦИФРОВОЙ ЛОГИСТИКИ ТРАНЗИТНЫХ
АВТОМОБИЛЬНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК**
THE DEVELOPMENT OF DIGITAL LOGISTICS IN ROAD CARGO
TRANSIT

Зиневич А.С., магистр экон. наук, асс.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Беларусь
A. Zinevich, Master of Economics, Assistant lecturer,
Belarusian national technical University,
Minsk, Belarus

Рассмотрена актуальная проблема повышения транзитной привлекательности в условиях развития цифровой логистики. Описаны инструменты цифровизации таможенной и транспортной логистики. Изложены перспективы развития цифровой логистики при автомобильном транзите грузов в Беларуси.

The article presents the urgent problem of transit attractiveness improvement in the context of digital logistics development. The instruments of digitalization of customs and transport logistics are described. The prospect of digital logistics development in the field of international road cargo transit in Belarus is stated.

Ключевые слова: *цифровая логистика, транзитная грузоперевозка.*

Key words: *digital logistics, cargo transit.*

ВВЕДЕНИЕ

Сегодня развитие мирохозяйственной системы характеризуется активизацией перехода к цифровой экономике. В экономических системах стран мира наблюдается трансформация процессов информационного обмена; интенсифицируется технологическое развитие как в рамках видов экономической деятельности внутри страны, так и в сфере внешнеэкономических связей.

ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК

В Республике Беларусь задача построения цифровой экономики стала частью национальной стратегии и одним из приоритетов экономического развития. В 2016 году Советом Министров страны принята Государственная программа развития цифровой экономики и информационного общества на 2016–2020 годы [1], нацеленная на «совершенствование условий, содействующих трансформации сфер человеческой деятельности под воздействием информационно-коммуникационных технологий (ИКТ), включая формирование цифровой экономики, развитие информационного общества и совершенствование электронного правительства» [1, гл. 3].

Наряду с цифровизацией экономики стратегической задачей для Беларуси как транзитной страны остаётся развитие международной транспортной логистики. Обе тенденции находятся в тесной взаимосвязи: сегодня логистические процессы в сфере транспортно-экспедиционного обслуживания подвержены активному влиянию цифровой трансформации, или цифровизации.

Транзитная транспортировка грузов и их обслуживание на территории страны традиционно выступают источниками валютных поступлений в бюджет республики. В 2018 году общий объём доходов Беларуси от транзита всеми видами транспорта составил 1 604,7 млн долларов США [2], что на 5,2 % выше значения за 2017 год (1 526,1 млн долларов США) и на 6,2 % превышает программное задание на 2018 год (1 510,8 млн. долларов США).

Компактная конфигурация и площадь территории Беларуси определяют приоритетность развития транзитных грузоперевозок, осуществляемых автотранспортом. Современный подход к развитию грузового автомобильного транзита предполагает его рассмотрение в качестве элемента международной логистической цепи поставок с присущим набором её атрибутов и характеристик. Актуальная задача по цифровизации логистических систем и цепей поставок в полной мере распространяется и на процессы организации и обслуживания транзитной транспортировки грузов автомобильным транспортом.

Исследование цифровизации логистического обслуживания транзитных автомобильных перевозок (ТАП) грузов требует предварительного раскрытия сущности феномена цифровой логистики в современной экономической литературе и практике хозяйствования.

В работе [3] сформулированы две альтернативные дефиниции категории «цифровая логистика»:

– в широком смысле – это обеспечивающая подсистема полной логистической системы. Её научный аппарат включает цель – обеспечение требуемого формата функционирования логистической системы, а также объект исследования – цифровые потоки, сопутствующие либо заменяющие традиционный экономический поток.

– в более узком смысле цифровая логистика сама является системой, обеспечивающей цифровизацию проектируемого либо эксплуатируемого экономического объекта в целом.

Содержание цифровой логистики может также трактоваться как часть логистических функций и операций, в которых имеют место цифровые преобразования с использованием ИКТ [3, с. 11].

Актуальность цифровизации ТАП в международном сообщении обусловлена рядом факторов:

– сегодня повсеместно наблюдается неуклонный рост объёмов международных перевозок грузов, который требует надлежащего технико-технологического обеспечения в области применения ИКТ;

– сектор транспортных услуг в необходимой степени подготовлен и мотивирован к внедрению и использованию современных ИКТ;

– тенденция роста дальности автоперевозок может привести к снижению эффективности в работе перевозчиков, если не прибегнуть к цифровизации транспортных коридоров [4].

Решение отмеченной задачи по цифровизации международных транспортных коридоров (МТК) требует реализации комплексной системы мер, включающих процессы трансформации технологической сферы и структурно-организационной составляющей в отрасли международных автоперевозок.

Технологический аспект цифровой трансформации обусловлен коренными изменениями в области технологии транспортировки: внедряется специальное оборудование с высоким уровнем автоматизации и оцифровки оказываемых логистических услуг. Мировая практика развития логистики демонстрирует ключевую роль цифровых технологий при трансформации отношений между субъектами хозяйствования в сферах промышленности, транспорта, финансов, торговли [5].

Организационно-технологический аспект связан с феноменом одновременного эволюционирования в ходе цифровизации логистики не только технологических платформ и средств их организации, но и

операторов инфраструктуры, процесса предоставления услуг. Формируемые цифровые платформы МТК будут иметь вид автоматизированных логистических информационных систем, которые смогут реализовывать поиск груза и транспортных средств под загрузку, моделирование оптимальных маршрутов перевозки, предоставление пакета документации в электронной форме.

Важным фактором готовности к цифровизации субъектов отрасли международных автомобильных грузоперевозок является её текущая динамика. В 2018 году объём экспорта услуг международного грузового автотранспорта республики превысил 1 306 млн. долларов США [4] – максимум в истории белорусского рынка международных автоперевозок. При этом в Министерстве транспорта и коммуникаций Республики Беларусь признают, что рост эффективности работы международного автотранспорта возможен только в результате как физической (модернизация парка), так и цифровой трансформации. Внедрение цифровой логистики нацелено на снижение издержек, сокращение времени простоев, упрощение документооборота.

Цифровой инструментарий в области ТАП связан с оптимизацией процедур таможенного оформления и контроля. Инструменты цифровизации, ускоряющие и удешевляющие транзит, включают:

- применение электронных пломб;
- внедрение электронного предварительного информирования таможенных органов и электронных очередей на границе страны;
- выдача специальных разрешений на движение тяжеловесных и крупногабаритных транспортных средств в электронном виде [4].

В области транспортной логистики цифровая трансформация предусматривает следующие тенденции [3, с. 87]:

- преобразование операционных моделей перевозок;
- применение аналитических инструментов Big Data;
- формирование партнёрских технологических платформ, сервисов;
- взаимодействие с новыми рынками (платформа autoNet).

Эффективное внедрение цифровых инструментов транспортной логистики призвано в значительной степени повысить уровень конкурентоспособности международных автоперевозчиков из Беларуси на внешнем транспортно-логистическом рынке. Сегодня на транспортную составляющую в отраслевых логистических системах приходится от 30 до 70 % общих издержек [3, с. 87], и эта доля может

быть снижена благодаря цифровизации транспортных процессов. Минимизация издержек при цифровизации обеспечивается за счёт:

- унификации используемых аппаратных и программных средств;
- синхронизации жизненных циклов объектов управления в области технологий производства и информационного обмена;
- автоматизации и интеграции функций управления;
- формирования всеобщей информационно-коммуникационной инфраструктуры;
- гармонизации норм и стандартов обслуживания, принятых субъектами международной логистической цепи.

Развитие цифровой логистики при международных ТАП грузов существенно повлияет на характер взаимоотношений между субъектами отрасли. Цифровизация транспортной логистики предусматривает коммерциализацию аналитической информации и создание сервис-ориентированной технологической инфраструктуры, нацеленной на ускоренное внедрение инноваций. Изменения затронут саму роль международного автоперевозчика, функции которого в цифровой экономике сведутся к координации доставки.

Цифровизация логистики изменит представление о потоковой характеристике ТАП как вида международной цепи поставок: если при традиционном логистическом управлении материальный поток носит основной характер, то при переходе к цифровой логистике информационный поток приобретает опережающий и определяющий характер, то есть становится основным.

На дальнейших стадиях процесса цифровизации транспортной логистики и построения развитой цифровой экономики приоритетную роль получают передовые технологии: аддитивность, блокчейн, интернет вещей, искусственный интеллект, криптовалюты, машинное обучение, нейронные сети, омниканальность, роботизация и так далее.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В современной экономике цифровая трансформация транспорта стала условием конкурентоспособности всей системы национальной логистики. Цифровизация транспортно-логистических услуг – это своеобразная система из многочисленных взаимодополняющих компонентов: транспортной и логистической инфраструктуры, телекоммуникаций, банковской сферы, производства, страхования, – где циф-

ровая логистика выступает связующим звеном в логистическом процессе. Реализация цифровой трансформации в области организации и обслуживания ТАП позволит Беларуси сохранить и усилить позиции транзитного государства, а её субъектам хозяйствования (перевозчикам, операторам) – улучшить конкурентные позиции на внешнем рынке транспортно-логистических услуг.

ЛИТЕРАТУРА

1. Об утверждении Государственной программы развития цифровой экономики и информационного общества на 2016–2020 годы. Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 23 марта 2016 г. № 235 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь от 28.03.2016 г., № 5/41866.

2. В Минтрансе рассмотрели итоги развития логистической системы Беларуси и обсудили основные направления ее развития // БА-МАП [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://bamar.org/information/news/2019_03_29_96310/. – Дата доступа: 01.11.2019.

3. Афанасенко, И.Д. Цифровая логистика: учебник для вузов / И.Д. Афанасенко, В.В. Борисова. – Санкт-Петербург: Питер, 2019. – 272 с.

4. Мильяненко, В. Цифровизация без границ / В. Мильяненко // Транспорт & Транзит. – 2019. – № 2. – С. 14-17.

5. Бондарева, Г.В. К вопросу о цифровизации транспортных коридоров в Российской Федерации / Г.В. Бондаренко // Инновационное развитие современной науки: проблемы, закономерности, перспективы. Сборник статей V Межд. науч.-практ. конф. – Пенза: Наука и Просвещение, 2017. – С. 388–390.

Представлено 04.04.2020