

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ЭЛЕКТРОННЫХ ЛОГИСТИЧЕСКИХ УСЛУГ С ПОМОЩЬЮ КОРПОРАТИВНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Н. Н. Назаров¹⁾, У. А. Ортиков²⁾

¹⁾ студент экономического факультета Ташкентского финансового института, г. Ташкент, Республика Узбекистан, nodirjonnazarov5@gmail.com

²⁾ научный руководитель, преподаватель-стажер экономического факультета Ташкентского финансового института, г. Ташкент, Республика Узбекистан, akoab185@gmail.com

В статье рассмотрены перспективы сотрудничества между Узбекистаном и Китаем в сфере транспортной логистики. Кроме того, в статье проведен сравнительный анализ отраслей, входящих в транспортную систему Узбекистана. Рассмотрены направления применения интеллектуальной транспортной системы.

Ключевые слова: логистика 4.0; корпоративный форсайт; стратегия; электронная логистика; блокчейн; цифровая экономика; цифровое управление.

IMPROVEMENT OF ELECTRONIC LOGISTICS SERVICES WITH THE HELP OF CORPORATE TECHNOLOGIES

N. N. Nazarov¹⁾, U. A. Ortikov²⁾

¹⁾ Student of the Faculty of Economics, Tashkent Financial Institute, Tashkent, Republic of Uzbekistan, nodirjonnazarov5@gmail.com

²⁾ Scientific Adviser, Trainee teacher of the Faculty of Economics, Tashkent Financial Institute, Tashkent, Republic of Uzbekistan, akoab185@gmail.com

The article discusses the prospects for cooperation between Uzbekistan and China in the field of transport logistics. In addition, the article provides a comparative analysis of a separate transport system of Uzbekistan. The areas of application of the intelligent transport system are excluded.

Keywords: logistics 4.0; corporate foresight; strategy; e-logistics; blockchain; digital economy; digital management.

В развитии экономики каждой страны очень важна ее логистическая система, которая является каплей крови. Эффективная логистическая система, оптимизируя движение готовой продукции и сырья на внутреннем рынке, обеспечивает доставку товаров и услуг клиентам на выгодных условиях и по доступным ценам, стимулирует конкуренцию на рынке.

Известно, что по уровню услуг грузовой логистики Республика Узбекистан занимает 99-е место в международном рейтинге показателей. Поэтому необходимо увеличить масштабы логистических услуг страны и поднять соответствующие показатели национальной экономики в этой связи, что сегодня стало актуальной темой. Разработка механизма, который обосновывает выполнение грузовых и транспортных услуг в транспортном секторе в установленные сроки и выход на более высокий уровень благодаря стратегии, ориентированной на клиента, и заметные аспекты перспективы отрасли связаны именно с целенаправленными подходами, лежащими в основе логистических услуг.

Прискорбно, что транспортная система страны считается кровопролитием национальной экономики, и соответствующим образом создана государственная программа, направленная на постепенное выведение ее на лидирующие позиции, стимулирование развития рынка транспортно-логистических услуг и обеспечение их популярности для всех категорий потребителей. Одним из приоритетов является внедрение передовых информационных технологий для цифровизации всей транспортной системы, разработка стратегии перспектив единой системы, общей друг с другом.

Дмитриев А. изучил степень влияния цифровых платформ на развитие транспортно-логистических услуг. В то же время strong G20, которая является частью мирового рейтинга, проанализировала долю зарубежных стран в национальном ВВП за соответствующий период лет в цифровой экономике [5].

Исследования В. Светкова в большинстве случаев были сосредоточены на областях цифрового управления железнодорожным сектором, что предложило отрасли способы безопасного управления потоком дистанционного мониторинга и обмена информацией на основе поездов реального времени с использованием цифровых технологий и платформ [6]. Пустохин Д. проводил исследования в области транспортной логистики с использованием метода Delphi. В ходе своего исследования автор пришел к выводу, что роль экспертного вопросника заключалась в разработке необходимых решений проблем, недостатков и пробелов в том, как их заполнить, устранить. В результате влияние технологии Форсайта на транспортную систему и способность выделяться из будущего и оценивать сеть [7].

Исследование Э. Баярчелика было проведено необычно. По словам автора, в зарубежных и отечественных исследованиях цифровая трансформация экономики изучалась главным образом под влиянием новых экономических структур, новых методов ведения бизнеса, а также ряда внедренных цифровых инноваций, которые приводят к появлению новых ценностей. Статья посвящена развитию логистических сетей в контексте глобализации и цифровизации экономики [8].

