

их реализация – это объективная реальность. Можно много и долго говорить о тех убытках, которые несет мировая экономика, но это не решает проблемы информационной и экономической безопасности бизнеса. Деструктивные элементы имеют обширный арсенал методов и средств, чтобы получать доступ к ресурсам информационных систем или просто нарушать их работоспособность, и очень часто их действия непредсказуемы и заранее не прогнозируемы.

Цифровая трансформация возможна при надежно работающей системе обмена информацией между всеми пользователями, т.е. «транспортная система», а это интернет, должна работать устойчиво и быть управляемой. Но сегодня «транспортная система» управляется из-за рубежа, а это создает дополнительные риски при обработке, хранении и доступе к информации, возможен несанкционированный доступ к информации со всеми нежелательными и противоправными последствиями. Создание собственной «транспортной системы» со всеми вытекающими атрибутами в рамках ЕАЭС должно стать одной из первоочередных задач ЕАЭС.

УДК 37:004

Н. Г. Сияк

кандидат экономических наук, доцент,
профессор кафедры управления и экономики МИУП

С. А. Шавров

кандидат технических наук,
заведующий кафедрой управления и экономики МИУП

ЭКОСИСТЕМА ЦИФРОВОГО КОРИДОРА ШЕЛКОВОГО ПУТИ КАК ПРИМЕР ПОСТРОЕНИЯ МЕЖНАЦИОНАЛЬНЫХ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ

Цель доклада: обозначить посевную стадию стартап-проекта цифровой транснациональной логистической экосистемы «Информационный партнер-провайдер участников цепей поставок цифрового шелкового пути». Актуальность темы обусловлена интенсивным возрастанием роли цифровой логистики. В наименовании проекта применены два специальных термина – «цифровая экосистема» и «шелковый путь». Цифровая экосистема – это комплексный проект, объединяющий большое число участников, информационных сервисов и бизнес-процессов, основанных на принципах взаимовыгодности отношений («win-win»). Цифровые экосистемы могут развиваться как вокруг одной компании или услуги, так и в форме маркетплейса со множеством игроков [1]. «Шелковый путь» – караванная дорога, связывавшая Восточную Азию со Средиземноморьем

начиная с античных времен. В первую очередь использовался для вывоза шелка из Китая, с чем и связано его название. Термин введен немецким географом Фердинандом фон Рихтгофеном в 1877 году.

Проблемы логистики этого пути сегодня – это и затруднения трансграничного перемещения грузов, и проблемы финансовых трансграничных операций, и ошибки в товаросопроводительных документах, которые блокируют дальнейшее движение грузов. Нередко в цепи поставок появляется проблемный участник, который тормозит или даже блокирует всю работу, имеют место изменения типа транспорта или даже страны транзита и перевозчика. Все эти и другие проблемы, в том числе вызванные внешними факторами, влекут высокие затраты, продолжительность логистических цепочек.

В условиях формирования цифровой экономики транспортно-логистическая сфера подвергается трансформации путем внедрения цифровых технологий в деятельность организаций, предоставляющих логистические услуги. Цифровизация ведет к трансформации существующих бизнес-моделей, систем ценообразования, стиля управления, отношения к корпоративной культуре и пр. Как следствие, в 2017 г. стартовал проект под названием «цифровой шелковый путь», в котором Китай намерен выстраивать «цифровой мир» вдоль маршрутов шёлкового пути [2–7]. Суть проекта в реинжиниринге логистических бизнес-процессов «as is» в процессы «as to be» с использованием инновационных технологий глобальных платформ [8] не только в интересах Китая-Беларуси, но и других стран азиатского направления (Пакистан, Иран и др.).

Подходы к аналогичному проекту в Беларуси обсуждались на 5-м Евразийском цифровом форуме 18–20 апреля 2023 года в г. Минске, в рамках конгресса ТИБО-2023, где были обозначены актуальные тренды цифровой трансформации мировой транспортно-логистической системы. Среди них цифровизация транспортно-логистических бизнес-процессов, развитие инфраструктуры на ключевых международных транспортных магистралях; развитие экосистемы цифровых транспортных коридоров и информационно-коммуникационной витрины национальных сервисов; интеллектуальные сервисы и электронный документооборот в транспортно-логистической сфере; цифровизация поставок и их перестройка в новых экономических условиях; электронные навигационные пломбы и прослеживаемость движения товаров в международных бесшовных транспортировках. Остро встал вопрос о создании Единой транспортно-логистической платформы Республики Беларусь.

Представляется, что с учетом особенностей ЧУВО «Международный институт управления и предпринимательства (связь с Китаем)», целесообразно рассмотреть вопрос об участии института в НИОКР логистической экосистемы «Информационный партнер-провайдер участников цепей поставок цифрового шелкового пути». Задача: создание глобальной (трансграничной) платформы и передача ее в

постоянную эксплуатацию специально создаваемому информационному партнер-провайдеру участников цепей поставок. Цели проекта: достижение выгод экономики через сокращение времени и стоимости логистических процессов шелкового пути. Платформа должна обеспечить реинжиниринг четырех кластеров бизнес-процессов (БП), а именно: 1) коммерческие БП (заключение договоров купли-продажи в электронной форме, заказ товаров, консультирование по доставке, запрос оплаты и др.); 2) транспортные БП (оформление транспортной доставки товаров, предоставление товарных накладных, приемка товаров, отчеты о состоянии, отслеживание перемещения по логистическим цепочкам и др.); 3) регуляторные БП (получение лицензий на импорт/экспорт, предоставление таможенных деклараций, предоставление грузовых деклараций, процедуры торговой безопасности, оформление товаров для импорта/экспорта); 4) финансовые БП (предоставление кредитного рейтинга, предоставление страховки, предоставление кредита, выполнение платежей и другие.

