

Мобильное приложение упростит подачу заявки в микрофинансовую организацию для получения займа. Клиент сможет в любое время зайти в приложение, зарегистрироваться и получить доступ ко всем необходимым полям для заполнения заявки на получение микрозайма.

Первым этапом после скачивания приложения будет регистрация клиента, которая может содержать такие поля, как: ФИО, сумма кредитования, контактный номер телефона и скан паспорта через мобильную камеру, для того чтобы банк убедился в достоверности клиента.

Далее клиент переходит ко второму шагу, где непосредственно указывает данные о залоговом имуществе. В качестве залогового имущества для банков можно предложить только лишь быстроликвидные товары, в основном мелкая бытовая техника.

После прохождения двух этапов кредитополучателю остаётся ожидать решения со стороны банка. Непосредственно со стороны банка в самом приложении специалист может оценить сумму, на которую может рассчитывать клиент исходя из залога, который он предлагает.

Таким образом, включение в деятельность банка выдачу микрозаймов с возвратным лизингом, т. е. расширение субъектов микрофинансирования путём предоставления права банкам выдавать данный вид кредитования, а также усовершенствование процедуры автоматизации микрозайма путём разработки отдельного веб-приложения, позволит уменьшить величину просроченной задолженности и увеличить мобильность и доступность кредитования для населения.

Список цитированных источников

1. Официальный сайт ЗАО Банк ВТБ [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://www.vtb-bank.by> – Дата доступа: 07.04.2020.

2. Официальный сайт Национального банка Республики Беларусь [Электронный ресурс] – Режим доступа <https://www.nbrb.by> – Дата доступа: 28.03.2020.

3. Указ Президента Республики Беларусь о предоставлении и привлечения займов, 23.10.2019 №394 // Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь. – Минск, 23.10.2019 г.

УДК 338.242.2

Гончарова А. А.

Научный руководитель: ст. преподаватель Шишко Е. Л.

ЦИФРОВАЯ ЛОГИСТИКА: ИНСТИТУЦИОНАЛЬНАЯ СРЕДА

Эволюция хозяйственных отношений между субъектами-участниками логистических систем обуславливает необходимость оценки степени зрелости институциональной среды, в которой они существуют.

Функционирующие ныне институты логистической деятельности далеки от совершенства, в то время как цифровые технологии активно понижают в область традиционных институтов. Цифровая экономика – своеобразная «надстройка» классической экономики, которая еще не имеет собственной фундаментальной основы и опирается на старый институциональный базис. Во многом это обусловлено тем, что не только наука логистика, но и экономическая теория отстает от стремительно меняющейся практики [1].

Институциональная модель, описывающая отношения между участниками логистической деятельности по формированию схем товародвижения и конфигурированию форм организации экономических потоков, имеет конкретный теоретический базис – институционализм.

Наиболее распространенными логистическими институтами являются товарные биржи, логистические центры, логистические системы разного уровня, разной степени конфигурации экономических потоков (цепи, сети, каналы, паутины, кластеры). Наряду с ними функционируют логистические институты в формате специализированных транспортно-экспедиторских, распределительных, складских компаний и др.

Институциональная среда логистической деятельности в своем развитии прошла ряд этапов, связанных с правовым и организационным закреплением определенных экономических и общественных отношений, приводящих к учреждению новых институтов. Теперь же требуется их уточнение с учетом современных цифровых преобразований.

Институционализация логистики – общественный процесс трансформации логистических структур из обычных организационных форм в полноценный социальный институт. Цифровые трансформации логистической деятельности предопределяют необходимость формирования институтов развития как основы для создания адекватной институциональной среды. Для этого необходимо появление новых институтов и преобразование действующих. В противном случае нестыковки, конфликты между сложившимися ранее институтами будут порождать дополнительные противоречия [2].

Инновации в логистике – это новый подход к снабжению, производству или сбыту товара, обеспечивающий преимущества перед конкурентами. Инновации в логистике – основной фактор изменений в действующей институциональной среде.

