

А. И. Горбачева¹, Е. С. Евкович², А. И. Симоненко³

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь,

¹ *anna_cc@tut.by, ² liza.evkoich@mail.ru, ³ simonenkonastyaa@gmail.com*

ИНФРАСТРУКТУРА: ПРОБЛЕМЫ И РЕШЕНИЯ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ СИСТЕМАХ

Основное внимание уделяется проблемам инфраструктурных объектов логистических систем. Исследуются и классифицируются инфраструктурные вопросы, связанные с функционированием и развитием логистических систем. Рассмотрены особенности их решения. На основе анализа существующих нормативных документов по данному вопросу выделены направления решения задач развития логистических систем. Предложены пути решения важнейшей задачи, а именно активизации инвестиций в инфраструктурные объекты логистических систем.

Ключевые слова: логистические системы, инфраструктура, инфраструктурные проблемы, инфраструктурные объекты, концессия, ускоренная амортизация

A. Gorbacheva¹, E. Ewkowicz², A. Simonenko³

School of Business of BSU, Minsk, Belarus,

¹ *anna_cc@tut.by, ² liza.evkoich@mail.ru, ³ simonenkonastyaa@gmail.com*

INFRASTRUCTURE: PROBLEMS AND SOLUTIONS IN LOGISTICS SYSTEMS

The article is devoted to the problems of infrastructure objects of logistics systems. Infrastructure issues related to the functioning and development of logistics systems are investigated and classified. The features of their solution are considered. Based on the analysis of existing regulatory documents on this issue, the directions for solving problems of development of logistics systems are identified. The ways of solving the most important task, namely, the activation of investments in infrastructure objects of logistics systems, are proposed.

Keywords: logistics systems, infrastructure, infrastructure problems, infrastructure facilities, concession, accelerated depreciation

Формирование логистической инфраструктуры предполагает наличие объектов, нужных для осуществления логистических функций. Инфраструктура образует каркас, на котором строится система логистики и ее работа.

Идея сквозного управления материальными потоками на возможно более протяженных логистических цепях неизбежно ставит проблемы инфраструктурного характера. Имеется несколько групп таких инфраструктурных вопросов, связанных с функционированием логистических систем [1].

1. Необходимо наличие складских объектов сети, особенно в крупных городах и в крупных транспортных узлах.

Особенности решения: обязательен учет множества факторов (численность, уровень доходов населения, развитие розничных сетей, также и развитие оптовой торговли, потоки экспорта и импорта, транспортная и инфраструктурная составляющие региона).

2. Качество и уровень обслуживания при высокой конкуренции на рынке логистических систем.

Особенности решения: рост потребностей клиентов логистических сетей, развитие логистической культуры увеличивает спрос на более высокий этап интеграции в логистике, т. е. получение статуса 3PL, затем 4PL – статуса и переход к 5PL. И, конечно, повышение скорости и качества предоставляемых услуг за счет внедрения современных информационных систем и программ.

3. Проблема привлечения инвестиций в развитие транспортно-логистической отрасли.

Особенности решения: формирование комплекса взаимосогласованных по ресурсам и срокам проектов развития; внедрение проектных механизмов управления инвестициями; концентрация ресурсов на приоритетных задачах, мониторинг состояния инфраструктуры для корректировки стратегических действий, активизация концессии [2].

4. Проблема амортизации долгосрочных объектов.

Особенности решения: управление состоянием объектов инфраструктуры требует оптимального обновления фондов инфраструктурного комплекса и обеспечения его объектами сервисных услуг с учетом потребностей пользователей. Это осуществляется за счет более быстрой смены и обновления оборудования, его активной части, что возможно облегчить применением современных, ускоренных методов начисления амортизации.

Эффективность логистики напрямую зависит от инфраструктуры и ее постоянной адаптации к изменениям [3]. Если обратиться к Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 г. [4], то можно выделить следующие целевые ориентиры, положенные в основу вышеупомянутой Концепции:

- рост позиции Республики Беларусь в мировом рейтинге по индексу эффективности логистики *LPI* до уровня не ниже 50 к 2030 г. (сейчас – 43,4);
- рост по отношению к 2016 г. объема логистических и транспортно-экспедиционных услуг в 2 раза;
- увеличение доходов от транзита по отношению к 2016 г. в 2 раза.

Среди основных факторов, замедляющих темпы развития логистической системы Республики Беларусь, отмечены [3]:

- наличие отдельных препятствий по внешнему контуру товародвижения Республики Беларусь;
- неконкурентные ставки логистических составляющих в цене товара (тарифы, арендные ставки складских помещений и др.);
- недостаточный уровень присутствия 3PL- и 4PL-операторов на рынке логистических услуг;
- недостаточность территориального развития логистических центров, количества складских помещений повышенного уровня, автоматизации складских процессов и вовлеченности логистических объектов в экспортно-ориентированные логистические схемы доставки;
- наличие ограничений пропускных способностей объектов логистической инфраструктуры (складских помещений, таможенной и транспортной инфраструктуры).

В качестве решения вышеуказанных проблем в Концепции предлагается создание и постоянное совершенствование необходимых правовых, нормативных, организационных, экономических, инфраструктурных и иных условий, позволяющих участникам рынка экономической деятельности получать необходимые услуги в процессе товародвижения. Государство может участвовать в развитии логистической системы в различных формах сотрудничества с бизнесом, в том числе в рамках механизма государственно-частного партнерства. Прямых государственных инвестиций в данную отрасль не предполагается.

Помимо Концепции есть Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [5]. Она охватывает более короткий временной

период и ставит своей целью совершенствование условий логистической деятельности, повышение эффективности использования логистической инфраструктуры и транзитного потенциала Республики Беларусь.

