

4. Се Сяюун: продвигать качественную модернизацию сотрудничества между Китаем и Беларусью : [сайт]. – URL: <http://index1520.com/news/se-syaoyun-prodvigat-kachestvennuyu-modernizatsiyu-sotrudnichestva-mezhdu-kitaem-i-belarusyu-eksklyu/> (дата обращения: 05.05.2024).

Представлено 15.05.2024

УДК 656:338

**ЦИФРОВИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ:
3-PL ПРОВАЙДЕР ИЛИ ЭКСПЕДИТОР**

**DIGITALIZATION OF TRANSPORT SERVICES
IN ROAD TRANSPORT: 3-PL PROVIDER OR CONSIGNOR**

Капский П. Д., магистрант,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
P. Kapski, Ph. D. Student
Belarus National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

В статье проанализирован рынок транспортных услуг, приведен анализ основных участников транспортно-экспедиционной деятельности на автомобильном транспорте в условиях цифровизации. Даны определения и очерчены отличия между частным экспедитором и 3-PL провайдером, выявлены недостатки и преимущества, свойственные для них.

The article analyzes the transport services market, provides an analysis of the main participants in transport and consignor activities in road transport in the context of digitalization. definitions are given and differences between a private consignor and a 3-PL provider are outlined, and the disadvantages and advantages inherent to them are identified.

Ключевые слова: транспортная система, логистика, цифровизация, автомобильный транспорт, транспортно-экспедиционные услуги, экспедитор, 3-PL провайдер.

Keywords: transport system, logistics, digitalization, road transport, transport and consignor services, consignor, 3-pl provider.

ВВЕДЕНИЕ

По словам экспертов [1] экономическая рецессия, наблюдающаяся в Европейском Союзе еще с начала пандемии 2020 года, является и будет оставаться насущной темой для обсуждения специалистов еще как минимум несколько лет. Однако помимо оптимизации транспортных расходов как крупные, так и более мелкие предприятия ведут анализ использования соответствующего их потребностям списка транспортно-логистических услуг, постоянно дополняя либо сокращая его в зависимости изменения инфраструктуры предприятия, открытия новых рынков и прочих изменений в структуре предприятия.

ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

Для начала представим непосредственные отличия частного экспедитора от 3-PL провайдера.

Экспедитор (англ. Consignor) – лицо либо компания (юридическое лицо или индивидуальный предприниматель), осуществляющее организацию, документарное и физическое сопровождение представленного к перевозке груза одним или несколькими видами транспорта, а также несущий ответственность за его сохранность [2]. Для маркетплейсов весьма удобно использовать несколько экспедиторов одновременно при отсутствии большого парка транспортных средств, обладающих необходимыми для транспортировки груза характеристиками. Они отличаются умеренной себестоимостью услуг. К недостаткам можно отнести отсутствие спектра услуг, таких как укрупнение, разукрупнение и складирование груза, что и является основным отличием от 3-PL провайдера.

3-PL провайдер – компания, осуществляющая организацию, таможенное и документарное сопровождение, страхование груза, а также сортировку, укрупнение/разукрупнение и хранение груза на собственных площадях (включая промежуточное складирование (cross docking)) [3, 4]. Суть 3-PL провайдера – расширение услуг по обработке груза по сравнению с экспедитором, поэтому 3-PL провайдера принято считать новой

степенью развития компании-экспедитора, особенно с учетом активного использования им информационных систем. Для маркетплейсов 3-PL провайдер весьма удобен при открытии новых рынков (как правило в новых регионах и/или странах), поскольку это позволяет использовать больший объем товара и быстрее реализовывать товар в реалиях отсутствия собственных складских площадей. Помимо маркетплейсов, 3-PL провайдеры показали свою эффективность при взаимодействии с малым и средним бизнесом, при соблюдении условия несоответствия размеров складских площадей, находящихся во владении бизнеса, с реальным объемом запасов, сформированных в процессе деятельности. Однако к минусам данного типа перевозчика можно отнести повышенную себестоимость базовых услуг, что связано в первую очередь со сложностью используемой 3-PL провайдером инфраструктуры.

Согласно БАМЭ, из входящих в топ-50 лучших экспедиторов по результатам хозяйственной деятельности за 2022 год только 4 из 29 предприятий, осуществляющих экспедиторскую деятельность на автомобильном транспорте, являются экспедиторами, остальные же – 3-PL операторы. Также, согласно информации портала Transinfo.by, анализ показал, что из 244 компаний перевозчиков 179 – экспедиторы, и только 65 – 3-PL провайдеры.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Таким образом проанализирован рынок транспортных услуг. На основании вышеизложенного следует, что наиболее доступная форма транспортной компании, такая как экспедитор, закономерно более многочисленна на широком рынке, однако лидерами по хозяйственной деятельности, учитывая размеры, также закономерно становятся 3-PL провайдеры. Установлено, что компаниям, не использующим складские площади 3-PL провайдера выгоднее использовать компанию экспедитора, следовательно подтверждается озвученное ранее предположение.

ЛИТЕРАТУРА

1. Reuters – Braking international News&Views : [сайт]. – URL: <https://www.reuters.com/> (дата обращения: 15.04.2024).
2. Закон Республики Беларусь «О транспортно-экспедиционной деятельности» от 13 июня 2006 г. № 124-З (в ред. Законов Республики Беларусь от 26.12.2007 № 300-З, от 29.11.2010 № 195-З, от 13.07.2016 № 397-З, от 09.11.2018 № 145-З).

3. Ивуть, Р. Б. Аутсорсинг в транспортно-логистической системе Республики Беларусь / Р. Б. Ивуть // Наука – образованию, производству, экономике : материалы 15-й МНПК. – Минск : БНТУ, 2017. – Т. 4. – С. 169–170.

4. Ивуть, Р. Б. Терминологическая структура логистики / Р. Б. Ивуть // Наука – образованию, производству, экономике : материалы Шестой международной научно-технической конференции : в 3 т. / БНТУ ; редкол.: Б. М. Хрусталева, Ф. А. Романюк, А. С. Калиниченко. – Минск : БНТУ, 2008. – Т. 3. – С. 143.

Представлено 12.05.2024

УДК 656:338

**ОСНОВНЫЕ ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ
К ПОСТРОЕНИЮ МОДЕЛЕЙ РАЗВИТИЯ
ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ПРИ ЦИФРОВИЗАЦИИ**

MAIN THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACHES
FOR BUILDING MODELS OF DEVELOPMENT OF LOGISTICS SYSTEMS
IN DIGITIZATION

Ивуть Р. Б., д-р экон. наук, проф., член-корр. НАН Беларуси,
Капский П. Д., магистрант

Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

R. Ivut, Doctor of Economics Sciences, Prof., P. Kapski, Ph. D. Student
Belarus National Technical University, Minsk, Republic of Belarus

Приведен анализ составляющих логистической системы, исследованы модели логистических систем и их основные принципы. Рассмотрены преимущества и недостатки отдельных моделей, применяемых в логистических системах. Выявлены наиболее перспективные для моделирования с точки зрения охвата логистической цепочки.

The analysis of the components of the logistics system is presented, the models of logistics systems and their basic principles are studied.