

Список литературы

- 1 Авдокушин, Е. Ф. Поиск новой модели развития: регенеративная экономика / Е. Ф. Авдокушин, Е. Г. Кузнецова // Вестник РГГУ. Сер. Экономика. Управление. Право. – 2022. – № 4. – С. 20–46.
- 2 Доклад Европейского экологического бюро (ЕЕБ). Decoupling debunked. 15.11.2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.degrowth.org. – Дата доступа : 05.11.2022.
- 3 Доклад Римского клуба 2018 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://habr.com/ru/companies/philtech/articles/416797/>. – Дата доступа : 20.06.2024.

УДК 339.56

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЛОГИСТИКИ В ТАМОЖЕННОМ ДЕЛЕ

И. В. ГАЛКИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В настоящее время возрастающий интерес к логистике обусловлен стремлением к сокращению временных и денежных затрат, связанных с товародвижением. Тщательно продуманная логистическая концепция является одним из ключевых моментов достижения высоких результатов деятельности.

К таможенной логистике в настоящее время привлечено внимание влиятельных международных организаций – ООН и ВТО. Упрощение процедур торговли и транспортного обслуживания обретает все большее значение для конкурентоспособности стран и их потенциала в области экономического развития. Большая исследовательская, аналитическая, консультационная работа, а также техническая помощь развивающимся странам по упрощению торговых процедур ведется Европейской экономической комиссией ООН и Конференцией ООН по торговле и развитию (ЮНКТАД).

Упрощение процедур торговли и транспортного обслуживания находится в неразрывной взаимосвязи с общим экономическим уровнем развития страны. Большинство мер по упрощению процедур торговли непосредственно влияют на эффективность как внешней, так и внутренней торговли, оказывают воздействие на общее состояние человеческого капитала страны, ее нормативно-правовую базу, инфраструктуру и использование информационных технологий.

В проведенных Организацией экономического сотрудничества и развития (ОЭСР) исследованиях, посвященных выгодам упрощения процедур торговли, указывалось, что выигрыш от упрощения процедур торговли колеблется от 0,04 до 2,3 % ВВП, а торговые издержки сокращаются на 0,2–10 % [1]. Международный опыт свидетельствует, что интегрированное логистическое обслуживание обеспечивает наибольшую эффективность как на микро-, так и на макроуровне, при котором логистические компании представляют комплексные логистические услуги по продвижению и обслуживанию товарно-материальных потоков.

Сравнительно новой тенденцией в развитии логистики в Евросоюзе является формирование общеевропейской системы товародвижения, предусматривающей наличие нескольких опорных европейских центров логистики и взаимодействующих с ними региональных логистических транспортно-распределительных центров. Такое решение призвано ускорить продвижение материальных потоков, обеспечить непрерывность процесса товародвижения. Как показывает европейский опыт, создание национальной логистической системы практически невозможно без поддержки государства, без партнерства с организациями-грузоперевозчиками и другими участниками, обеспечивающими логистические процессы.

В сложившихся на сегодняшний момент условиях цифровизация логистических процессов выступает общемировым трендом. Она предоставляет возможность трансформировать международные цепочки поставок и обеспечить следующие преимущества:

- автоматизацию международных цепочек поставок;
- эффективное взаимодействие участников цепочек поставок, контролирующих органов, в том числе таможенных, что создает возможность для подключения разрозненных систем, обеспечивающих связь по всей цепочке, формируя единое информационное пространство. Это позволяет со-

бирать и анализировать значительные объемы информации, а затем разрабатывать стратегию планирования различных сценариев управления цепочками поставок.

Мировым экспертным сообществом цифровизация цепочек поставок рассматривается как преобразование аналоговых и бумажных логистических процессов в цифровые путем создания и использования специализированных мастер-данных, которые объединяют информацию по всей международной цепочке поставок, а также информацию из некоторых внешних источников транспортных и логистических технологических систем.

Анализ современных тенденций цифровизации цепочек поставок проводился на основе последних исследований группы Gartner, отчета консалтинговых компаний «большой четверки», McKinsey и IBM. По результатам проведенного анализа можно выделить следующие основные тенденции цифровизации операционных моделей международных цепочек поставок:

- к 2024 году цепочки поставок и их платформы будут трансформированы либо переработаны на основе принципа модульности с применением инновационных цифровых бизнес-моделей;
- к 2026 году крупные организации и операторы цепочек поставок будут конкурировать как региональные или корпоративные цифровые системы, а не как отдельные фирмы или предприятия. Более половины организаций, управляющих цепочками поставок, будут использовать системы искусственного интеллекта и машинного обучения для расширения возможностей принятия решений.

Практическим примером реализации всех рассмотренных тенденций является концепция цифровизации международных транспортных коридоров (ЦТК), активно развиваемая странами Евразийского экономического союза. Эта концепция основана на создании экосистемы цифровых платформ, которая объединяет информационные ресурсы участников международного транспортного коридора в целях создания конвейера данных для мультимодальных грузоперевозок и предоставления различных услуг для бизнеса и государства, что позволяет более эффективно осуществлять транзит, контроль и мониторинг трансконтинентальных грузопотоков через территории вовлеченных государств. Для реализации такой концепции экосистема ЦТК формируется из национальных сегментов, построенных на базе интеграционных платформ и цифровых прототипов сервисов, которые призваны стать основными элементами цифровой инфраструктуры [3].

