

Также и Польша стремится к привлечению евроазиатского транзита на национальные маршруты доставки грузов. Очень важным конкурентным преимуществом государства является наличие железнодорожной линии колеи шириной 1520 мм, которая соединяет железнодорожную сеть Украины с Верхнесилезским промышленным регионом с конечной перевалочной станцией в Славкове. Во времена социалистического развития страны линия использовалась для доставки металлургического сырья из Украины и частично используется для этой цели и сегодня, хотя и в существенно меньших объемах.

Очень важную роль в международной контейнерной системе играет Китайская Народная Республика. В КНР инфраструктура контейнерных перевозок развивается системно и активно поддерживается государством. Основным направлением развития являются проекты, связанные с усовершенствованием инфраструктуры в сфере интермодальных перевозок, а также с развитием скоординированной системы региональных перевозок контейнеров с участием необходимых видов транспорта. Отдельно хотелось бы заметить, что китайские железнодорожные перевозчики получают государственное субсидирование.

Рынок мультимодальных грузоперевозок имеет свои особенности, поскольку автомобильные грузоперевозчики, конкурирующие с железнодорожными перевозчиками, могут транспортировать грузы по сниженным ценам внутри страны. Однако рост импорта способствует увеличению объема перевозок грузов в контейнерах, а также повышению привлекательности железной дороги в данном сегменте транспортного рынка. Мировой опыт показывает, что контейнеризация по всему миру продолжает расти. Это самый универсальный способ доставки грузов. Российская экономика продолжает привлекать иностранный капитал и активно участвует в торговле с такими странами, как Китай, Корея, Индия и Малайзия, США и страны Южной Америки.

Таким образом, мировой рынок логистических услуг – это главный грузовой и транспортный сервис, который в свою очередь держится за контейнерных перевозках, потому что они являются самой выгодной и надежной технологией без перегрузочной доставки груза на большинстве видов транспорта, таких как морской, автомобильный и железнодорожный.

#### Список литературы

1 Астафьев, А. В. План мероприятий (дорожная карта) по реализации программы организации контейнерных перевозок на пространстве 1520 / А. В. Астафьев, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление: сб. ОИ / ВИНТИ. – 2015. – № 11. – С. 84–87.

2 Астафьев, А. В. Внетранспортный эффект контейнерных перевозок / А. В. Астафьев, М. В. Кизимиров, П. В. Куренков // Транспорт: наука, техника, управление: сб. ОИ / ВИНТИ. – 2016. – № 5. – С. 23–30.

3 Афенин, О. М. Конкуренция между магистралями направления «Север–Юг» и геополитическая безопасность России в каспийском регионе / О. М. Афенин, П. В. Куренков, Н. В. Мойсевич // Транспорт: наука, техника, управление. – 2014. – № 3. – С. 12–24.

4 Роль экспедиторских организаций в повышении конкурентоспособности транспортной системы России / Г. В. Бубнова [и др.] // Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2016. – № 9 (ч. 1). – С. 30–35.

УДК 004

### ТЕРМИНОЛОГИЯ ЦИФРОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ

*Н. С. САМУСЕВ, А. В. АСТАФЬЕВ, Д. Г. БАБИН, В. Е. ЕВДОКИМОВА, А. М. ЛУКЫНЮК*  
*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

В настоящее время понятие цифровых технологий твердо закрепилось в нашем сознании, и представить себе дальнейшую жизнь без цифровых устройств и цифровых технологий становится практически невозможно. Это не только телевидение и гаджеты, но и оцифрованные архивы информации, а также системы сбора, обработки и хранения данных. Насколько корректно использование определений «цифровые технологии», «цифровая бухгалтерия», «цифровая экономика», «цифровая железная дорога» и других?

Цифровые технологии – это представление информации в формате нулей и единиц. Сейчас это является неотъемлемой составляющей любой отрасли. А цифровая бухгалтерия или цифровая экономика – это комплекс информационных систем или компьютерных программ, который, по сути,

является калькулятором, помогающим в работе экономисту или бухгалтеру – специалисту предприятия. Но этот калькулятор может не только отображать информацию в цифрах, но и подписывать каждый раздел буквами [1].