На мой взгляд, основываясь на выводах и исследованиях вышеуказанных специалистов, можно сказать, что перспективы развития транспортно-логистических услуг зависят от будущего эпохи цифровых сервисов. Следовательно, по мере усиления критериев индивидуального подхода к количеству потребителей/заказчиц/пассажиров повышается уровень лояльности такого количества клиентов к системе. В конце концов, процессы оцифровки являются важным механизмом расширения прозрачности, повышения качества и спектра услуг в любой отрасли.

На мой взгляд, основываясь на выводах и исследованиях вышеуказанных специалистов, можно сказать, что перспективы развития транспортно-логистических услуг зависят от будущего эпохи цифровых сервисов. Следовательно, по мере усиления критериев индивидуального подхода к количеству потребителей/заказчиц/пассажиров повышается уровень лояльности такого количества клиентов к системе. В конце концов, процессы оцифровки являются важным механизмом расширения прозрачности, повышения качества и спектра услуг в любой отрасли.

При формировании этой статьи процесс анализа освещается с использованием методов индукции и дедукции. Кроме того, были использованы методы сравнительного анализа, обзора литературы, обобщения, абстрагирования, анализа цепочки поставок (supply chain).

Весьма вероятно, что в текущий период мы станем свидетелями того, что процессы оцифровки с напряжением меняют любую область. Поэтому в целях кардинального улучшения сферы нашел свое подтверждение указ президента Республики Узбекистан от 1 февраля 2019 года «О мерах по кардинальному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта» RF-5647 [1]. Логистические центры в Узбекистане предоставляют зарубежным странам ряд преимуществ за счет внедрения эффективной технической и альтернативной тарифной политики в процессе предоставления услуг вовремя (just in time) и с качественной точки зрения.

После четвертого революционного поколения информационных технологий появился термин «новая экономика», то есть цифровая экономика. Экономика, связанная с цифровой революцией в отраслевой экономике в 1994 году дон Тапссотт в своей книге «Цифровая экономика: перспективы и риски в эпоху отраслевого интеллекта» выделил цифровую экономику из предыдущей отраслевой экономики. В результате цифровую экономику можно рассматривать как продукт развития кластера и новой экономики. Цифровая экономика создала цифровые технологии в различных областях. В то же время это вызвало радикальные изменения в транспортной системе. Эти технологии преобразуют и модернизируют многие отрасли промышленности, предприятия, транспорт и логистику.

Цифровые технологии привели к появлению цифрового менеджмента. Цифровое управление нашло широкое применение на транспорте, что привело к созданию цифровых железных дорог и интеллектуальных логистических сервисов.

Существует заметный разрыв между клиентом настоящего и прошедшего дня. Кроме того, стоит сказать, что использование технологии forsything для видов услуг из будущего станет значительным. Изучив эти требования и потребности, проанализировав основные критерии для всех транспортных услуг, было установлено, что могут быть достигнуты следующие результаты исследования.

Основываясь на моем исследовании, которое является первичным, возможность выбора логистических услуг по нескольким критериям освещается с помощью приведенной ниже таблицы.

Сравнительный анализ отраслей, входящих в транспортную систему

Особенность	Автомобильный транспорт	Железнодорожный транспорт	Речной транспорт	Авиатранспорт
Рецепты	низкий	низкий	низкая	высокий
Мобильность	высокий	низкий	низкий	высокий
Скорость	средний	средний	низкий	чрезвычайно высокий
Загрузка	низкий	высокий	чрезвычайно высокий	высокий
Надежность	низкий	высокий	высокий	высокий
Влияние погоды	высокий	низкий	средний	высокий

Очевидно, что каждый вид транспорта имеет свою характеристику, при которой потребитель имеет право выбрать тот вид транспорта, который является оптимальным для него. Например, логистика, которая коротка по времени и имеет высокую тарифную стоимость или наоборот, может использовать различные виды услуг.

Логистика – это сеть, которая формирует привлекательное исследовательское пространство для многих перспективных видов деятельности. Перемещение людей и товаров из одного места в другое можно рассматривать как переменную, которая сильно зависит от самых разных факторов. Это дает пространство для междисциплинарных размышлений, ориентированных на будущее, где принимаются во внимание различные экономические, социальные, технологические, экологические, политические и ценностные факторы. Открывает возможности для реализации стратегической перспективы компании в области логистики. Определение

стратегического Форсайта таково: стратегический Форсайт – это основанный на лидерстве и систематический процесс, который рассматривает будущее как среднесрочную перспективу, определяющую риски и возможности. Поддерживая процесс принятия решений в социально-культурной, экономической, экологической, политической, правовой и технологической областях (STEEPVL), инновация заключается в использовании возможностей для появления необычных карт (wild cards) с целью создания сценариев для запуска процесса и информирования о нем.