Особо следует отметить, что в вышеуказанной Республиканской программе описаны экономические и геополитические риски ее реализации, среди которых:

- уровень спроса в странах ЕС на основные сырьевые ресурсы: нефть и нефтепродукты, минеральные удобрения, черные металлы, лес и лесоматериалы;
- сохранение неравных условий осуществления хозяйственной деятельности субъектов логистического бизнеса в рамках Евразийского экономического союза;
- высокая конкуренция логистических центров (операторов) в соседних странах ЕС;
- сложность технических регламентов в рамках ЕАЭС;
- взаимоотношения Республики Беларусь со странами ЕС и Российской Федерацией, а также Российской Федерации с другими государствами.

Указанные риски минимизируются за счет внесения соответствующих изменений в законодательство, регулирующее логистическую, транспортную, транспортно-экспедиционную и иные виды деятельности. Также предусматривается усиление международной координации и укрепление сотрудничества в рамках интеграционных проектов и образований; расширение географии и увеличение количества товаропроводящих сетей национальных экспортеров; улучшение логистического сервиса; развитие инфраструктуры и информационно-коммуникационных технологий в логистической сфере; повышение уровня профессиональной подготовки специалистов в сфере логистики.

Стоит заметить, что финансовое обеспечение реализации Республиканской программы не предусмотрено. Планируется, что ряд инвестиционных проектов по развитию логистической инфраструктуры будет финансироваться в рамках программ по развитию транспорта, дорожного хозяйства, энергосистемы, услуг в сфере связи и информатизации либо в форме государственно-частного партнерства.

Анализируя и обобщая все вышесказанное, с учетом значимости инфраструктурных объектов логистических систем и отсутствия прямого государственного финансирования, следует сконцентрировать внимание на активизации инвестиций инфраструктурных объектов, а именно:

- организовывать с предоставлением государственных гарантий конкурсы, аукционы по инвестированию в инфраструктурные объекты, требующие развития и модернизации;
- активно внедрять ускоренную амортизацию как транспорта, так и прочих объектов инфраструктуры с будущим увеличением ее возможностей;
- расширять единые для всех налоговые льготы (как зарубежным, так и отечественным инвесторам);
- развивать концессию по инфраструктурным объектам;
- принимать антимонопольные меры, поддерживающие конкуренцию.

Список использованных источников

1. Преимущества публичного размещения [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/uploads/files/001639_740687_8ЕСМ_DeutscheBank.pdf. – Дата обращения: 26.09.2019.
2. Горбачева, А. И. Концессия дорог в Республике Беларусь через призму мирового опыта: оптимизация коммерческой и бюджетной эффективности проектов / А. И. Горбачева, А. Н. Руселевич // Наук. вісн. Міжнар. гуманітарного ун-ту: зб. наук. пр. Сер. Економіка і менеджмент. – 2017. – Вип. 26. – Ч. 1. – С. 42–48.

3. Горбачева, А. И. Концессионные соглашения как фактор развития автотранспортной инфраструктуры в Республике Беларусь / А. И. Горбачева, А. Н. Руселевич // Бизнес. Инновации. Экономика : сб. науч. ст. / Ин-т бизнеса и менеджмента технологий БГУ. – 2017. – Вып. 1. – С. 96–102.

4. Об утверждении Концепции развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2030 г. [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 28 дек. 2017 г., № 1024 // Нац. правовой интернет-портал Респ. Беларусь. – Режим доступа: <http://pravo.by/document/?guid=3871&p0=C21701024>. – Дата доступа: 07.03.2020.

5. Об утверждении Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [Электронный ресурс] : постановление Совета Министров Респ. Беларусь, 18 июля 2016 г., № 560 // ЭТАЛОН. Законодательство Респ. Беларусь / Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2019.

УДК 339.565:656.13(476)

П. А. Дроздов

Институт бизнеса БГУ, Минск, Беларусь, drozdov77@sbmt.by

МЕРОПРИЯТИЯ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА РЕАЛИЗАЦИЮ И ДАЛЬНЕЙШИЙ РОСТ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦИАЛА БЕЛАРУСИ НА АВТОТРАНСПОРТЕ

В результате анализа современного состояния логистической системы автомобильного транспорта Республики Беларусь представлены мероприятия, направленные на реализацию и дальнейший рост транзитного потенциала Беларуси на автотранспорте.

Ключевые слова: *транзит, транзитный потенциал, автомобильный транспорт, грузоперевозки, транспортные коридоры, транзитные поездки*

P. Drozdov

School of Business of BSU, Minsk, Belarus, drozdov77@sbmt.by

ACTIVITIES AIMED AT IMPLEMENTATION AND FURTHER GROWTH OF BELARUS' TRANSIT POTENTIAL ON MOTOR TRANSPORT

As a result of the analysis of the current state of the logistics system of road transport of the Republic of Belarus, measures aimed at the implementation and further growth of the transit potential of Belarus on motor transport are presented.

Keywords: *transit, transit potential, road transport, cargo transportation, transport corridors, transit trips*

Республика Беларусь – транзитное государство, ее экономико-географическое и геополитическое положение на евразийском пространстве является уникальным. При этом важнейшую роль в транзите грузов и пассажиров играет автомобильный транспорт.

Транзитный потенциал страны – это совокупность имеющихся возможностей и ресурсов по обеспечению прохождения через свою территорию грузов, пассажиров и багажа, следующих из других стран в третьи.

Разработка и установление комплекса мероприятий, направленных на реализацию и дальнейший рост транзитного потенциала Беларуси при грузоперевозках автомобильным