

УДК 656.611.2

Зинурова Гузель Халитовна, заведующий УМЧ СПО
e-mail: gzinurova80@mail.ru

Институт морского и речного флота имени Героя Советского Союза М.П. Девятаева – Казанский филиал Волжского государственного университета водного транспорта, г. Казань, Россия.

ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСА КАК БАЗИС РАЗВИТИЯ ВСЕХ ОТРАСЛЕЙ ЖИЗНЕДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Аннотация. Развитие морского транспорта России определяется географическим положением, характером морей, омывающих нашу страну, уровнем развития производительных сил, международным разделением труда. Статья посвящена вопросу цифровизации транспортного комплекса, выступающего базисом развития всех отраслей жизнедеятельности. Актуальность темы обусловлена значимостью инновационной трансформации для обеспечения конкурентоспособности российской экономики на мировой арене. Наряду с положительным эффектом внедрения передовых транспортных технологий возникает объективная необходимость учета потенциальных рисков для нивелирования негативных последствий на социально-экономическое развитие государства.

Ключевые слова: инфраструктура, риски цифровизации, социально-экономическое развитие, транспортная система Российской Федерации, транспортные перевозки, транспортный комплекс, цифровизация, цифровые технологии.

Вхождение России в мировую экономическую систему, расширение ее связей со странами СНГ, Западной и Восточной Европы, а также странами Дальнего Востока и Тихого океана потребуют коренных изменений в работе всех видов транспорта в составе единой транспортной системы развития транспортной логистики.

Транспортная логистика активно взаимодействует с водным транспортом. И в будущем значение водного транспорта для логистики не уменьшится, так как медленные речные суда могут служить своего рода передвижными складами при надлежащей интеграции в общую логистическую систему.

В условиях рыночной экономики пароходство является самостоятельным хозрасчётным объединением в форме компании или акционерного общества. Компания заключает с грузоотправителем договоры на транспортные услуги, из которых формируется годовой план перевозок, пункты отправления и доставки грузов, требования перевозчика и получателя к срокам приёма и доставки грузов. На основании годового плана перевозок на всех уровнях составляются внутриведомственные планы, в том числе и планы заключения договоров на обслуживание судов ремонтами, погрузочно-разгрузочными работами, подвоза к порту отправления и вывоза из порта назначения грузов другими видами транспорта (железнодорожным, автомобильным) и пр. Составляются технический план, график движения судов. Перевозки морским транспортом осуществляются во внутренние и внешние сообщения. В последние годы всё

большой удельный вес получают перевозки, осуществляемые по рекам и морям (так называемые «река — море») в судах, обладающих достаточными мореходными качествами и манёвренностью.

Масштабность, междисциплинарность и многоаспектность проблем транспортной логистики, сложное взаимодействие факторов различной природы, слабая изученность закономерностей развития приводят к тому, что разработка стратегии управления ею требует новых методов исследования, основанных на принципах маркетинга, менеджмента и логистики. Это связано с разрешением исключительно сложной и важной проблемы взаимодействия различных видов транспорта в рамках единой транспортной системы, что позволит более рационально использовать провозную способность транспортных средств, пропускную способность транспортных коммуникаций и повысить качество транспортных услуг. Все эти глобальные задачи решает транспортная логистика.

Сейчас в России основная доля развития водного транспорта зависит от:

1. Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года.
2. Концепции развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2023 года, которая определяет основные направления развития внутреннего водного транспорта, а также цели, задачи и методы государственного регулирования в этой сфере в условиях развития рыночных отношений и структурного реформирования экономики.

Современные реалии диктуют необходимость масштабной цифровой трансформации всех сфер жизнедеятельности [1]. Значимое место при этом занимает цифровизация транспортного комплекса как крупной базовой отрасли хозяйства, влияющей на социально-экономическое развитие государства, а также определяющей его территориальную целостность и единство экономического пространства [2]. Высокий уровень развития транспортной системы выступает необходимым условием успешного функционирования всей экономики, находясь в непосредственной взаимосвязи с иными отраслями, такими как промышленность, торговля, связь и иные [3]. В настоящее время объем транспортных услуг в России составляет порядка 18,5 млрд долл. США в год, что подтверждает его весомую роль. В связи с этим формирование цифровой транспортной инфраструктуры, внедрение инновационных технологий, направленных на реализацию транзитного потенциала, повышение качества, безопасности, доступности транспортных услуг выступают приоритетными целевыми направлениями политики государства, отраженными в транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года.

Переход к цифровой экономике подразумевает преобразование стратегии развития и структуры организации, предоставляемых услуг, организационной культуры и т. п., что позволяет адаптироваться к цифровым потребностям клиентов, реализовывать точно в срок их ожидания и, как следствие, укреплять конкурентные позиции на рынке предоставляемых услуг.