И компьютерная программа, и калькулятор работают, выполняют расчеты с использованием тех же нулей и единиц, а также заложенных в них алгоритмов. Поэтому компьютер и калькулятор являются цифровыми устройствами.

Итак, мы должны истолковать термин «цифровая». Что это такое, и правильное ли значение имеет данный термин в словосочетаниях?

В свое время немецкая фирма РИКО по производству электронных игрушек стала выпускать детские железные дороги. Это железнодорожное полотно, шпалы и рельсы, где один рельс имеет плюс, второй минус, блоки питания с выпрямителем напряжения до 12 В. Ставим локомотив, цепляем вагоны, подаем разное напряжение на полотно – локомотив движется с разной скоростью, меняем полярность – локомотив меняет направление движения. И вот тут вопрос, а цифровая ли это игрушка, электрическая железная дорога? Наверное, нет. Обычный моторчик – что там цифрового? А если нам нужно запустить несколько локомотивов с разной скоростью, то как быть? Первое – это то, что полярность и напряжение по рельсам должны быть неизменны, а как же тогда изменять скорость и направление, еще и при условии, что у нас несколько локомотивов?

Примерно около 20 лет назад немецкая фирма для таких нужд стала использовать дешифраторы, которые устанавливались в каждый локомотив, и по команде с отдельного пульта для каждого локомотива уже в самом локомотиве менялось напряжение на большее или меньшее для изменения скорости и изменялась полярность для изменения движения локомотива. И вот 20 лет назад можно ли было назвать такую железную дорогу цифровой? Наверное, нет. Тогда такого термина не было, а результат был. Сегодня мы имеем один пульт или переходник с программой на USB для управления такой дорогой из персонального компьютера. В локомотивах стоят все те же дешифраторы, но теперь они называются декодерами и намного функциональнее своих предшественников. Вот такую железную дорогу можно назвать цифровой, поскольку ею можно управлять, двигая мышкой по экрану, переключая стрелки, светофоры, управляя локомотивами и другими элементами, и такой дороге можно задать разные программы, которые могут выполняться и управлять ее движением. Но эта дорога уже становится не детской игрушкой, и эта цифровая дорога идеальна только в классическом варианте, когда все поезда двигаются по полотну без аварий и препятствий.

Проблемы на любом участке дороги или с одним локомотивом, даже на детской железной дороге по настроенной и запущенной автоматической программе, приведут к непредвиденным последствиям. Хороша ли цифровая железная дорога без контроля человека? Видимо нет. Машинист, диспетчеры на станциях обязательны в процессе движения. И еще ни в одной стране нет цифровых железных дорог, где локомотив бы двигался без контроля человека. Япония, Германия, США и, конечно, Россия – везде присутствует машинист, а в некоторых типах локомотивов – и помощники машинистов. Их роль намного меньше, чем раньше, но контроль обязателен. То есть цифровая железная дорога – это красивое название игрушечной детской железной дороги и не более того. А железная дорога под управлением и контролем компьютерных программ и человека – это автоматизированная система с оператором, но ее никак нельзя назвать «цифровая».

Вернемся к отраслям учета, статистике и экономике. В последнее время часто можно услышать словосочетание «цифровая бухгалтерия», а что это? Программа «1С» или что-то другое? То есть установили программу на рабочее место и получили цифровую бухгалтерию?

Вывод такой: цифровая бухгалтерия и цифровая экономика – это неверные термины. Существует автоматизированная система, которая охватывает множество аспектов: бухгалтерия обрабатывает первичные документы производства, данные бухгалтерии попадают к экономистам, которые формируют анализ по оперативным данным, в классическом виде формируют экономический и прогнозный анализ, добавляя в него возможные отклонения, и получают показатели, на основе которых принимаются решения. Сейчас все больше и больше разговоров идет о создании если не единого, то крупного цифрового пространства, которое будет управлять отраслями народного хозяйства, а также малого, среднего и крупного бизнеса, и не только управлять, но и помогать их работе.

