
УДК 339.97, 338.2, 656**Кудюрова А.В., Зырянова У.П.****МЕРЫ ПО РАЗВИТИЮ ЦИФРОВИЗАЦИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ
ГРУЗОПЕРЕВОЗОК***Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте РФ*

Аннотация: в данной статье рассматриваются меры стимулирования внедрения и применения технологий цифровой экономики в секторе международных грузоперевозок. Анализируются логистический потенциал стран-участниц Евразийского экономического союза. В заключении автор систематизирует практические рекомендации по развитию цифровизации международных грузоперевозок на примере Республики Беларусь.

Ключевые слова: международные грузоперевозки, транспортные услуги, цифровая экономика, логистический потенциал, цифровизация.

UDC 339.97, 338.2, 656**Kudyurova A.V., Zyryanova U. P.****MEASURES FOR THE DEVELOPMENT OF THE DIGITALIZATION
OF INTERNATIONAL CARGO TRANSPORTATION***The Russian Presidential Academy of National Economy and Public
Administration*

Abstract: this article discusses measures to encourage the introduction and application of digital economy technologies in the international cargo transportation sector. The article analyzes the logistics potential of the member countries of the Eurasian economic Union. In conclusion, the author systematizes practical recommendations for the development of digitalization of international cargo transportation on the example of the Republic of Belarus.

Keywords: international cargo transportation, transport services, digital economy, logistics potential, digitalization.

Всесторонне оценить логистический потенциал стран в настоящее время представляется возможным путем анализа показателей индекса LPI (сводный

показатель эффективности сектора логистики, объединяющий данные по шести основным компонентам в единую совокупную меру, рассчитываемый Всемирным Банком каждые два года) [1].

Согласно результатам последнего исследования по итогам 2018 г., наиболее развитыми логистическими системами обладают Германия, Швеция, Бельгия, Австрия, Япония, Нидерланды, Сингапур, Дания, Великобритания и Финляндия. Страны Восточной Европы и Центральной Азии занимают относительно слабые конкурентные позиции: Казахстан – 71, Россия – 75, Армения – 92, Узбекистан – 99, Беларусь – 103, Кыргызстан – 108, Грузия – 119, Туркменистан – 126 и Таджикистан – 134.

Всемирный банк высокий уровень логистических издержек в государствах-членах ЕАЭС обуславливает следующими факторами: неэффективное использование грузового автотранспорта внутри страны (его производительность в 4 раза ниже по сравнению с развитыми зарубежными странами); значительная доля внутреннего парка автомобилей характеризуется низким техническим уровнем, высокой степенью изношенности в эксплуатации, несоответствием структуре перевозимых грузов и другим эксплуатационным требованиям; недостаточное развитие логистических систем (из 770 существующих видов логистических услуг белорусские логисты оказывают примерно 90, в наших логистических центрах порядка 20 функций, в западноевропейских – 50–70), слабая координация при осуществлении смешанных перевозок с участием других видов транспорта [2].

В современных условиях цифровизация является одним из процессов, определяющих перспективы развития мировой экономики, когда цифровые технологии не просто проникают во все сферы деятельности, но и появляются новые бизнес-процессы, сектора услуг и формы ведения хозяйственной деятельности [3]. Технологии цифровой экономики оптимизируют сектор

международных грузоперевозок за счет социально-экономических эффектов цифровизации.

Так, по данным Всемирного банка устранение существующих нормативно-правовых барьеров между государствами-членами ЕАЭС могут привести к росту ВВП на 46,5 млрд долл. США, эффект от цифровизации государственных закупок оценивается в 16,3 млрд долл. США, а внедрение трансграничных электронных услуг – еще 0,5 млрд долл. США [4].

Многочисленными предлагаются практические рекомендации по развитию цифровизации международных грузоперевозок на примере Республики Беларусь. Так, к ключевым направлениям стимулирования развития международных грузоперевозок в условиях цифровой экономики правомерно отнести экономические и организационные меры и совершенствование нормативно-правовой базы.

В рамках экономических мер предлагается освободить от предоставления международных финансовых гарантий, использующих навигационные пломбы при осуществлении транзитных поставок (как от границы ЕАЭС до внутренней таможни, так и между внутренними таможнями стран ЕАЭС), что позволит ускорить поставки в том числе сборных грузов, расширит возможности таможенных перевозчиков, обеспечить видимость и отслеживаемость грузов в режиме реального времени. Введение таможенного сбора с грузовладельца за обработку бумажного пакета документов при организации международной грузоперевозки будет стимулировать в первую очередь предприятия малого и среднего бизнеса переходить на электронный документооборот.

Основными организационными мерами представляется следующее: стимулирование организации работы 3PL, 4PL и в перспективе 5PL–логистических провайдеров, применение RFID-меток для виртуального экспедирования грузов, внедрение практики электронной биржевой торговли

транспортными услугами, организации международных грузоперевозок через цифровые платформы с бесплатным тестовым периодом в течение 5 лет, внедрение технологии блокчейн в транспортно-логистическую систему (страхование груза и транспорта, безбумажные смарт-контракты, P2P транзакции для управления процессом взаимных платежей).

В целях совершенствования национального законодательства в сфере транспортно-логистических и экспедиционных услуг предлагается включить вопросы цифровизации международных грузоперевозок в перечень приоритетных направлений государственной политики транспортной отрасли. Действенным представляется: переход на международные стандарты информационного обмена, создание стандарта цифровой подписи и взаимное признание электронной цифровой подписи с другими странами, применение электронного пакета грузосопроводительных документов дополнительно к электронному предварительному информированию, использование смарт-контрактов юридическими лицами, унификация грузосопровождающих документов и техрегламентов между Китаем, странами ЕАЭС и ЕС с применением единой накладной ЦИМ/СМГС, в том числе и в качестве транзитного таможенного и банковского документа.

Выполнение всего комплекса предложенных мер будет способствовать эффективному развитию и регулированию цифровой трансформации международных грузоперевозок, позволит национальным компаниям снизить издержки за счет полной прозрачности цепей поставок и материальных и информационных потоков и получить конкурентные преимущества путем повышения качества предоставляемых услуг.

Список использованных источников

1. 1. Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and its Indicators. – The International Bank for Reconstruction and Development/ The World Bank, 2018. – 82 p.
2. Ковалев, М.М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М.М. Ковалев, А.А. Королева, А.А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
3. Купревич, Т.С. Методика оценки влияния цифровой экономики на международные грузоперевозки / Т. С. Купревич // Изв. Гомел. гос. ун-та им. Ф. Скорины. – 2019. – 5(116) – С.143-148.
4. Цифровая повестка Евразийского Экономического Союза до 2025 года: перспективы и рекомендации. Обзор. – Группа Всемирного Банка, 2017. – 30 с.