

На сегодняшний день переориентация предприятий малого и среднего бизнеса в направлении импортозамещения является довольно перспективной областью благодаря высокой гибкости и адаптивности таких предприятий. Производство импортозамещающей продукции выполняет интересы как государства в ходе обеспечения экономической безопасности страны, так и интересы субъектов малого и среднего бизнеса, обеспечивая их стабильным долгосрочным доходом.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 Стратегия развития малого и среднего предпринимательства до 2030 года утверждена в Беларуси // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – 2018. – Режим доступа : <https://pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2018/october/30884/> – Дата доступа : 12.03.2022.

2 Кармызов, А. В. Потенциал малого и среднего бизнеса Республики Беларусь в условиях импортозамещения / А. В. Кармызов // Вестник Белорусского государственного экономического университета. – 2018. – № 14. – С. 68–75.

*Y.A. LEVSHUNOVA*

*Gomel customs, Republic of Belarus*

#### **IMPORT-SUBSTITUTING DEVELOPMENT OF SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES IN THE REPUBLIC OF BELARUS**

УДК 656:004.9

*Д. С. ЛУЗЬКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

#### **О ЦИФРОВИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ В СОВРЕМЕННОЙ ЭКОНОМИКЕ**

Транспортная отрасль экономики одной из первых почувствовала на себе использование цифровых технологий: аргументированная необходимость в автоматизации управления, увеличении надежности транспортной системы подвигли транспортные компании к внедрению компьютеризации управленческих процессов, а после – и цифровизации всей сферы [1].

Наиболее содержательное и объективное определение цифровизации представлено Лариным О. Н и Куприяновским В. П.: «Цифровизация – это комплекс процессов в экономике и обществе, который заключается в массовом распространении технологий, основанных на использовании бинарного кода, который влечет за собой очевидные качественные изменения в организации технологического и общественного уклада» [2].

Особенно востребован и восприимчив к цифровой экономике автомобильный транспорт, особенно пассажирский общественный транспорт, со-

здающий главным образом комфортность городской среды, являющийся показателем роста и стабильного пространственного развития страны. Уже на данный момент транспортные средства оборудуются устройствами спутникового навигационного мониторинга, обеспечивающими диспетчеризацию и регулярность перевозок, а также интерактивность при отслеживании работы транспорта на маршрутах для цифровых сервисов (смартфонов и планшетов) пассажиров. Разработка цифровой экономики в области грузовых автомобильных перевозок основывается на фиксации загруженности и дорожного трафика грузового подвижного состава, осуществляющего перевозку тяжеловесных, крупногабаритных и особо опасных грузов. Также функционируют системы автоматизированных стационарных постов весогабаритного контроля (СПВК) с возможностью фотовидеофиксации на автомобильных дорогах [3].

Конечным этапом инновационного развития автомобильно-дорожной отрасли и наиболее перспективным инновационным объектом в сфере транспорта может стать создание наземных беспилотных транспортных средств и использование при осуществлении перевозок беспилотных технологий в совокупности с повсеместным внедрением интеллектуальных транспортных систем.

Для примера процесса цифровизации: в Евросоюзе используется программный пакет AEOLIX (Европейская структура для обмена логистической информацией). Проект стартовал в 2016. Основная суть в том, что с помощью электронных накладных (E-CMR) логистическая информация может полностью интегрироваться через национальные границы и ИТ-платформы. Инструмент включает в себя централизованную облачную ИТ-платформу, которая оптимизирует грузовые потоки и управление цепочкой поставок.

В Китайской Народной Республике создана и используется Национальная открытая информационная платформа транспорта и логистики (LOGINK). В рамках программы LOGINK на базе определенных принципов информационного взаимодействия разработана национальная система взаимодействия логистических систем, создающая возможности для интегрирования не только информационных потоков всех ж/д станций, аэропортов и портов КНР, но и морских портов Японии и Кореи. LOGINK интегрирует на единой информационной платформе 52 национальные логистические системы. В единую среду взаимодействия и обмена логистической информацией включены 50 основных компаний Китая, 91 логистический парк, 450 тысяч китайских предприятий (28 % – из сферы производства, 17 % – из сферы торговли, 55 % – из сферы транспорта и логистики), все ж/д станции и 26 портов КНР, Японии и Кореи. Система обрабатывает 30 млн сообщений в сутки по 26 сценариям взаимодействия [4].

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1 **Авдеенко, Т. В.** Цифровизация экономики на основе совершенствования экспертных систем управления знаниями / Т. В. Авдеенко, А. А. Алетдинова // Научно-технические ведомости Санкт-Петербургского государственного политехнического университета. Экономические науки. – 2017. – № 10. – С. 47–55.

2 **Ларин, О. Н.** Вопросы трансформации рынка транспортно-логистических услуг в условиях цифровизации экономики / О. Н. Ларин, В. П. Куприяновский // International Journal of Open Information Technologies. – 2018. – № 5. – С. 31–35.

3 **Емельянов Н. В.** Цифровизация экономики как фактор обеспечения национальной безопасности России / Н. В. Емельянов // Экономический рост: проблемы, закономерности, перспективы. – 2019. – № 5. – С. 89–93.

4 Аналитический доклад «О принципах и подходах цифровой логистики в сфере транспортных услуг государств – членов Евразийского экономического союза» // Департамент транспорта и инфраструктуры ЕАЭС. – М., 2020. – 48 с.

*D. LUZKO*

*Belarussian State University of Transport, Gomel*

### **ABOUT DIGITALIZATION OF TRANSPORT SYSTEMS IN THE MODERN ECONOMY**

УДК 349.6

*О. В. ПУТЯТО, П. С. ЗАХАРЕНКО*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

### **ТАМОЖЕННЫЙ АСПЕКТ ПРАВА ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

Одной из задач, возложенных на таможенные органы, является защита национальной безопасности государств – членов Евразийского экономического союза (далее – ЕАЭС, Союз), жизни и здоровья человека, животного и растительного мира, окружающей среды. Экологическая безопасность обеспечивается посредством правового механизма, разработанного как на международном, так и на национальном уровнях.

Нормы международного права успешно имплементированы в нормативную правовую базу ЕАЭС. Так, среди многочисленных многосторонних соглашений-партнеров в рамках программы ООН по окружающей среде «Зеленая таможня» были выделены ключевые акты, определяющие порядок и условия трансграничного перемещения «экологически чувствительных» товаров. Например, на сотрудников таможенных органов возложены обязанности по контролю за перемещением опасных отходов (Базельская конвенция о