

КЛЮЧЕВЫЕ ДРАЙВЕРЫ ПЕРСПЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ОТРАСЛИ РЕСПУБЛИКИ ИРАК

А. М. Абдулхасан

аспирант экономического факультета,
Белорусский государственный университет, г. Минск, Беларусь (Ирак)

научный руководитель: *Б. Н. Паньшин*
доктор технических наук, профессор,
профессор кафедры цифровой экономики,
Белорусский государственный университет, г. Минск, Беларусь

В статье рассмотрены предпосылки развития инновационных процессов в сфере транспорта, логистики и информационных систем применение инновационных технологий для автоматизации и интеллектуализации управления предоставлением транспортно – логистических услуг и создание и внедрение универсальных и специализированных логистических цифровых платформ.

Ключевые слова: транспорт; логистика; инновации; транспортная отрасль Ирака.

В рейтинге Logistics Performance Index (LPI) Всемирного банка каждые два проводится анализ эффективности развития транспортно – логистической отрасли разных стран по следующим основным критериям [1]:

- состояния инфраструктуры,
- эффективности работы таможенных органов,
- организации международных перевозок,
- возможности отслеживания движения грузов,
- оценки степени качества логистики и логистических компетенций,
- своевременности доставки грузов.

В данном рейтинге Республика Ирак в 2018 занимает 147-е место, набрав 2.18 балла.

Причинами низкой оценки развития логистики в стране являются, прежде всего, последствия войн и конфликтов в последнее десятилетие. Общий ущерб, нанесенный транспортной инфраструктуре в результате конфликта, составляет свыше 2,8 млрд долл. США. По оценкам специалистов свыше 2300 км. дорог были повреждены, из которых 57 км являются основными дорогами, 118 км второстепенными дорогами и 207 км жизненно важными дорогами, на которые приходится около 17 %

всех повреждений. Требуют серьезного восстановления аэропорты, железнодорожные станции и сети связи [2].

В совокупности с неразвитостью общего механизма логистики это приводит к следующим проблемам транспортно-логистической отрасли:

1. Высокие логистические издержки вследствие неразвитости информационной составляющей.

2. Доля услуг 3PL-провайдеров в структуре рынка логистических услуг практически не представлена, тогда как в развитых странах этот показатель составляет около 20 %.

3. Нерациональное использование территориального положения страны как транспортного коридора между Юго-Восточной Азией и Ближним Востоком и Европой.

4. Несовершенство документооборота, что существенно увеличивает издержки, увеличивает бюрократию и существенно влияет на качество логистических услуг.

5. Неразвитость применения современных технологий прослеживания грузов и системы оптимизации перевозок.

Для решения этих проблем требуется внедрение организационных и технологических инноваций и применения следующих современных инструментов и технологий:

- создание и внедрение универсальных и специализированных логистических цифровых платформ, позволяющих транзакционные издержки, снижать документооборот, оптимизировать процессы выбора грузо-перевозчиков и маршруты движения;

- использовать современные технологии для автоматизации и интеллектуализации управления предоставлением транспортно-логистических услуг, прежде всего, это такие технологии, как: дополненная реальность, Big Data, облачные технологии, робототехнические системы, беспилотные транспортные средства для контроля товародвижения транспортировки грузов.

Одновременно, требуется повышать уровень логистического сервиса путем увеличения масштабов внедрения передовых логистических моделей, создания многофункциональных логистических центров, повышать качество подготовки специалистов для отрасли.

Для достижения этих целей требуется проведение соответствующих исследований и разработка методик и плана мероприятий по стратегии и тактике инновационного развития транспортно-логистической отрасли с учетом особенностей различных видов транспорта и специфики регионов страны.

В настоящее время ключевым фактором эффективности транспортно-логистических систем является все более широкое применение цифровых платформ.

Поставщики и потребители все чаще взаимодействуют друг с другом без посредников, а ценовые факторы увязки спроса и предложения вытесняются новыми механизмами сотрудничества (коллаборацией), что, в свою очередь, расширяет рынки по составу участников и разнообразию продуктов, приводит к ускоренному применению технических и организационных инноваций на предприятиях, которые становятся более гибкими и маневренными. Одновременно, формируется распределенная модель координации взаимосвязей производителей и потребителей через сетевые узлы (гибридный сетевой порядок), позволяющая системам всех уровней повышать свою адаптивность к изменениям внешней среды.

Платформенная экономика предполагает глубокие перемены в глобальной макроэкономической среде, создаёт новые правила ведения бизнеса, так как на базе цифровых платформ создаются открытые, электронные экосистемы с множеством пользователей. Благодаря внедрению новых технологий, неограниченности «торговых площадей» и масштабу операционной деятельности в Интернете, такие экосистемы способны создавать ценность гораздо быстрее, чем традиционные компании, вытесняя последних с рынка.

Понимая трансформационную мощьность платформ, транспортно – логистические компании стремятся использовать их для возможности роста, получения прибыли, поддержания среды для сотрудничества, создания ценности и развития инноваций. Поэтому, безусловным, на наш взгляд, будет дальнейшее развитие и рост применения цифровых платформ в транспортно – логистической системе Республики Ирак.

Библиографические ссылки

1. International LPI // <https://lpi.worldbank.org/international/global>.
2. Iraq reconstruction and investment, part 2 damage and needs assessment of affected governorates // The world bank group USA. Washington. - 2018. - С. 136.