

складская, транспортная, производственная, распределительная логистика, управление производственными процессами, владение инструментами математического анализа и ИТ-технологиями. Подобные специалисты способны обеспечить построение эффективных логистических систем, снижение издержек и рисков. В Беларуси ряд компаний активно осуществляют действия в данном направлении. Инновационные подходы в логистической деятельности при соответствующей поддержке государства могут быть распространены для реализации, что в свою очередь приведет к качественно новому этапу развития национальной логистики.

Список использованной литературы

1. Роль информационных технологий в международной логистике [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://helpiks.org/3-9341.html>. – Дата доступа : 06.11.2018.
2. 10 трендов логистики, которые изменят белорусский бизнес в ближайшем будущем [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <https://probusiness.io/strategy/1203>. – Дата доступа : 08.11.2018.
3. *Антюшеня, Д. М.* Транспортно-логистическая система Республики Беларусь: становление и развитие / Д. М. Антюшеня. Минск, 2016. – 222 с.
4. Состояние и перспективы развития системы транспорта и логистики / Минво транспорта и коммуникаций Респ. Беларусь. – Минск, 2009. – 123 с.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

О. М. Мещерякова

Полоцкий государственный университет
Новополоцк, Беларусь

This article describes the economic essence of the logistics infrastructure. Considered the current state of the logistics infrastructure of the Republic of Belarus. Proposed promising directions in the development of logistics infrastructure in accordance with modern market demands.

Устойчивое социально-экономическое развитие страны и рыночная адаптивность во многом зависят от состояния логистической инфраструктуры. Развитие логистической системы в Республике Беларусь привело к форми-

рованию логистической инфраструктуры, состоящей только из транспортной и складской составляющих, не отражающих в полной мере научного осмысления сущности логистической инфраструктуры.

Обобщив полученные в ходе исследования результаты, можно отметить, что на сегодняшний день нет единого подхода ни к интерпретации сущности понятия «логистическая инфраструктура», ни к ее составу, что определяет актуальность исследования.

Так, Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс [1], Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт [2], В. И. Сергеев [3], Б. А. Аникин [4], С. А. Таран [5], Н. Г. Куваев [6] под логистической инфраструктурой понимают совокупность объектов инфраструктуры, включающих промышленные предприятия, транспортные организации, склады, терминалы, торгово-посреднические организации, обеспечивающие нормальные условия деятельности хозяйствующих субъектов. Иными словами, это элементы, связанные с дополнительной обработкой товаров, с оказанием торговых, бытовых и административных услуг, которые обеспечены необходимыми материально-техническими, информационными, человеческими, природными, финансовыми и иными ресурсами.

В то время как А. М. Гаджинский [7], Ю. М. Неруш [8], В. С. Колодин [9], А. В. Дмитриев [10], П. Г. Швалов, В. Ф. Лукиных [11], А. Д. Чудаков [12], А. Л. Носов [13] трактуют логистическую инфраструктуру как подсистему логистической системы, предназначенную для выполнения логистических функций в сфере закупок, производства, хранения, распределения и доставки продукции в целях повышения эффективности функционирования материальных, информационных, финансовых и других потоков.

Анализ научной литературы позволяет сделать вывод о том, что в настоящее время такие понятия, как «транспортная инфраструктура» и «складская инфраструктура» довольно часто связывают с категорией «логистическая инфраструктура». Содержание логистической, транспортной, складской инфраструктуры основывается на понимании соответствующего вида экономической деятельности как инфраструктуры экономической системы соответствующего уровня (мирового, страны, региона). При этом каждая инфраструктура характеризуется наличием иерархически организованных отношений, в которых логистическая инфраструктура – это категория наивысшего порядка, включающей транспортную и складскую инфраструктуру.

Преимуществом развития логистической инфраструктуры Республики Беларусь, является наличие системного подхода, представленного в государственных программах (до 2020 и 2030 гг.).

Например, республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. способствует развитию логистической инфраструктуры и повышению эффективности ее использования, а также формированию благоприятных условий для привлечения инвестиций в создание объектов логистической инфраструктуры.

Об эффективном развитии логистической инфраструктуры республики говорит комплексная оценка эффективности логистической деятельности, представленная в виде индекса эффективности логистики (LPI). Который показал, что в 2018 г. Республика Беларусь заняла 103 позицию из 160 стран мира, поднявшись на 17 позиций в рейтинге по сравнению с 2016 г. (см. таблицу).