Логистические виды деятельности, такие как Транспортировка и снабжение, претерпели несколько изменений в истории мировой торговли. На все подсистемы влияют такие события, как промышленные революции, концепции перехода к новым технологиям и бизнес-услугам. Логистика 4.0 – это одна из областей, на которые влияет парадигма Индустрии 4.0.

Ряд важных элементов логистики, включая хранение на складах, транспортировку, распределение, снабжение и информационные услуги, были вынуждены измениться в результате технологических перерывов для повышения их эффективности. Хотя в литературе использовались различные определения логистики 4.0 или Интеллектуальной логистики (Smart Logistics), все исследования согласуются со спецификой «технологического развития и автономных процессов».

В нынешнюю эпоху глобализации логистические услуги еще не стали популярными у широкой публики. Не хватает места и ресурсов для транспортировки и хранения. За последние 50 лет логистика прошла несколько этапов развития и превратила свою деятельность, связанную с потоком индивидуально контролируемых продуктов, в интегрированный набор контролируемых процессов по нескольким последовательностям цепочки поставок. На самом деле это считается стратегическим шагом для государства и служит созданию простой и приемлемой стоимости при перевозке грузов и пассажиров. Управление цепочками поставок должно последовательно изучаться именно с участием специалистов в области транспорта и логистики.

В ближайшие 20 лет потребности клиентов радикально изменятся, и важно будет преобразовать их в сектор, который будет предоставлять логистические услуги наилучшим возможным способом для их удовлетворения. Для этого важно, чтобы мы внедрили корпоративные технологии Forsythe в логистическую систему для достижения намеченных результатов [2]. Бойси считает, что в будущем межвидовая конкуренция на транспорте значительно возрастет. Эти процессы могут быть оценены с помощью нескольких критериев.

- уровень цен на товар;

- скорость доставки;
- в нужном месте и в нужное время (JIT);
- параметры отслеживания загрузки;
- кибербезопасность;
- роль маркетинга и средств массовой информации;
- связь системного оператора с клиентом.

С помощью таких дополнительных предложений мы сможем обеспечить постепенную прозрачность конкурентной среды.

Кроме того, в практике транспорта и логистики предприятиям целесообразно широко использовать различные электронные системы обмена информацией с целью повышения конкурентной среды на рынке транспортно-экспедиторских услуг. В частности, внедрение новых форм интермодальных транспортно-логистических систем, общих для различных информационных и коммуникационных звеньев в цепочке поставок транспортно-логистических услуг, обеспечивает системе высокую производительность. Одним из главных критериев эффективности подобных систем является степень цифровизации их бизнес-процессов [4].

В сегодняшних экономических условиях, чтобы обеспечить гибкость цепочек поставок, многие компании передают часть своих бизнес-процессов на аутсорсинг (outsourcing) услуг, что часто приводит к свободе контроля и возможности видеть функционирование различных логистических операций. Внедрение современных цифровых технологий через появление цепочек поставок поможет в решении этой проблемы. В частности, важна роль интегрированных транспортно-логистических систем на этапах поставки всей продукции от производителей до конечных потребителей.

Если есть необходимость в механизме, создающем электронную логистическую систему с использованием искусственного интеллекта, то в качестве технологии нового поколения в тренде нынешней эпохи может быть использована технология «корпоративного Форсайта».

Роль цепочки поставок (supply chain) в транспортной системе.

Использование искусственного интеллекта с целью снижения человеческого фактора в транспортной системе приведет к резкому изменению системы в будущем, включая создание интеллектуальных логистических центров (smart logistic hub) путем объединения технологий, которые помогают обеспечить прозрачность и подотчетность прямых информационных потоков отрасли.

При внедрении таких технологий важную роль играет технология *fürsight*. Бойси окажет помощь в определении того, в какой степени судьба и стратегическое положение компании будут иметь место в будущем.

Электронная логистическая система сможет предоставить клиентам 21 века эффективный механизм удовлетворения их потребностей с помощью упрощенной платформы. В то же время несмотря на то, что товаро-проводящие сети формируются и развиваются на основе активного применения методов и принципов электронной логистики при создании транспортных систем и развитии технологий доставки грузов, широкое использование решений различных логистических задач обусловлено низким уровнем обструкции о цифровизации транспорта.