В первую очередь применение информационных и автоматизированных процессов обуславливает трансформацию структуры занятости [5]. Безусловно, замена человеческого труда машиной снижает издержки. Однако это может способствовать росту безработицы. Отметим, что в России разработка и внедрение интеллектуальных транспортных систем начались еще в 2008 году с принятием Транспортной стратегии до 2030 года и активно развиваются по сей день. В связи с этим для обоснования возможности реализации риска безработицы в работе рассмотрим динамику показателя на фоне развития инновационных технологий за прошлые периоды, руководствуясь доступными статистическими данными. Так, с 2008 по 2020 годы отмечается снижение показателя с 6,3 до 4,6 %, свидетельствуя о незначительности данного риска в условиях интенсивно внедряемых новшеств. Наряду с этим, стоит отметить положительную динамику производительности труда в сфере транспортировки с 97,6 % в 2015 году до

101,1 % в 2020 году, что, несомненно, является положительным результатом модернизации данного вида экономической деятельности. Происходящие изменения, связанные с переходом к «умным технологиям», требуют от сотрудников новых знаний и навыков, обуславливая необходимость переквалификации. В противном случае сохраняется риск невостребованности специалистов, чьи компетенции отстают от современных реалий. Акцент все больше смещается в сторону IT-сферы [6].

В настоящее время большинство транспортных и логистических компаний, желающих «идти в ногу со временем» и при этом экономить на расходах по содержанию собственных IT-специалистов, пользуются IT-аутсорсингом, все больше набирающим популярность в сфере информационных технологий [4].

Если рассматривать в целом внутренний водный транспорт России с точки зрения определения его места в экономике и в обществе, его социальную значимость, можно констатировать его соответствие практически всем аспектам требований, предъявляемым к современному транспорту. Это транспортная и экологическая безопасность, надежность. Значительно проигрывает водный транспорт прежде всего в гибкости и скорости доставки грузов. Но, к сожалению, именно эти аспекты в настоящее время являются определяющими для грузоотправителей при выборе вида транспорта.

Цифровая трансформация идет неравномерно, поэтому нам необходимо переходить от сложившейся модели отдельных компаний-лидеров к формированию цифровых отраслевых экосистем. Ведущие компании должны создавать условия для вывода небольших игроков на единый уровень «цифровой зрелости», поднимать весь сектор – в железнодорожных, морских, авиа, и автоперевозках. Такой подход повысит конкурентные преимущества транспортных компаний на глобальном уровне и ускорит цифровую трансформацию, основанную на реальных запросах бизнеса.

Список литературы:

1. Волкова А. А., Плотников В. А., Рукинов М. В. Цифровая экономика: сущность явления, проблемы и риски формирования и развития // Управленческое консультирование. 2019. № 4. С. 38–49.
2. Гребенкина С. А., Гребенкина И. А. Потенциальные риски внедрения цифровых технологий на транспорте в социальной и экономической сферах РФ // Вестник НГИЭИ. 2021. № 6 (121). С. 68–79. DOI: 10.24412/2227-9407-2021-6-68-79
3. Дашенко Ю. Ю. Цифровая экономика как экономика будущего // Тенденции развития науки и образования. 2018. № 35–1. С. 18–19.
4. Беляков К. С. Цифровая экономика России: проблемы и перспективы // Информационное общество. Москва. 2018. С. 61–67.
5. Соколов И. А., Мишарин А. С., Куприяновский В. П., Покусаев О. Н., Куприяновская Ю. В. Роботы, автономные робототехнические системы, искусственный интеллект и вопросы трансформации рынка транспортно-логистических услуг в условиях цифровизации экономики // International Journal of Open Information Technologies. 2018. Т. 6. № 4. С. 92–108.
6. Полянин А. В., Головина Т. А., Вертакова Ю. В. Цифровая трансформация деятельности предпринимательских структур // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Экономика. Информатика. 2020. Т. 45. № 4. С. 636–645.

DIGITALIZATION OF THE TRANSPORT COMPLEX AS A BASIS FOR THE DEVELOPMENT OF ALL BRANCHES OF LIFE

Guzel Kh. Zinurova

Abstract. The development of maritime transport in Russia is determined by the geographical position, the nature of the seas washing our country, the level of development of productive forces, and the international division of labor. The article is devoted to the issue of digitalization of the transport complex, which is the basis for the development of all branches of life. The relevance of the topic is due to the importance of innovative transformation to ensure the competitiveness of the Russian economy on the world stage. Along with the positive effect of the introduction of advanced transport technologies, there is an objective need to take into account potential risks in order to level the negative consequences on the socio-economic development of the state.

Keywords: infrastructure, digitalization risks, socio-economic development, transport system of the Russian Federation, transportation, transport complex, digitalization, digital technologies.