**Индекс эффективности логистики (LPI)
Республики Беларусь в глобальном рейтинге**

	2016 г.	2014 г.	2012 г.	2007 г.
Позиция Республики Беларусь в глобальном рейтинге	120	99	91	74
Количество стран принимавших участие комплексной оценке логистической деятельности	160	160	160	150

И с т о ч н и к: Global Rankings, Worldbank.

Реализация программ развития логистической системы в Республике Беларусь позволяет поэтапно создать инфраструктуру логистических центров различных типов, а также развивать на предприятиях, оказывающих логистические и сопутствующие им услуги, необходимую емкость складских площадей.

Так, за последние годы логистическая инфраструктура республики прирастала в основном за счет ввода новых складских площадей логистическими операторами. По оценкам экспертов общая площадь крытых складских площадей класса «А» и «В» по состоянию на 2017 г. составляла более 720 тыс. м², из них склады общего пользования – 570 тыс. м², склады временного хранения и таможенные склады – 107 тыс. м², низкотемпературные и склады-холодильники – 43 тыс. м². Общая площадь современных контейнерных терминалов более 150 тыс. м².

Прогнозируется, что к окончанию 2018 г. складские площади класса «А» и «В» составят порядка 900 тыс. м², а к 2020 г. – 1 млн м².

Согласно данным справочника «Транспорт и логистика, 2017» в республике функционируют 43 субъекта хозяйствования логистической на-

правленности, 9 из 16 торгово-логистических (оптово-логистических) центров обслуживают собственные грузопотоки. Из всех действующих логистических центров 12 являются государственными (6 из них относятся к РУП «Белтаможсервис»), остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов из России, Азербайджана, Ирана.

В сфере транспортной деятельности Беларуси задействовано более 13 тыс. организаций различных форм собственности и свыше 17 тыс. индивидуальных предпринимателей. Согласно данным Национального статистического комитета Республики Беларусь по итогам 2017 г. грузооборот страны с учетом транспортировки по трубопроводам нефти и газа увеличился на 6 %, без учета – на 13,8 %.

Перспективными направлениями в развитии логистической инфраструктуры в соответствии с современными запросами рынка товародвижения являются [14]:

- развитие объектов логистической инфраструктуры (в том числе логистических центров) в Республике Беларусь и за ее пределами с учетом экономически обоснованного их включения в национальные и международные цепи поставок;

- формирование логистической инфраструктуры с учетом территориального развития объектов транспорта (аэропортов, терминалов, железнодорожных станций, речных портов), генеральных схем развития транспортных узлов и принципов интермодальности;

- интеграция объектов логистической инфраструктуры в существующие и перспективные международные цепи доставки, транспортные коридоры, глобальные интеграционные схемы товародвижения и развитие пропускных способностей логистической инфраструктуры исходя из тенденций развития экономики Республики Беларусь до 2030 г.;

- повышение транзитного потенциала путем вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы Республики Беларусь в международные проекты рынка товародвижения, базовыми проектами из которых следующие: 1) интегрирование логистической инфраструктуры и технологии в реализацию концепции «Один пояс, один путь»; 2) интегрирование в деятельность международных контейнерных операторов и реализация инновационных технологий в сфере контейнерных перевозок, в том числе пропуск контейнерных потоков в направлении Китай – Европейский союз – Китай по территории Республики Беларусь;

- корпоративное объединение при создании региональных логистических схем товародвижения на основе взаимного использования логистической инфраструктуры: складских помещений, транспортных средств и пр.;

- развитие терминально-складской инфраструктуры для переработки контейнеров по мере роста контейнерных перевозок;
- обеспечение комплексности развития объектов логистической инфраструктуры;
- развитие логистических схем поставок на основе рынка товародвижения свободных экономических зон. В Беларуси предусмотрено расширение территории четырех СЭЗ: «Могилев», «Витебск», «Минск» и «Гродноинвест» и возможности развития их инфраструктуры в соответствии с Указом Президента Республики Беларусь от 22 августа 2018 года № 346;
- развитие рынка логистических услуг, способствующего максимальной реализации принципа мультимодальности;
- развитие региональной системы распределения транспортно-логистических услуг;
- интеграция в глобальные международные транспортные и логистические организации и вовлечение их в логистическую сферу экспортно-ориентированных товаропроводящих сетей. Базовый проект – Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» с учетом позиционирования данного парка как опорной точки Экономического пояса Шёлкового пути;
- обновление транспортных ресурсов, соответствующих инновационным решениям, способствующим обеспечению уровня опережающего развития и реализации целей и принципов устойчивого развития, определенных Организацией Объединенных Наций;
- развитие трансграничного потенциала логистической системы путем интеграции с рынками Европейского союза; развитие функций логистического интегратора между Европейским союзом и Евразийским экономическим союзом.