Одной из предпосылок функционирования современных транспортно-логистических систем является широкое использование современных цифровых технологий и логистических информационных систем, с помощью которых можно управлять, планировать, организовывать заказы, отслеживать и контролировать порядок доставки товаров. С помощью этого механизма поток информации определяет функцию рычага, который определяет не только ожидания, но и по отношению к процессу доставки.

С помощью современных технологий будущее железных дорог сможет показать свой результат только тогда, когда поезда будут подключены к сети Интернет. Большая сумма денег, потраченная на регулярный мониторинг, побуждает стартапы обращаться к искусственному интеллекту (ИИ), чтобы ослабить давление на операторов (соответствующего сотрудника системы). Это, в свою очередь, позволяет оптимизировать и значительно снизить затраты на техническое обслуживание за счет подключения и сбора данных из разных точек железнодорожной сети.

Интеллектуальные транспортные системы – важнейшее направление в повышении эффективности транспортного сектора Узбекистана. В Ташкенте из-за заторов и простоев общие потери составляют 67,7 млн долларов. Можно сделать вывод, что наблюдается динамика изменений уровня качества услуг транспортной системы за 3 года, и эти годы наполнены различными событиями - различные этапы макроэкономического цикла, регулирующие решения органов власти, конкурентный рынок операторских услуг, изменение уровня тарифы «Железных дорог Узбекистана» и оператора одновременно, важно, чтобы такой анализ имел четкую научную основу.

Транспортная система страны logistics 4.0 охватывает ряд этапов в разработке способов их устранения и стратегии развития сети, учитывая недостатки и недоработки, которые наблюдаются при внедрении нового поколения inqiovi. В ходе анализа был сделан теоретический подход к случаям снижения искусственных барьеров для поведения пассажиров, влияния скоростных характеристик и времени ожидания, количества современных технологий и движения локомотивных составов сети в указанное

время. Кроме того, уровень удовлетворенности пользователей был определен по путям, связанным с дедуктивными и индуктивными моделями в анализируемой области исследований. Результаты анализа указывают на то, что методология, разработанная в соответствии с индукционной моделью, является альтернативной системой поддержки принятия решений для оценки мер, которые могут быть приняты проектировщиком для уменьшения пропускной способности пассажиров.

Библиографические ссылки

1. Указ президента Республики Узбекистан от 1 февраля 2019 года № 5647 ПФ «О мерах по коренному совершенствованию системы государственного управления в сфере транспорта».

2. *Эсанов Дж.* Пути использования технологий корпоративного форсайта в транспортном секторе в контексте цифровизации // *Международные финансы и бухгалтерский учет.* 2021. № 2. 38 с.

3. *Хашимов Э.* Центральный банк и частные цифровые учреждения: конкуренция и приоритеты регулирования // *Международные финансы и бухгалтерский учет.* 2020. № 4. 9 с.

4. *Суйнаев Д. Х., Хашимов Е. А.* Основные направления развития системы корпоративного управления в Узбекистане в современных условиях // *Экономика и Инновационные технологии.* 2019. № 4. 11 с.

5. *Дмитриев А. В., Пластунок И. А.* Интегрированные цифровые платформы для развития транспортно-логистических услуг // *Международный журнал.* 2019. № 29. С. 136–141).

6. *Цветков В. Ю., Шайтура С. В., Ардав К. В.* Цифровое управление железной дорогой // *Достижения в области экономики, бизнеса и управленческих исследований.* 2019. № 105. С. 181–185.

7. *Постаксин Д. А., Постаксина И. В.* Технологии форсайта в развитии логистической системы // *Транспортное дело России.* 2020. № 2. С. 130–132.

8. *Баярчелик Э. Б., Бумин Д., Дог Х. Б.* Цифровизация бизнес-логистической деятельности и будущие направления в цифровых бизнес-стратегиях в экосистемах блокчейна // *Спрингер. Приятель,* 2020. С. 201–238.

9. *Маес Дж., Ванельсландер Т.* Использование железнодорожного транспорта как части цепочки поставок в контексте городской логистики в городской дистрибуции и городских грузовых перевозках. Лондон : Издательство Эдварда Элгара, 2011.

10. *Селезнева Д. С., Слепенкова Е. В.* Цифровизация как одна из тенденций развития транспорта и логистики в 2019 г. // *Человеческий капитал и профессиональное образование.* 2019. № 1-2(28). 69 с.

11. *Дир Ю.* Влияние цифровизации в логистике на устойчивое развитие // *Procedia manufacturing.* 2018. № 21. С. 782–789.