

И последняя проблема – инновационный климат. Правительство, обладая ресурсами, необходимыми для обеспечения инновационной научно-технической деятельности, должно четко обозначить и выполнять свои обязательства по развитию инновационной деятельности в республике. Для этих целей следует активно использовать методы государственного воздействия (бюджет, налоги), а также механизмы разгосударствления, приватизацию, различные организационные структуры: технополисы, инкубаторы, технопарки, свободные экономические зоны.

В сложившихся сложных условиях Республика Беларусь должна учесть мировой опыт, возникшие диспропорции в социально-экономическом развитии и выработать направления социального и экономического развития с учетом макродинамики устойчивости экономики.

В связи с этим в стране ведется разработка национальной стратегии устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь до 2035 года и программы социально-экономического развития Республики Беларусь на 2021–2025 гг. Главной целью этих документов является повышение конкурентоспособности страны как базы для повышения благосостояния белорусского народа. В стратегии и программе основной акцент делается на модернизацию экономических институтов и организационно-экономических механизмов развития, их гармонизацию с международными нормами в направлении стимулирования и повышения эффективности инвестиций; активизацию и поддержку научно-технической и инновационной деятельности; повышение уровня мотивации для ведения бизнеса и роста производительности труда; обеспечение роста эффективности и качества воспроизводства человеческого капитала; усиление конкурентной устойчивости экономики.

Список использованных источников

1. Бабосов, Е.М. Четвертая промышленная революция в ее экономических аспектах / Е.М. Бабосов // Новая экономика. – 2019. – №2. – С. 28–31.
2. Пелих, С.А. Монетарная основа промышленной политики / С.А. Пелих // Новая экономика. – 2019. – №1. – С. 14–16.
3. Полоник, С.С., Смолярова, М.А. Концепция структурной перестройки реального сектора экономики на основе интеллектуализации индустриального производства / С.С. Полоник, М.А. Смолярова // Новая экономика. – 2020. – №1. – С. 5–16.

УДК 338.49

ФОРМИРОВАНИЕ ЦИФРОВЫХ ПЛАТФОРМ В ЛОГИСТИКЕ

Н.П. Пономарёва

Белорусский национальный технический университет

Инновации будут иметь ключевое значение для развития транспортной отрасли уже в ближайшей перспективе. Цифровизация ведет к серьезным изменениям в логистике, а ее будущее будут определять четыре ключевых фактора: клиентоориентированность, экологическая устойчивость, люди и технологии.

Результатом распространения современных технологий является формирование цифровых платформ. Как отмечается в «Цифровой повестке ЕАЭС 2016-2019-2025», цифровые платформы являются основным элементом развития технологической деятельности в рамках всесторонней кооперации хозяйствующих субъектов государств-членов на основе сквозных процессов, что предполагает привлечение заинтересованных участников, функционирующих в различных традиционных и новых отраслях, на одной цифровой платформе. Формирование цифровых платформ как вида цифровых активов резидентами государств-членов повышает их конкурентоспособность, позволяет постоянно получать их владельцам и юрисдикциям дополнительную интеллектуальную и материальную ценность и выгоду, накапливать компетенции для выхода на международные рынки [1].

Цифровые платформы транспортно-логистической сферы могут быть сформированы на основе территориального принципа интеграции либо информационного принципа. Основным эффектом от создания региональных платформ, которые выступают элементом транспортной

инфраструктуры, является рост ценности предоставляемых услуг за счет взаимодействия различных субъектов на равноправной основе на качественно новом уровне. В качестве примера можно привести European Logistics Platform.

Формирование цифровой платформы по принципу информационного объединения позволяет создать интегратор, в рамках которого осуществляется межорганизационное взаимодействие одновременно для улучшения сервиса и уменьшения транзакционных издержек. Наиболее известными платформами являются национальная логистическая платформа Китая LOGINK, в Европейском Союзе – SELIS, AEOLIX, FENIX.

Так, например, основная цель проекта AEOLIX (Создание Европейской информационно-логистической облачной платформы) заключается в разработке решений по оптимизации грузопотоков, цифровизации управления цепочками поставок, а также преодолении барьеров во взаимодействии корпоративных информационных систем для принятия логистических решений.

В сентябре 2019 года в Европе запущен проект FENIX (Европейская союзная сеть информационного обмена в области логистики), который будет включать в себя 43 бенефициара и 20 структур по внедрению проекта. Его планируется реализовать в течение 36 месяцев с общим бюджетом 60,6 млн евро. FENIX использует методику взаимодействия с существующими модельными механизмами и результатами проектов AEOLIX и SELIS в качестве «строительных блоков».

На повестке дня стоит разработка цифровых платформ и в ЕАЭС. Необходимо отметить, что в настоящее время наиболее эффективно продвигается работа по разработке оптимальных цепочек поставок грузов с использованием цифровых технологий в рамках Союзного государства. Построение единого транспортного пространства осуществляется системно на основе реализации Плана мероприятий по формированию и функционированию объединенной транспортной системы Союзного государства на 2019–2021 гг.

Евразийская экономическая комиссия разработала концепцию экосистемы цифровых транспортных коридоров, которая предполагает предоставление около 100 сервисов на территории всех стран ЕАЭС (расчет маршрутов, электронные путевые листы, электронные международные транспортные накладные, электронные протоколы результатов проверки органами внутренних дел и др.), которые должны быть взаимосвязаны и работать в едином нормативном поле.

Проект планируется реализовать до 2025 года. Из бюджета ЕАЭС будет выделено 5,8 млрд., из бюджетов стран – членов с учетом средств компаний-участниц – 4,2 млрд. руб. Общая сумма затрат может составить 10 млрд. руб. [2]. Экосистема позволит интегрировать все виды перевозок, но полезнее всего она будет для автомобильных перевозок (их доля составляет 82% от общего количества перевозок). Экономический эффект от функционирования экосистемы составит от 50 до 150 млрд. руб.

Список использованных источников

1. Сборник «Цифровая повестка ЕАЭС 2016-2019-2025» [Электронный ресурс] // Официальный сайт Евразийской экономической комиссии. – Режим доступа: http://www.eurasiancommission.org/ru/Documents/digital_agenda_eaeu.pdf. – Дата доступа: 20.09.2020.

2. Седых, О. Цифровая трансформация транспорта и логистики: технологии уже снижают расходы на 40 % / О. Седых [Электронный ресурс] // Информационный портал печатного журнала «Финансовый директор». – Режим доступа: <https://findirector.by/articles/element/tsifrovaya-transformatsiya-transporta-i-logistiki-tekhnologii-uzhe-snizhayut-raskhody-na-40>. – Дата доступа: 10.09.2020.

УДК 802.07.07

MODERN TECHNOLOGIES IN TEACHING BUSINESS ENGLISH

G.V. Prybylskaja

Belarusian National Technical University

Use of modern technologies in teaching business foreign language allows you to open huge opportunities for both students and teachers. In the first place – from the point of view of the