

E.V. Korchagina

DIGITAL LOGISTICS PLATFORMS: APPROACHES TO CLASSIFICATION

*The research is funded by Russian Foundation for Basic Research,
project № 20-014-00029*

Elena Korchagina – professor, the Higher School of Service and Trade, the Institute of Industrial Management, Economics and Trade, Peter the Great St. Petersburg Polytechnic University, St. Petersburg; professor, the Department of National Economy and Organization of Production, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, Gatchina; Doctor of Economics, associate professor; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru.**

We introduce approaches to classifying digital logistics platforms. The key advantages and disadvantages of digital logistics platforms at national and international level are described. We offer guidelines to create and develop digital logistics platforms within economic integration blocs.

Keywords: digitalization of logistics; digital logistics platforms; international logistics networks; global supply chains.

Е.В. Корчагина

ЦИФРОВЫЕ ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ПЛАТФОРМЫ: ПОДХОДЫ К КЛАССИФИКАЦИИ

*Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ
в рамках научного проекта № 20-014-00029*

Елена Викторовна Корчагина – профессор Высшей школы сервиса и торговли Института промышленного менеджмента, экономики и торговли Санкт-Петербургский политехнический университет Петра Великого, г. Санкт-Петербург; профессор кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, г. Гатчина, доктор экономических наук, доцент; **e-mail: elena.korchagina@mail.ru.**

В статье представлены подходы к классификации цифровых логистических платформ. Описаны основные преимущества и недостатки цифровых логистических платформ национального и международного уровней. Сформированы рекомендации по формированию и развитию цифровых логистических платформ в рамках экономических интеграционных блоков.

Ключевые слова: цифровизация логистики; цифровые логистические платформы; международные логистические сети; глобальные цепи поставок.

Происходящие в настоящее время геополитические изменения провоцируют глубокую трансформацию мировой экономики. Усиление трендов деглобализации, релокация бизнесов и производств, разрыв старых цепей поставок определяют высокую актуальность поиска эффективных решений в области ридизайна международных логистических сетей. Ключевыми задачами логистического ридизайна становится формирование максимальной потребительской ценности для конечного потребителя при обеспечении гибкости глобальной цепи поставок в целом.

Перспективным инструментом решения описанных выше задач являются цифровые логистические платформы (да-

чейными задачами логистического ридизайна становится формирование максимальной потребительской ценности для конечного потребителя при обеспечении гибкости глобальной цепи поставок в целом.

лее – ЦЛП). Они позволяют значительно упростить связи между участниками международной цепи поставок, ускорить процессы товародвижения и сопутствующего документооборота, повысить потребительскую удовлетворенность, эффективность и производительность международных логистических сетей. Перечисленные эффекты могут обеспечить устойчивость и конкурентоспособность как отдельных компаний, так и целых цепей поставок [2]. Примерами ЦЛП могут служить китайский проект «Logink», индийский «iThinkLogistics» и др.

ЦЛП предполагает применение цифровых технологий в цепях поставок с целью улучшения механизма межфирменной координации и повышения эффективности логистических операций. В зависимости от того, обслуживает ЦЛП экосистему одной компании, большого числа национальных компаний, или допускает присутствие зарубежных компаний, их можно разделить на три типа: корпоративные, национальные и международные. Кроме того, в зависимости от наличия или отсутствия публичного доступа к ресурсам платформы, корпоративные ЦЛП можно разделить на публичные и непубличные. Непубличные ориентированы на обслуживание одной компании или ее экосистемы (включая ключевых поставщиков, посредников и покупателей по цепи поставок), публичные предполагают доступ к услугам платформы широкого круга потребителей, в том числе не являющихся прямыми партнерами компании-разработчика или собственника ЦЛП. Так, например, для организации транспортно-логистических процессов, обеспечения взаимодействия между различными видами транспорта, совершенствования складирования и грузопереработки внутри одной компании или внутри ее экосистемы, включающей ключевых партнеров по цепи поставок, могут быть использованы непубличные корпоративные ЦЛП. Это позволяет оптимизировать временные и финансовые издержки компании-собственника ЦЛП и ее заказчиков.

Публичные корпоративные ЦЛП создаются, как правило, крупными транс-

портно-логистическими посредниками. Вторым вариантом формирования публичных корпоративных ЦЛП могут стать платформенные решения, разрабатываемые компаниями, не имеющими реальных физических активов (складов, транспорта и пр.), которые по аналогии с электронными торговыми площадками позволяют установить каналы связи и обеспечить движение денежных потоков, определить условия и стоимость работы транспортно-логистических и экспедиторских компаний. Такие платформенные решения используют концепцию «уберизации» для создания нового формата взаимодействия между участниками рынка логистических услуг, устраняющего лишних посредников из цепей поставок. Примерами публичных корпоративных платформ могут быть «AlibabaLogistics», DHL и др. (табл. 1). [3; 4].

Национальные или международные ЦЛП, как правило, поддерживаются государственными структурами и ориентированы на предоставление логистических сервисов для широкого круга участников и являются публичными. Примерами национальных ЦЛП могут быть «Chuanhua-Highway» (Шанхайская платформа морских перевозок) и Пекинская логистическая платформа. Шанхайская платформа морских перевозок запущена в 2011 г. на базе Шанхайского международного порта. Она является разработкой государственной Шанхайской судоходной биржи. ЦЛП является частью глобальной транспортно-логистической инфраструктуры и оказывает услуги для малых и средних предприятий, занимающихся транспортировкой грузов. Пекинская логистическая платформа также ориентирована на малый и средний бизнес, занятый в торговом-производственной и транспортно-логистической сферах [1]. Примеры ЦЛП из различных классификационных групп представлены в табл. 1 и 2.

К международным ЦЛП относятся «Logink», «NealNet», «ELP», «iThinklogistics» [5; 6; 7; 8]. На них могут быть представлены не только бизнес-структуры, но и регуляторы, осуществляющие контроль за транспортно-логистической и торговой

Таблица 1

Примеры корпоративных ЦЛП в различных классификационных группах по уровню открытости

Степень открытости ЦЛП	
Публичные	Непубличные
AlibabaLogistics, DHL	Газпром

Таблица 2

Примеры ЦЛП в различных классификационных группах по уровню охвата

Уровень охвата ЦЛП		
Корпоративные	Национальные	Международные
AlibabaLogistics, DHL	ChuanhuaHighway, Пекин-ская логистическая платформа	Logink, ELP, IThinklogistics

деятельностью, а также оказывающие сервисные услуги в области информационного, консалтингового и др. типов сопровождения транспортно-логистической деятельности. Анализ преимуществ и недостатков ЦЛП сфокусируем на платформах международного типа как наиболее крупных и значимых для развития экономики и реализации международных проектов.

Общей проблемой, характерной для всех ЦЛП, является высокая ресурсоемкость и высокая стоимость разработки и поддержки. Очевидно, что в настоящее время необходимы ресурсы для создания собственных национальных и международных ЦЛП обладают только крупнейшие государства. Аналогично в корпоративном сегменте развитие ЦЛП ограничено крупными транснациональными компаниями. Этот фактор является серьезным ограничением, сдерживающим распространение и развитие ЦЛП. Примером здесь может служить Россия, на территории которой, несмотря на четко сформулированную позицию о необходимости собственной национальной ЦЛП и создание соответствующего института (Ассоциация «Цифровой транспорт и логистика»), занимающегося ее разработкой и включающего крупнейших игроков российского транспортно-логистического рынка, аналогичной цифровой платформы еще нет.

Другой серьезной проблемой разви-

тия ЦЛП является определенное противоречие интересов и продуцируемое им недоверие между странами и компаниями. Тот факт, что, Китай уже около десяти лет безуспешно стремится включить Россию в орбиту ЦЛП «Logink», говорит о наличии серьезных политико-экономических причин, тормозящих данный процесс. Ключевой из них является потеря части национального суверенитета в случае присоединения к межнациональной ЦЛП другого государства. И если для относительно небольших и не слишком амбициозных игроков международного рынка, например, Кореи и Японии, присоединившихся к «Logink», такой выбор представляется безальтернативным, то для стран, претендующих на роль регионального лидера, он неприемлем. Именно поэтому, с учетом постепенно обостряющейся глобальной политико-экономической ситуации, выбор России как безусловного регионального лидера может состоять только в разработке собственной ЦЛП с дальнейшим подключением к ней стран, входящих в ЕАЭС и далее.

Также среди недостатков ЦЛП можно выделить относительно невысокую ценность ее услуг при небольшом числе участников (т.е., обратную сторону сетевого эффекта). Таким образом, большую значимость и перспективность будут иметь ЦЛП с большим числом участников. Основные преимущества и недостатки национальных и международных ЦЛП пред-

ставлены в табл. 3.

Необходимо отметить, что внедрение цифровых логистических платформ позволяет развивать интеграционные процессы между странами, создавая тем самым «единое окно» транспортно-логистического комплекса. В связи с этим, процессы региональной экономической интеграции или поляризации, усиливающиеся на фоне мировых деглобализационных трендов, приведут к тому, что наличие крупной международной ЦЛП в макрорегионе станет необходимостью, определяющей эффективность и конкурентоспособность региональных цепей поставок. Таким образом, всем странам, имеющим

надежды на сохранение конкурентных позиций в транспортно-логистической сфере, следует стремиться к созданию международных ЦЛП, позволяющих объединить логистические сети стран-участниц регионального интеграционного блока. Важно также, чтобы ЦЛП предложила участникам конкретные востребованные сервисы, позволяющие реально повысить эффективность и конкурентоспособность цепей поставок, иначе она превратится просто в дополнительную площадку для обсуждения вопросов развития транспортно-логистической отрасли, не генерирующую дополнительную логистическую ценность.

Таблица 3

Преимущества и недостатки национальных и международных ЦЛП

Преимущества национальных и международных ЦЛП	Недостатки национальных и международных ЦЛП
Обеспечение доступа к нормативно-правовой базе, регулирующей внутреннюю и международную торговлю и логистику	Высокая стоимость разработки
Ускорение и упрощение поиска надежного логистического или транспортного партнера	Высокая стоимость сервисной поддержки
Упрощение процедуры заключения договоров и проведения сделок, а также мониторинга их выполнения	Высокая ресурсоемкость
Обеспечение отслеживания движения грузов и транспортных средств	Противоречия в интересах участников
Перенаправление грузопотоков по оптимальному маршруту с использованием оптимальных видов транспорта	Недоверие между участниками
Контроль внутренних и международных торгово-экономических операций и транспортно-логистического рынка со стороны государственных структур	Угроза потери национального экономического суверенитета странами, не являющимися разработчиками ЦЛП
Сетевой эффект: рост ценности предоставляемых ЦЛП услуг с ростом числа участников	Относительно невысокая ценность услуг ЦЛП при небольшом числе участников

ЛИТЕРАТУРА

1. *Абдулхасан А.М.* О подходах к выбору цифровой платформы для транспортно-логистических операций / А.М. Абдулхасан // Актуальные проблемы науки XXI века. – 2019. – № 8. – С. 71–75.

2. *Корчагина Е.В.* Стратегическое управление социально-экономической устойчивостью предприятия / Е.В. Корчагина // Проблемы современной экономики. –

2009. – № 1(29). – С. 150–154.

3. Официальный сайт AlibabaLogistics. – URL: <https://logistics.alibaba.com/> (дата обращения: 20.04.2022).

4. Официальный сайт DHL. – URL: <https://www.dhl.com/> (дата обращения: 20.04.2022).

5. Официальный сайт ЦЛП «ELP». – URL: <http://www.european-logistics->

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

platform.eu/ (дата обращения: 20.04.2022).

6. Официальный сайт ЦЛП «iThinkLogistics». – URL: <https://www.ithinklogistics.com/> (дата обращения: 20.04.2022).

7. Официальный сайт ЦЛП «Logink».

– URL: <http://www.logink.cn> (дата обращения: 20.04.2022).

8. Официальный сайт ЦЛП «NealNet». – URL: <http://english.neal-net.net/> (дата обращения: 20.04.2022).