

Секция «Большие данные и искусственный интеллект в государственном и корпоративном управлении»

Национальная логистическая платформа как важнейший фактор развития транспортно-логистических услуг в России

Научный руководитель – Тищенко / Семенова Елена Борисовна

Воронов Илья Вадимович

Аспирант

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Экономический факультет, Кафедра экономики инноваций, Москва, Россия

E-mail: Voronov.ilya@gmail.com

Отрасль транспортно-логистических услуг на протяжении долгого периода является одной из движущих сил развития национальной экономики. Выгодное географическое положение на пути движения товарных потоков из Азии в Европу делает территорию России своеобразным логистическим хабом для хранения и перемещения товаров из КНР в страны Европы и Америки. Однако в условиях развития цифровой экономики, значительного роста объемов товаропотока, возросших требований грузоотправителей из КНР к скорости обработки заказов актуальным становится вопрос автоматизации бизнес-процессов отечественных компаний, занимающихся оказанием транспортно-логистических услуг. В условиях цифровизации мировой экономики выгодное географическое положение России перестает быть явным конкурентным преимуществом. [6] Конкурентными преимуществами в экономике XXI в. становятся степень автоматизации процессов, скорость и качество обработки заказов.

Не смотря на 75 место России в мировом рейтинге эффективности развития логистической инфраструктуры, внутренний рынок транспортно-логистических услуг в РФ растет более чем на 6% ежегодно. [7] И может расти быстрее при снятии инфраструктурных и политических ограничений, а также при внедрении инноваций и использовании современных технологий. [4]

К ограничениям развития транспортно-логистического рынка РФ можно отнести: отсутствие современных механизмов эффективного взаимодействия игроков рынка. Задачи по какой-либо оптимизации решаются локально, без учета действий других игроков; отсутствует механизм оперативного внесения изменений в локальные и международные нормативные документы при радикальных изменения на рынке; на рынке отсутствует единая платформа, которая позволит клиенту найти оптимальное логистическое решение, организовать мультимодальную перевозку и сопутствующий документооборот.

Вследствие роста объемов производства, увеличения количества активов разного типа, а также повышения уровня конкуренции на рынке меняются привычные принципы работы бизнеса. [5] Текущее положение дел обязывает каждого игрока, стремящегося увеличить свою прибыль, наращивать количество активов для увеличения доли рынка, это ведет к росту активов на рынке, затем падению ставок на перевозки из-за роста предложения. В данной ситуации, чтобы максимизировать свою прибыль и получать выгоды на конкурентном рынке, каждому участнику необходимо повышать эффективность управления своих активов, унифицировать и автоматизировать обмена активами с другими участниками рынка. [3]

Национальная логистическая платформа может стать таким универсальным решением для всех участников рынка. (Рисунок 1) [1]

Цель исследования разработать бизнес-модель национальной логистической платформы

способную дать основу для развития транспортно-логистических услуг в России.

Исследование показало, что внедрение национальной логистической платформы:

- создаст единые цифровые стандарты, отражающие тенденции развития отрасли [2]
- повысит прозрачность транспортной системы
- повысит эффективность инфраструктурных проектов исходя из потребностей отрасли благодаря прозрачной информации о рынке
- обеспечит полностью цифровой процесс обмена информацией, происходящий на современных цифровых платформах
- возможно при кооперации игроков в рамках интеграции собственных платформ как часть большой национальной логистической платформы
- важно реализовывать Консорциумом крупнейших участников рынка всех модальностей с привлечением независимого технологического партнера

Реализация цифровой отраслевой логистической платформы позволит создать существенное конкурентное преимущество для всей отрасли, значительно повысив эффективность мультимодальных логистических сервисов, как внутренних, так и международных, сократить количество порожних пробегов на рынке, стандартизировать процессы, повысить прозрачность рынка для государства.

Результаты данного исследования будут интересны как компаниям разного размера при внедрении платформ с интеграцией с внутренними и внешними системами/платформами, так и для государственных учреждений: Минтранс, ФНС, Росстат, Таможенная служба и др. за счет получения прозрачной информации о рынке и его участниках.

Источники и литература

- 1) 1. Бубнова Г.В., Левин Б.А. Цифровая логистика – инновационный механизм развития и эффективного функционирования транспортно логистических систем и комплексов // International Journal of Open Information Technologies. – 2017. – Т. 5, No 3. – С. 72–77.
- 2) 2. Василенок В. Л. и др. Основные тренды цифровой логистики // Научный журнал НИУ ИТМО. Серия «Экономика и экологический менеджмент». – 2020. – №. 1.
- 3) 3. Дыбская В.В., Сергеев В.И. Мировые тренды развития управления цепями поставок // Логистика и управление цепями поставок. – 2017. – No 2 (85). – С. 3–14.
- 4) 4. Жунусов А.О. Драйверы развития инфраструктуры: Цифровая повестка // Инновации транспорта. – 2018. – No 1 (31). – С. 4–7.
- 5) 5. Карапетянц И.В., Толстых Т.О., Шкарупета Е.В. Трансформация логистических процессов в цифровой экономике // РЕГИОН: системы, экономика, управление. – 2017. No 3 (38). – С. 104–110.
- 6) 6. Ларин О.Н., Куприяновский В.П. Вопросы трансформации рынка транспортно-логистических услуг в условиях цифровизации экономики // International Journal of Open Information Technologies. – 2018. – Т. 6, No 3. – С.F95– 100.
- 7) 7. Транспортная инфраструктура и экономический рост. – М. Издательство Перо, 2019.- С. 22-23.

Иллюстрации

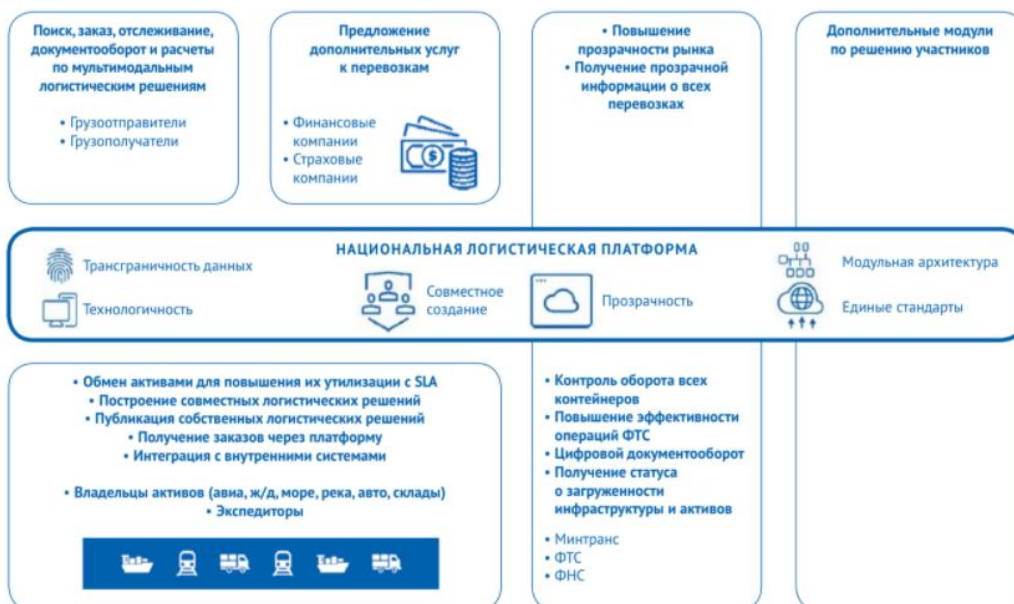


Рис. 1. Рисунок 1