

ПЛАТФОРМЕННЫЕ РЕШЕНИЯ В ЛОГИСТИКЕ КАК ЭЛЕМЕНТ ЦИФРОВОЙ ЭКОНОМИКИ

Развитие электронной коммерции и возрастающие требования к поставке — многоканальность, оперативность, прозрачность, точность — стимулируют ритейлеров и логистических операторов к повышению эффективности процессов и внедрению новых технологий. Приходится осваивать актуальные каналы и форматы доставки, анализировать большие данные, автоматизировать процессы, внедрять блокчейн и роботов. Логистическая отрасль становится одним из драйверов цифровизации.

Чтобы создать новую, современную транспортно-логистическую систему, нужно сформировать определенную инфраструктуру, исходя из основных прогрессивных транспортно-логистических технологий, доставки грузов, организации производства [1].

Один из самых ярких трендов отечественной логистики — переход от отдельных решений к платформенным. Знаковым примером платформенного решения стал сервис по поиску и подбору грузоперевозчиков (аналог Uber для грузового транспорта) и организации мультимодальных перевозок.

Логистическую платформу часто рассматривают наряду с электронной коммерцией и каналами сбыта. Следовательно, работы фокусируются на маркетинговой стратегии и возможностях логистической платформы в плане оптимизации информационных потоков с помощью широкого использования электронной коммерции. Европейская ассоциация логистических платформ считает, что логистическая платформа представляет собой транспортно-логистический центр.

В связи с этим выделяют два основных подхода к определению логистической платформы:

- 1) элемент транспортной инфраструктуры, в рамках которого осуществляется централизованный контроль;
- 2) интегратор бизнеса, в рамках которого осуществляется межорганизационное взаимодействие для одновременного решения двух задач — улучшения сервиса и уменьшения издержек.

Таким образом, логистическая платформа обеспечивает доступ к услугам и информации, поддерживая логистическую деятельность компаний, формирует среду неограниченного взаимодействия (кооперации) в цепочках создания ценности бизнес-компаний [2].

На практике получили широкое распространение региональные логистические информационные платформы. Им свойственна полицентрическая структура, т. е. региональные логистические платформы включают равноправных партнеров, имеющих свободные отношения друг с другом. Такие платформы располагаются в территориальной близости друг от друга и оказывают услуги трех видов: государство для бизнеса, бизнес для государства и бизнес для бизнеса (рисунок 1).

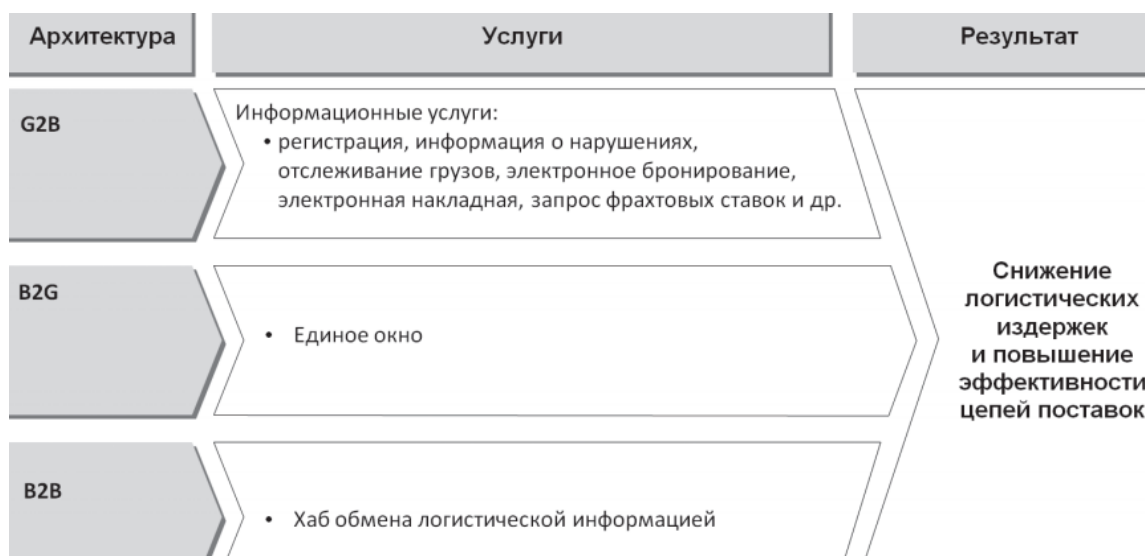


Рисунок 1 – Функциональная структура региональных информационных логистических платформ

При вложениях в разработку платформенных, а не отдельных решений, повышается эффективность использования массивов данных для создания новых сервисов и оптимизации логистики. Если отдельные программы и сервисы позволяют улучшить какой-то определенный бизнес-процесс, то платформа способна решить сразу несколько задач.

