

Consumers are more tolerant of technical disruptions that occur when using Internet services or conducting online transactions in countries with a higher level of digital trust. The degree of digitalization can be a key condition for understanding consumer behavior and assessing trust of the digital environment.

People believe that business and authorities should act as a guarantor of trust and therefore they should increase level of digital trust among citizens and employees. In addition, they believe that trust is a key factor that determines the competitiveness of a country's digital economy.

In conclusion the author pays special attention, that countries and companies are focused on improving efficiency use digital technology to grow their economics and businesses quickly and intelligently. They measure the results of digital adoption, digital potential, digital prospects.

REFERENCE

1. Chakravorti, B. Where the Digital Economy Is Moving the Fastest / B. Chakravorti // Harvard Business Review. – 2015.
2. Chaturvedi, R.S., Chakravorti, B. Digital planet. How competitiveness and trust in Digital Economy vary across the world / R.S. Chaturvedi, B. Chakravorti // The Tufts University Review. – 2017.
3. TOP 10 countries with the most developed digital economy [Electronic resource] // Web-payment.ru. – Accessed: <http://web-payment.ru/article/250/top-10-cifrovaya/>. – Date of accessed: 18.09.2020.

УДК 338.46

О ПОДХОДАХ К ФОРМИРОВАНИЮ НАЦИОНАЛЬНОЙ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ В РЕСПУБЛИКЕ ИРАК

Абдулхасан А.М., асп.
Белорусский государственный университет
г. Минск, Республика Беларусь

Ключевые слова: транспорт, логистика, инновации, транспортно-логистическая система, транспортная отрасль Ирака.

Реферат. В статье рассмотрено важное значение укрепления роли частного сектора в грузовых и пассажирских перевозках. Для повышения эффективности государственно

частного партнерства требуется своевременное формирование национальной транспортно-логистической системы. Отмечено, что частный сектор и иностранные инвестиции могут сыграть важную роль в улучшении инфраструктуры и создании скоростных хабов, что позволит создать новые маршруты. Частный сектор может также оказать эффективную помощь в обеспечении различных придорожных услуг. Рассмотрены основные задачи по формированию транспортно-логистической системы и транспортно - логистических центров, а также подходы к выбору предприятиями формы получения логистических услуг.

Одним из императивов стратегического развития экономики и социальной сферы в Ираке является формирование в стране современной транспортно-логистической системы (ТЛС).

Основными задачами формирования национальной ТЛС являются:

- высокие стандарты благосостояния должны быть обеспечены транспортной доступностью инфраструктуры, рынков, товаров и услуг;
- социальное благополучие, справедливость и согласие возможны только при условии доступности для всех слоев населения качественных транспортных услуг;
- экономика лидерства и инноваций может развиваться лишь при соответствующем техническом и технологическом развитии транспортно-логистического комплекса;
- мирохозяйственная конкурентоспособность отечественной экономики недостижима без транспортного обеспечения доступа хозяйствующих субъектов на зарубежные рынки и т. д.;
- реализация этих мероприятий требует создания соответствующих условий (смещение центра тяжести принятия управленческих решений и ответственности на региональный уровень) конкретизации применительно к стратегии социально-экономического развития провинций Ирака.

Устойчивое развитие транспорта является гарантией единого экономического пространства, свободного перемещения товаров и услуг, конкуренции и свободы экономической деятельности, обеспечения целостности и национальной безопасности, улучшения условий и уровня жизни населения [1].

Ирак нуждается в строительстве современных логистических центров (ТЛЦ), где складские помещения удовлетворяли бы современным стандартам – высокие потолки, ровный пол, выдерживающий большие нагрузки, погрузочно-разгрузочное оборудование, принудительная вентиляция, хорошие подъездные пути, связь с основными автомобильными и железнодорожными магистралями, а также аэропортом.