Успешное развитие логистической инфраструктуры является одним из ключевых факторов поддержания долгосрочного устойчивого и сбалансированного экономического роста страны. При этом наиболее сложной задачей видится поиск и диверсификация источников ее финансирования.

В этой связи считаем, что применение государственно-частного партнерства как механизма долгосрочного сотрудничества государства и частного бизнеса позволит реализовать инфраструктурные проекты (по обновлению изношенных объектов логистической инфраструктуры, введению в эксплуатацию новых мощностей и пр.), с помощью капитала, инноваций и ресурсов частного бизнеса.

Для привлечения инвестиций со стороны частного бизнеса необходимо разработать комплекс стимулирующих мер в целях нахождения разумно-

го баланса риска и доходности инфраструктурных проектов. Прежде всего должны быть обеспечены эффективные условия участия частного капитала в подобного рода проектах по примеру лучших мировых практик.

Одновременно при успешном взаимодействии государства и частного бизнеса выгоду получает и третья сторона – общество, в виде более качественного предоставления услуг.

Таким образом, позитивные изменения в деятельности товаропроизводителей Республики Беларусь, расширение внешней торговли, реализация программ развития Республики Беларусь позволяют перейти к комплексному вектору развития логистической системы Республики Беларусь: активной интеграции логистической инфраструктуры и предприятий в национальный и международный рынки товародвижения.

Список использованной литературы

1. *Бауэрсокс, Доналд Дж.* Логистика: интегрированная цепь поставок : пер. с англ. / Доналд Дж. Бауэрсокс, Дейвид Дж. Клосс. – М., 2005. – 640 с.
2. *Сток, Дж. Р.* Стратегические управления логистикой : пер. с англ. / Дж. Р. Сток, Д. М. Ламберт. – М., 2005. – 797 с.
3. *Сергеев, В. И.* Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / В. И. Сергеев. – М., 2005. – 976 с.
4. *Аникин, Б. А.* Логистика : учебник / Б. А. Аникин. – М., 2002. – 368 с.
5. *Таран, С. А.* Логистическая стратегия предприятия: разработка и реализация. Практические рекомендации / С. А. Таран. – М., 2010.
6. *Куваев, Н. Г.* Введение в логистику / Н. Г. Куваев. – М., 2006. – 347 с.
7. *Гаджинский, А. М.* Логистика : учеб. для высших и средних специальных учебных заведений / А. М. Гаджинский. – М., 1999. – 228 с.
8. *Неруш, Ю. М.* Логистика : учебник / Ю. М. Неруш. – М., 2006. – 520 с.
9. *Колодин, В. С.* Логистическая инфраструктура регионального товарного рынка : учеб. пособие / В. С. Колодин. – Иркутск, 1999. – 174 с.
10. *Дмитриев, А. В.* Логистическая инфраструктура : учеб. пособие / А. В. Дмитриев. – СПб., 2012. – 65 с.
11. *Швалов, П. Г.* К вопросу об идентификации логистической инфраструктуры на региональном уровне / П. Г. Швалов, В. Ф. Лукиных // Управление и бизнес. Вестник КрасГАУ. – 2012. – №5. – С. 9–13.
12. *Чудаков, А. Д.* Логистика : учебник / А. Д. Чудаков. – М., 2001. – 480 с.
13. *Носов, А. Л.* Региональная логистика / А. Л. Носов. – М., 2007. – 168 с.
14. *Мещерякова, О. М.* Логистическая инфраструктура: сущность, проблемы и перспективы развития в Республике Беларусь / О. М. Мещерякова // Актуальные проблемы экономики и менеджмента. – 2018. – № 2 (18). – С. 71–77.