Платформы позволяют интегрировать бизнес-процессы участников цепочки, соединять производителей с потребителями, управлять складскими запасами и оказывать целый спектр других услуг. Цифровая трансформация не только меняет отдельные логистические компании, но и становится предметом диалога между государственными органами, ведомствами и бизнесом.

Республике Беларусь единая цифровая платформа даст возможность контролировать соблюдение законодательства. Бизнес также получит свои бенефиты.

Для перевозчиков платформа – инструмент по оптимизации маршрутов и ускорению доставки.

Логистическую платформу часто рассматривают как элемент цифровой экономики, которая предоставляет гораздо более разнообразный информационный, образовательный, научный, развлекательный контент – быстрее, качественнее и удобнее.

У цифровой экономики много преимуществ. Она снижает стоимость платежей и открывает новые источники дохода. «В онлайн» стоимость услуг ниже, чем в традиционной экономике (прежде всего за счет снижения затрат на продвижение), а сами услуги, как государственные, так и коммерческие, – доступнее. Кроме того, товары и услуги в цифровом мире могут быстро выйти на глобальный рынок, стать доступными людям в любой точке мира.

Следовательно, работы фокусируются на маркетинговой стратегии и возможностях логистической платформы в плане оптимизации информационных потоков с помощью широкого использования электронной коммерции.

Европейская ассоциация логистических платформ считает, что логистическая платформа представляет собой транспортно-логистический центр [3].

Основной эффект формирования транслогистической платформы связан со снижением транзакционных издержек: поддерживаемые стандарты позволяют снизить издержки торгов и взаимодействия по сети. При взаимодействии на базе транслогистической платформы можно получить мощный синергетический эффект за счет координации управления.

Это эквивалентно консолидации разрозненных активов в единую структуру, которая работает по общим стандартам:

- регулирующим стандартные виды логистической деятельности;
- регулирующим формирование сложных/комбинированных профессиональных компетенций и формирование активов.

Оценка возможностей формирования новых логистических платформ может быть основана на объеме трафика в регионе, количестве населения, количестве занятых и количестве логистических компаний.

Таким образом, представляется, что основные условия для формирования транслогистической платформы в регионах Республики Беларусь следующие:

- 1) стратегическое географическое расположение региона;
- 2) плотная, эффективная транспортная сеть;
- 3) проактивная политика по вопросам логистики на различных уровнях государственных органов власти (региональное правительство, местные органы власти и т. д.), чтобы привлечь реальных и потенциальных инвесторов;
- 4) наличие конкурентной инфраструктуры: автомагистралей, а также железнодорожной сети, соединяющей крупные города региона;
- 5) развитие мультимодального логистического сервиса с высоким уровнем качества;
- 6) разработка комбинированных перевозок для обеспечения устойчивого развития региона;
- 7) обеспечение финансовыми ресурсами, земельными участками, системой образования и повышения квалификации.

Список цитированных источников:

1. Кочурко, О. А. Проблемы развития автомобильных грузоперевозок в Республике Беларусь / О. А. Кочурко, С. Н. Авдосенко // Инновации: от теории к практике: коллективная монография / Министерство образования Республики Беларусь, Брестский областной исполнительный комитет, Брестский научно-технологический парк, Брестский государственный технический университет; под научн. ред.: А. М. Омелянюка [и др.]. – Брест: БрГТУ, 2019. – С. 228–232.

2. Транспортная логистика в Беларуси [Электронный ресурс]. – 2017. – Режим доступа: <http://elib.bsu.by/bitstream/123456789/185854/2>. – Дата доступа – 03.05.2021

3. Цифровизация – главный тренд логистики. Беларусь [Электронный ресурс]. – 2020. – Режим доступа: <https://www.lobanovlogist.ru/library/353/63976/>. – Дата доступа – 10.05.2021.