Таможенные администрации всего мира изучают вопрос внедрения различного рода передовых технологий совместно с центрами по инновациям, стартапами, производственными лабораториями и высшими учебными заведениями, разрабатывающими решения для других секторов, которые могут представлять интерес и иметь отношение к цифровой трансформации таможни.

Так, в Нидерландах создана группа Brainport Eindhoven на базе подразделений компании Philips. В целях анализа таможенных деклараций используются различные математические и статистические методы с применением технологий машинного обучения и искусственного интеллекта. В Китае проводятся работы по использованию нейронных сетей, с помощью которых сопоставляется текст и изображение для упрощения таможенной классификации товаров по информации, содержащейся в глобальной сети «Интернет». Также апробируется использование искусственного интеллекта в системах видеонаблюдения и системах сканирования багажа. Таможенная администрация США применяет систему виртуального агента AVATAR, оценивающего реакцию человека на вопросы. В Бразилии таможенная система отбора использует технологию машинного обучения SISAM, представляющую собой систему искусственного интеллекта, вырабатывающую рекомендации по проведению таможенного контроля на основе анализа исторических данных импортных таможенных деклараций. В результате уменьшается вероятность уклонения от уплаты таможенных платежей и нарушений требования санитарного и иных видов государственного контроля. Китайская компания Nuctech разрабатывает платформу таможенного логистического надзора, использующую информацию электронных устройств безопасности и интеллектуальной системы сравнения результатов сканирования и сопроводительных документов.

Таким образом, международный опыт свидетельствует, что интегрированное логистическое обслуживание обеспечивает наибольшую эффективность на микро- и макроуровне, при котором логистические компании представляют комплексные логистические услуги по продвижению и обслуживанию товарно-материальных потоков. Бесконтактные процедуры значительно ускоряют внедрение цифровых технологий при совершении таможенных операций и являются наиболее перспективными, а цифровизация логистических процессов выступает общемировым трендом.

Список литературы

- 1 Колесников, А. А. Таможенная логистика [Электронный ресурс] / А. А. Колесников – Режим доступа : <http://kursak.net>. – Дата доступа : 20.04.2023.
- 2 Федоров, С. Развитие мировых технологий в таможенном деле / С. Федоров // Таможенный вестник. – 2021. – № 12. – С. 34–37.
- 3 Щелкунова, Н. Цифровизация международных цепочек поставок / Н. Щелкунова // Таможенный вестник. – 2022. – № 8. – С. 63–65.

УДК 338.14:656.2

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В СОВРЕМЕННЫХ УСЛОВИЯХ

В. Г. ГИЗАТУЛЛИНА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Эффективно работающие хозяйствующие субъекты, в том числе и Белорусская железная дорога, как важнейшие звенья экономической системы, определяют устойчивость развития государства, что сказывается на возрастании значимости обеспечения их собственной экономической безопасности.

Сегодня практика доказывает, что эффективное управление экономической безопасностью в постоянно изменяющихся условиях внутренней и внешней среды, необходимость создания потенциала для роста и развития железнодорожной отрасли во многом зависит:

- от достаточности государственной поддержки;
- наличия финансовых средств и обеспечения высокого уровня инвестиционной активности;
- организации системного мониторинга, анализа и оценки морального и физического износа долгосрочных активов, обеспеченности высококвалифицированными кадрами, способными использовать цифровые технологии информации, потенциальных угроз и др.

Главной составляющей сформированного механизма управления должна стать системная оценка экономической безопасности, базирующаяся на информации о факторах, которые влияют на деятельность и степени их влияния, возможных рисках и угрозах. Полученная информация является исходной базой для разработки стратегии развития, управленческих решений по минимизации угроз и рисков.

Для железнодорожной отрасли обеспечение экономической безопасности стало главным для функционирования железной дороги в целом и ее подразделений, так как:

- нарушены сложившиеся экономические связи;
- произошли изменения в структуре грузопотоков;
- сокращены доходные поступления.

Проводимые исследования показывают, что и в теории, и практике проблемы экономической безопасности имеют первостепенное значение. При этом экономическую безопасность можно рассматривать с двух позиций: состояния и процесса. Как состояние – это действующая совокупность экономических, общественных и технологических факторов, которая позволяет осуществлять воспроизводственный оборот, а как процесс – это образование и укрепление условий, которые обеспечивают безопасную деятельность государственной экономики в процессе ее формирования.

Экономическая безопасность, наряду с экологической, информационной, транспортной и другими, является структурной составляющей национальной безопасности государства. Все составляющие имеют тесную взаимосвязь и взаимовлияние друг на друга. Обеспечение национальной безопасности в целом складывается из укрепления безопасности отдельных ее составляющих, прежде всего экономической.

Изучение подходов к определению экономической безопасности в отечественной и зарубежной научной литературе показало, что во всех определениях экономической безопасности используются такие характерные составляющие:

- необходимость развития;
- обеспечение устойчивости.