Тактика институциональных преобразований может быть эволюционной (постепенное закрепление неформальных практик в общепризнанные формальные правила) и революционной, проявляющейся в создании новых институтов. Переход к цифровой логистике носит признаки революционного рывка в неведомое. Инновация как деятельность ориентирована здесь на использование новых способов объединения науки, техники и производства. Она включает постановку цели, относящуюся к более высокому уровню, и выбор качественно отличных средств достижения результата. Для этого могут быть использованы как плановые, так и рыночные методы.

Институциональные преобразования находят отражение в переустройстве логистических институтов, что проявляется:

- в создании организационно-экономических и правовых условий развития цифровой логистики;
- формировании платформ цифровой логистики в ключевых сегментах рынка;
- конкурентной борьбе цифровых платформ и постепенной их интеграции в единое пространство;
- тиражировании наиболее удачных практик.

Современную цифровую среду трактуют как совокупность информационных технологий, применяемых в киберпространстве для управления различного рода объектами физического мира посредством Интернета и других телекоммуникационных сетей и каналов.

Цифровая среда имеет собственную инфраструктуру, структуру и ультраструктуру.

Инфраструктура цифровой среды включает в себя телекоммуникационные и интернет-линии, вычислительные комплексы различной размерности, встроенные блоки в различного рода объекты физического мира.

Структура цифровой среды состоит из сетевых программных протоколов, обеспечивающих передачу информации по различным сетям, включая Интернет, корпоративные сети, программы и программные платформы, обеспечивающие хранение, переработку и предоставление информации от баз данных до привычных всем операционных систем.

Ультраструктура цифровой среды представляет собой инфосферу, где сохраняются воспринимаемые человеком прямые и скрытые смыслы, выраженные в текстах, таблицах, видео- и аудиоконтенте. Включает в себя, во-первых, общедоступные сетевые ресурсы типа сайтов, блогов, порталов, социальных сетей и др.; во-вторых, защищенные, доступные только для определенных категорий пользователей информационные ресурсы государственной и корпоративной принадлежности; в-третьих, общедоступные ресурсы с платным контентом.

Существующие ныне цифровые платформы можно классифицировать как:

- технологические (Alibaba Cloud Computing, Amazon Web Services(AWS));
- функциональные (Exact farming, 1C, SAP);
- инфраструктурные (Igdg.ru, «Яндекс.Карты»);
- корпоративные («Госзакупки», X5, Go Cargo).

Полная цифровая платформа состоит из трех частей:

- ✓ Экосистемы потребителя
- ✓ Экосистемы производителя
- ✓ Коммуникативного ядра

Функция экосистемы потребителя – удовлетворять потребности пользователя платформы, мотивируя его удобством и функциональностью взаимодействия в формате платформы.

Функция экосистемы производителя – выполнение вспомогательных операций, поддержка операционной системы ведения бизнеса и снижение порога вхождения в него.

Ядро платформы – обеспечение инфраструктурных потребностей и необходимого технологического базиса взаимодействия потребителей и производителей в рамках полной цифровой платформы.

В данной структуре логистические посредники становятся одним из элементов полной цифровой платформы. Они осуществляют диспетчеризацию перевозок и взаимодействия поставщиков и потребителей с железнодорожным транспортом и припортовыми станциями, содействуют увеличению их пропускной способности и ускорению выгрузки вагонов и погрузки судов и т. д.

Логистические центры уже выполняют координирующую роль в рамках цифровых платформ, используемых для работы транспортных коридоров. Применяются новые методы информатизации перевозочного процесса, система электронного документооборота, спутниковые технологии и др.

Список цитированных источников

1. Борисова, В. В. Проблемы логистики межрегионального товарообмена. – Ростов н/Д.: РГЭУ (РИНХ), 2001.
2. Афанасенко, И. Д. Логистика в системе совокупного знания / И. Д. Афанасенко, В. В. Борисова. – СПб.: СПбГЭУ, 2013.