Но если с термином «цифровое пространство» согласиться можно, то с термином «цифровая экономика» – нет. Если использовать термин «цифровая экономика» в цепочке от обработки первичных данных в бухгалтерии до выполнения анализов и принятия решений по результатам этих анализов, то решения должна принимать программа. Тогда это и будет «цифровая экономика».

Программа может сформировать прогноз, выдать варианты решений, но не принять решение самостоятельно. Мы все знаем, что на экономику любой страны иногда влияют даже ветер или магнитные бури – те факторы, которые заложить в программу невозможно, а соответственно, раздел экономики – это не цифровая экономика, а модуль экономических расчетов, анализа в крупной автоматизированной информационной системе, не более того.

Ни одна из наук не может называться цифровой по причине того, что наука уже есть, а понятие о цифрах и представлении информации в цифровом виде не определено, а точнее определено давно, но без использования информационных систем. Вначале все считали на палочках, камнях и прочих подручных материалах. Этот счет составлял цифры. Самый простой пример: компьютеры появились сравнительно недавно, а цифровая сортировка почтовых отправлений давно. Во всем мире на каждом конверте, на каждой посылке мы проставляли почтовый индекс. Если присваивать термин «цифровой» или «цифровая», то почта любой страны является цифровой. Потом появились штрих-коды с цифрами, которые определяли производителя товаров, потом стали использовать QR-коды, где мы видим одни квадратики и пустые места, а по сути, это закодированная архивная информация об имени, товаре, производителе, событии, которая считывается прибором, расшифровывается и обрабатывается в компьютере, как нули и единицы, тем самым определяя и выдавая результат.

Слово «цифровое» охватывает узкую область и может быть применено к конкретному устройству, электронному микроэлементу, которое было заменено с лампы на микросхему. Но отрасль и науку называть «цифровой» нельзя.

К примеру, основная масса населения сейчас использует государственные услуги через веб-сайт. Действительно, очень удобная и полезная система, но это на самом деле консолидированная автоматизированная информационная система с доступом всех пользователей к государственным услугам и службам, а также получению информации и с возможностью управления информацией. И эта система названа не «Цифровое Правительство», а «Электронное Правительство», и в действительности это название максимально передает суть данной информационной системы. Поэтому все разрабатываемые и внедряемые системы должны иметь правильные названия и определения, четко объясняющие их назначение и принципы работы.

#### Список литературы

1 Транспортные коридоры и оси в цифровой логистике / А. А. Астафьев [и др.] ; науч. ред. В. И. Сергеев // Перспективы развития логистики и управления цепями поставок: сб. науч. тр. VII Междунар. науч. конф. (18 апреля 2017 г.) : в 2 ч. ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – М. : Эс-Си-Эм Консалтинг, 2017. – Ч. 1. – С. 9–25.

УКД 656.07:338.2

## АНАЛИЗ РАБОТЫ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА РОССИИ С ПОЗИЦИЙ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

*Ю. И. СОКОЛОВ, О. В. КОРИШЕВА*

*Российский университет транспорта (МИИТ), г. Москва*

Для обеспечения устойчивого развития страны и высокого уровня ее экономической безопасности обязательно наличие эффективно функционирующего транспортного комплекса страны. Транспорт формирует единое экономическое пространство страны, соединяя производителей и потребителей товаров, работ, услуг, обеспечивая удовлетворение потребностей реального сектора производства в перевозках грузов, а физических лиц – в перемещении. Эффективная деятельность и развитие транспорта является одним из важнейших условий экономического роста, обеспечения рыночных экономических связей, международной торговли, территориальной целостности страны, социально-значимых услуг для населения, экономической безопасности в целом [1]. Транспортный комплекс является не только локомотивом развития хозяйствующих субъектов, но и фактором повышения комфортности и качества жизни граждан. Сбои в работе транспортного комплекса могут привести к существенным негативным последствиям для экономической безопасности страны [2].