Основными целями создания транспортно-логистических центров должны стать:

- обеспечение беспрепятственного прохождения грузов через стыковые

пункты транспортных узлов;

- оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта;
- ускорение продвижения внешнеторговых грузов;
- максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта;
- привлечение дополнительных грузопотоков на транспортные коридоры, проходящие по территории Беларуси.

В целом транспортно-логистические центры должны работать на единую технологическую задачу – привлечение грузопотоков, оптимизацию перевозочного процесса, увеличение объемов перевозок и переработки; получение на этой основе прибыли.

Достижение этих целей в конечном итоге должно снизить затраты грузовладельцев на перевозку грузов, уменьшить транспортную составляющую в стоимости продукции, повысить доходность и устойчивость функционирования транспортного комплекса страны, а также будет способствовать развитию экономики страны в целом и увеличению внутреннего валового продукта.

Таким образом, дальнейшее развитие рынка логистических услуг видится именно в развитии логистических компаний уровня 3-PL, поскольку наиболее яркие тенденции рынка в виде глобализации экономической активности, выхода на белорусский рынок более мощных иностранных операторов, а также возрастающие запросы потребителей требуют от белорусских логистических компаний не только повышения качества услуг и гибкости, но и развития комплексной логистической услуги.

Тем самым обуславливается не только развитие отдельных логистических операторов в крупные логистические провайдеры, но и объединение операторов различного профиля в союзы как с другими логистическими операторами, так и с партнерами в различных видах экономической деятельности. В итоге это приведет к повышению качества логистических услуг в целом, развитию логистической инфраструктуры и переходу от оказания отдельных логистических услуг к контрактной логистике, основывающейся на аутсорсинге логистических услуг.

Кроме этого, использование логистических подходов в своей деятельности позволит повысить организационно-экономическую устойчивость предприятий на рынке. Это связано с интегральным эффектом логистического менеджмента, позволяющим объединить усилия управляющего персонала предприятий, его структурных подразделений и логистических партнеров в сквозном управлении материальными и сопутствующими (информационными, сервисными, финансовыми) потоками в полной логистической цепи «закупки–производства–дистрибуция–продажи».

Особенно это важно в условиях экономического кризиса, когда логистика становится одним из инструментов антикризисного управления.

Принципы и методы логистики направлены на получение оптимальных решений,

в частности, на минимизацию полных логистических издержек предприятия. Оптимальные логистические решения могут быть получены предприятием не только по критерию минимума полных затрат, но и по таким ключевым параметрам, как время выполнения логистических циклов. В этой связи предприятиям нужно постоянно осуществлять выбор по двум важнейшим направлениям:

- иметь методику сравнительного анализа величины затрат на развитие логистики на самом предприятии и затрат в случае применения аутсорсинга логистических услуг, то есть привлечения стороннего логистического провайдера;
- иметь методику выбора наилучшего логистического провайдера, который окажет предприятию логистические услуги.

Таким образом, в настоящее время ключевым фактором эффективности транспортно-логистических систем является все более широкое применение цифровых платформ. Поставщики и потребители все чаще взаимодействуют друг с другом без посредников, а ценовые факторы увязки спроса и предложения вытесняются новыми механизмами сотрудничества (коллаборацией), что, в свою очередь, расширяет рынки по составу участников и разнообразию продуктов, приводит к ускоренному применению технических и организационных инноваций на предприятиях, которые становятся более гибкими и маневренными. Одновременно формируется распределенная модель координации взаимосвязей производителей и потребителей через сетевые узлы (гибридный сетевой порядок), позволяющая системам всех уровней повышать свою адаптивность к изменениям внешней среды.

Необходимость перехода к стратегии инновационного развития транспортной отрасли Ирака обусловлена общемировой тенденцией роста роли логистики, совершенствования технологий управления перевозками и логистическими операциями в соответствии с международными стандартами товародвижения и оказания качественных логистических услуг.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Алексеева, К. И. Изучение международных и отечественных тенденций модернизации и инноваций в транспортном комплексе / К. И. Алексеева // Проблемы экономики и менеджмента. – 2013. – № 3. – С. 38–43.