

Шестым направлением является подготовка кадров и развитие исследований. Учебные заведения и исследовательские организации должны адаптировать свои программы обучения к новым требованиям, создавая учебные курсы, ориентированные на цифровизацию. Проведение научных исследований, направленных на разработку инновационных решений и технологий, позволит повысить эффективность транспортных систем [2].

Таким образом, внедрение и развитие цифровых технологий в транспортной и логистической деятельности представляют собой комплексный процесс, предполагающий взаимодействие различных компонентов (инновационные технологии, системы автоматизации, платформы) и способствующий превращению транспортных систем в более эффективные, безопасные и экологически чистые.

ЛИТЕРАТУРА

1. Протасеня, С. И. Устойчивое развитие транспортной системы Республики Беларусь и ее интеллектуализация / С. И. Протасеня, Ю. Е. Трубина // World of Science: сб. ст. X Междунар. науч.-практ. конф., Пенза, 30 нояб. 2024 г. – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2024. – С. 99-101.
2. Указ Президента Республики Беларусь от 29 ноября 2023 г. № 381 «О цифровом развитии» [Электронный ресурс] // [president.gov.by.](https://president.gov.by/) – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/documents/ukaz-no-381-ot-29-noyabr>. – Дата доступа: 27.01.2025.

УДК 339.5

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВОЙ ПЛАТФОРМЕННОЙ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Протасеня С. И.

УО «Гродненский государственный университет имени Янки Купалы»
г. Гродно, Республика Беларусь

Современные экономические условия диктуют необходимость стратегической трансформации логистических цепей поставок с учетом цифровизации. Трансформация включает не только автоматизацию процессов, но и создание интегрированной цифровой инфраструктуры, которая будет объединять всех участников цепочки поставок для более оперативного обмена информацией и ресурсами.

Цифровая платформенная инфраструктура представляет собой совокупность программных и аппаратных средств, которые позволяют осуществлять взаимодействие и обмен информацией между различными участниками рынка в реальном времени. Такие платформы включают системы для управления цепями поставок, электронные рынки, а также платформы для обмена документами и информацией.

Цифровая платформенная инфраструктура обеспечивает возможности для эффективного взаимодействия в форматах B2B (бизнес для бизнеса), B2G (бизнес для государства) и G2B (государство для бизнеса). Формат B2B – платформы упрощают процесс закупок, позволяя организациям находить и взаимодействовать с партнерами, сокращая время на поиск и оценку поставщиков. Электронные договоры и контракты, оформленные на платформе, позволяют минимизировать риски и упрощают процесс согласования условий. Формат B2G – платформы позволяют бизнесу беспрепятственно взаимодействовать с государственными органами, например, участие в тендерах и закупках становится более прозрачным и доступным. Формат G2B – платформы упрощают взаимодействие между государственными органами и бизнесом, играют важную роль в экономической экосистеме (стимулируют инновации и развитие бизнеса), так как включают в себя множество процессов, таких как лицензирование, налогообложение, предоставление субсидий и программ поддержки (обучение предпринимателей, финансирование стартапов и др.) [1].

Еще одним из ключевых аспектов, который позволяет реализовать цифровая платформенная инфраструктура, является бесшовное товародвижение: интеграция с государственными системами, например, с таможенными информационными системами, упрощает процесс прохождения товаром границы; использование электронных документов (счета-фактуры, накладные, сертификаты) снижает объем бумажной документации, ускоряя процесс обработки и минимизируя ошибки.

К стратегическим направлениям развития цифровой платформенной логистической инфраструктуры можно отнести: автоматизацию процессов, что позволит повысить скорость обработки заказов и снизить вероятность ошибок; создание единой цифровой платформы, которая объединит всех участников логистической цепи (поставщики, перевозчики, транспортно-логистические центры и конечные потребители), что позволит более эффективно управлять ресурсами и оптимизировать маршруты; использование больших данных и аналитических инструментов для обработки информации о спросе и предложении, что поможет организациям предсказывать изменения на рынке и принимать обоснованные решения для снижения затрат и повышения уровня обслуживания клиентов; внедрение IoT-устройств в логистические процессы позволит отслеживать состояние товаров в реальном времени, собирая данные о температуре, влажности и других важных параметрах; разработка удобных интерфейсов и приложений для клиентов и партнеров, позволяющих легко взаимодействовать с логистической системой, что влияет на удовлетворенность клиентов и лояльность к организации; внимание к экологическим аспектам логистики, таким как снижение углеродного следа и внедрение

зеленых технологий. В ходе реализации этих стратегических направлений компании могут не только повысить свою эффективность, но и адаптироваться к быстро меняющимся условиям рынка, что важно для поддержания конкурентоспособности [2].

Таким образом, дальнейшее развитие цифровой платформенной логистической инфраструктуры требует комплексного подхода, включающего в себя внедрение передовых технологий, создание единой платформы для участников цепей поставок и постоянную адаптацию к изменениям в рыночной среде. Интегрированные цифровые решения позволят не только снижать логистические затраты и транзакционные издержки, повышать эффективность взаимодействия в B2B, B2G и G2B форматах, но и создают основу для инновационного устойчивого развития, повышения конкурентоспособности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Протасеня, С. И. Устойчивое развитие транспортной системы Республики Беларусь и ее интеллектуализация / С. И. Протасеня, Ю. Е. Трубина // World of Science: сб. ст. X Междунар. науч.-практ. конф., Пенза, 30 нояб. 2024 г. – Пенза: МЦНС «Наука и Просвещение», 2024. – С. 99-101.
2. Указ Президента Республики Беларусь от 29 ноября 2023 г. № 381 «О цифровом развитии» [Электронный ресурс] // [president.gov.by](https://president.gov.by/ru/documents/ukaz-no-381-ot-29-noyabr). – Режим доступа: <https://president.gov.by/ru/documents/ukaz-no-381-ot-29-noyabr>. – Дата доступа: 27.01.2025.

УДК 947.6 «1944-1954»

К ВОПРОСУ О ПЕРИОДИЗАЦИИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОЛЬСКОГО ПОДПОЛЬЯ В 1944-1954 ГГ.

Рыбак Н. А.

УО «Гродненский государственный аграрный университет»
г. Гродно, Республика Беларусь

На территории западных областей БССР после освобождения их от немецко-фашистских захватчиков продолжало действовать польское подполье, представленное Армией Крайовой, а после ее роспуска в январе 1945 г. постаковскими формированиями. В деятельности польского подполья в 1944-1954 гг. можно выделить следующие периоды.

Первый период (июль 1944 – январь 1945 г.) хронологически совпадает с освобождением западных областей БССР от немецко-фашистских захватчиков Красной армией и продолжается до 19 января 1945 г., когда приказом Главного коменданта АК генерала Л. Окулицкого Армия Крайова была официально распущена. Советское командование одновременно с освобождением западных областей БССР приступило к разоружению и ликвидации польских вооруженных формирований, отклонивших предложение советской стороны влиться в ряды Войска Польского генерала