Команду цифровой экосистемы в Беларуси могут образовать: 1) государственные органы, заинтересованные в проекте цифрового шелкового пути (Минтранспорта, Минэкономики, Минсвязи); 2) индустриальный парк «Великий камень», представляющий интересы бизнеса Китая в Республике Беларусь; 3) центр цифрового развития Минсвязи и ООО «ФП-Трейд», имеющие опыт разработки торгово-логистических платформ; 4) Национальный центр электронных услуг, оператор системы третьей доверенной стороны; 5) ЧУВО «Международный институт управления и предпринимательства» как разработчик бизнес-аналитики проекта, как глобальный центр подготовки и переподготовки кадров цифровой логистики шелкового пути и как участник логистического агрегатора (Logistics aggregator) – единого оператора цифровой платформы-провайдера цепей поставок.

Список использованных источников

1. Цифровые экосистемы. Высшая школа бизнеса. Центр развития компетенций в бизнес-информатике, логистике и управлении проектами [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://hsbi.hse.ru/articles/tsifrovye-ekosistemy/>. – Дата доступа: 23.03.2023.

2. Лю Ижу. Формирование основ «цифрового шелкового пути» / Лю Ижу, Е. Ф Авдокушин // Мир новой экономики. – № 4. – 2019. – Т. 13. – № 3. – С. 62–71.

3. Лю Ижу. Проект «Один пояс, один путь» 2.0 – стратегия стимулирования глобальной экспансии Китая [Электронный ресурс] / Лю Ижу, Е. Ф Авдокушин. – Режим доступа: https://wne.fa.ru/jour/article/view/247?locale=ru_RU. – Дата доступа: 23.03.2023.

4. Юрова, Н. В. Перспективы сотрудничества КНР и ЕАЭС в области цифровой экономики / Н. В. Юрова, Яо Цзяхуэй // Цифровая трансформация. – 2019. – № 3 (8). – С. 5–16.

5. Королева, А. А. Цифровой шелковый путь [Электронный ресурс] / А. А. Королева. – Режим доступа: <https://elib.bsu.by/handle/123456789/237821>. – Дата доступа: 23.03.2023.

6. Чжан Ваньтин. Цифровой шелковый путь как форма сопряжения ЕЭАС и проекта «Один пояс – один путь» / Чжан Ваньтин, Т. А. Селищева, С. А. Дятлов // Проблемы современной экономики. – 2021. – № 1 (77). – С. 14–19.

7. Ван Юань. Развитие трансграничной электронной торговли в Китае и ее возможности в реализации проекта «Один пояс – один путь» / Ван Юань // Журнал Белорусского государственного университета. – 2019. – № 2. – С. 79–88.

8. Данилин, И. В. Роль глобальных платформ в стимулировании цифровой трансформации: компетенционный и инновационный аспекты / И. В. Данилин, З. А. Мамедьяров // Вестник МГИМО – Университета. – 2020. – Т. 13. – № 3. – С. 267–282.

УДК 378

Н. Г. Сняк

кандидат экономических наук, доцент,
профессор кафедры управления и экономики МИУП

С. А. Шавров

кандидат технических наук,
заведующий кафедрой управления и экономики МИУП

**ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ
ВУЗОВ: ЗАРУБЕЖНЫЙ И ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ОПЫТ
(НА ПРИМЕРЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО ПРОЦЕССА
В МЕЖДУНАРОДНОМ ИНСТИТУТЕ УПРАВЛЕНИЯ
И ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА)**

Международный институт управления и предпринимательства сотрудничает с 7 университетами и 11 высшими профессиональными колледжами Китая, включая Колледж Надежды Юго-Западного университета Цзяотун, Иньчуаньский энергетический университет, Международный университет Индии в Малайзии и Университет Шинаватра в Таиланде. Партнерами также являются университеты России, Казахстана, Турции и других стран. Институт осуществляет Китайско-Белорусский совместный учебный проект по специальностям «Экономика» (профилизация, в том числе, «Цифровая экономика»), «Менеджмент», «Бизнес-администрирование», «Финансы и кредит». С 2023 года институт стал партнером, напрямую взаимодействующим и организующим совместные образовательные проекты с группой «Nore Education Group», объединяющей 32 университета разных стран, в которых обучается 320 тыс. студентов.

На прошедшей 27 апреля 2023 г. международной научно-практической конференции «Инновационное развитие и структурная перестройка экономики» представлен опыт работы ряда зарубежных университетов, который может быть использован учреждениями высшего образования Республике Беларусь, в частности, продемонстрированы примеры: