

программы, включающие в себя подпрограммы, содержащие, в том числе ведомственные целевые программы и отдельные мероприятия органов государственной власти.

В силу своей жесткой привязанности к конкретной территории основной объем работы по разработке документов стратегического планирования развития ЖКХ будет выполняться на региональном уровне.

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Виханский, О.С. Стратегическое управление: учебник. – 2-е изд., перераб. и доп. – М.: Гардарики, 1998. – 296 с.
2. Ивашкевич, В.Б. Стратегический контроллинг. М.: Магистр, 2013. – 216 с.
3. Концепция совершенствования и развития жилищно-коммунального хозяйства до 2025 года: пост. Сов. Мин. Респ. Беларусь, 29.12.2017 № 1037 // Консультант плюс : Беларусь.

Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2018.

4. В.Н. Усоский Тенденции развития жилищно-коммунального хозяйства в Беларуси // Вестн. Полоцк. гос. ун-та. Сер. Д: Экон. и юрид. науки. – 2010. – № 5. – С. 36–42.
5. Веснин, В.П. Стратегическое управление : учебное пособие / В.П. Веснин, В.В. Кафидов. – СПб.: Питер, 2009. 256 с.: ил.
6. Иванов, А.Р. Реструктуризация сферы услуг ЖКХ. – М.: Альпина Паблишер, 2013. – 252 с.
7. Ульяновкин, П.Н. Методические аспекты разработки стратегии развития предприятий ЖКХ / П.Н. Ульяновкин, А.Р. Ремпель // Вестник Калининградского юридического института МВД России. – Калининград: Калининградский ЮИ МВД России, 2010. – № 4(22) – С. 66–70.

Материал поступил в редакцию 22.05.2018

ZAZERSKAYA V.V. *The strategy of housing and communal services development: features and prospects*

The article discusses the formation of a strategy for the development of housing and communal services as a socio-economic system, analyzes and assesses the state of strategic planning and management in the industry, the factors for implementing the strategy, the specifics of this sector, the structural organization of the housing and communal services, a differentiation strategy that provides conglomerative growth, strategy.

УДК 336.242

Куган С.Ф.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Введение. Эффективное функционирование логистической инфраструктуры является необходимым условием для осуществления модернизации региональной и, как следствие, национальной экономики, перехода ее на инновационный путь развития. Перспективы развития территорий в большей степени зависят именно от состояния логистической инфраструктуры регионов. При этом инфраструктуру образует совокупность производственных и непроизводственных отраслей и объектов, составляющих материально-техническую основу для формирования и развития кластеров, в частности, логистических, научно-производственных комплексов, свободных экономических зон и других форм пространственной организации хозяйств региона. Важнейшими элементами региональной инфраструктуры являются автомобильный и железнодорожный транспорт, которые обеспечивают республиканские и международные связи территорий региона.

Являясь одним из ключевых факторов реализации межрегиональных связей логистическая инфраструктура активно влияет на рост экономических и социальных показателей регионов республики. Устойчивое функционирование предприятий транспортно-логистической сферы гарантирует объединение экономического пространства, где движение людей, товаров и услуг является свободным и ритмичным. Кроме того, свободная конкуренция, интеграция в мировое сообщество через реализацию логистических процессов, как правило, улучшает условия и уровень жизни населения, обеспечивая при этом целостность и национальную безопасность.

Объем логистических и транспортно-экспедиционных услуг в Республике Беларусь в 2016 г. составил 3,178 млрд деноминированных рублей (рост к 2015 г. – 140,8%), в том числе объем логистических услуг – 246,5 млн деноминированных рублей, из них оказанных в транспортно-логистических центрах – 80,6 млн деноминированных рублей, в оптово-логистических – 16,3 млн деноминированных рублей, в других центрах – 1,4 млн деноминированных рублей [1]. При явном росте объема оказанных услуг Республика Беларусь в ежегодном рейтинге Всемирного банка в 2016 году заняла всего лишь 135-е место по индексу «качество торговой и транспортной инфраструктуры». По индексу «качество логистических услуг и компетентность» – 125 место, по эффективности процесса таможенного

оформления – 136 место. По комплексному показателю логистики LPI (Logistics Performance Index) – 120 место [2]. Столь низкий рейтинг в современных условиях расширения международного сотрудничества может привести к весьма значительным негативным последствиям и требует незамедлительной разработки и реализации национальной стратегии комплексного развития, как самой логистики, так и ее инфраструктуры. Подобные изменения необходимы в связи с интеграцией нашей страны в международный рынок товародвижения. Что определяет приоритеты развития логистической системы Республики Беларусь в части повышения уровня развития инфраструктуры, обеспечивающей беспрепятственное проследование товарно-транспортного потока через территорию страны и сопряжение с логистическими системами других стран (их экономических объединений).

Прежде чем говорить о развитии логистической инфраструктуры, хотелось бы уточнить данное понятие, систематизировав подходы к его определению в научной литературе:

1. Системный подход, в рамках которого логистическая инфраструктура рассматривается как системная категория. Е.В. Крикавский считает, что логистическая инфраструктура – «это совокупность элементов, которые выполняют важные задания являющихся составной частью логистических процессов». Под совокупностью элементов им понимается совокупность зданий, сооружений с требуемым для реализации функциональных действий по складированию продукции оборудованием; транспортные и манипуляционные средства, средства упаковки, способы получения, а также сбор, обработка и передачи информации [3]. Кроме того, Е.В. Крикавский и Н.В. Чернописка определяют логистическую инфраструктуру как систему средств пространственно-временного превращения логистических потоков, а также совокупность предприятий разных организационно-правовых форм, которые создают организационно-экономические условия прохождения этих потоков путем создания потенциала ответствующих логистических услуг [4].

2. Функциональный подход. В рамках данного подхода В.В. Клименко характеризует логистическую инфраструктуру как совокупность видов деятельности, с помощью которых осуществляется и обслужи-

Куган Светлана Федоровна, к.э.н., доцент, заместитель декана экономического факультета, доцент кафедры менеджмента Брестского государственного технического университета, докторант кафедры организации и управления Белорусского государственного экономического университета.

Беларусь, БрГТУ, 224017, г. Брест, ул. Московская, 267.

вается процесс движения материальных и финансовых потоков или процесс движения товара [5]. Разделяя положения функционального подхода, В.С. Колодин представляет логистическую инфраструктуру как совокупность функций, форм, методов и средств всех субъектов логистического процесса, которые принимают участие в организации материального и сопутствующих ему потоков. По его мнению, подобная инфраструктура представляет собой единое целое и включает элементы организационного, информационного, коммуникационного обеспечения региональной крупномасштабной хозяйственной системы [6].

3. Элементный подход. Разделяя положение указанного подхода, Л.Л. Ковальска представляет инфраструктуру логистики как комплекс объектов, которые имеют определенное географическое расположение и разные характеристики [7]. Бауэрзонк Доналд Дж. к инфраструктуре относит производственные предприятия, составы, разгрузочные терминалы и магазины розничной торговли включая все логистические функции в рамках их компетенций [8].

Подобной точки зрения придерживается и С.А. Таран, утверждающий, что все объекты инфраструктуры данной сферы можно разделить на две группы:

- материальные объекты логистической инфраструктуры: составы, производства, транспортные хозяйства;
 - общая для всех объектов транспортная функция – перевозка [9].
- Н.Г. Куваев в логистической инфраструктуре выделяет транспортные, складские и обслуживающие элементы, которые связаны с дополнительной обработкой товаров, с предоставлением торговых, бытовых и административных услуг, которые обеспечены необходимыми ресурсами – естественными, материально-техническими, информационными, человеческими, институциональными и финансовыми [10].

М.М. Кузнецов рассматривает логистическую инфраструктуру как совокупность элементов, которые принимают участие в движении материально-товарного потока от производителя к потребителю. Это может быть: организационная база, которая состоит из снабженческо-сбытовых, брокерских и других посреднических организаций; материальная база состоит из транспортных систем, складского и тарного хозяйства, информационной системы и средств связи; кредитно-расчетная база в составе банковских и структурных заведений [11].

В рамках элементного подхода В.И. Сергеев выделяет следующие разделы логистической инфраструктуры:

- складское хозяйство (составы разного вида и назначения, терминалы и терминальные комплексы);
- транспортные подразделения разных видов транспорта;
- транспортные коммуникации (автомобильные и железнодорожные дороги, подъездные пути и др.);
- ремонтные и вспомогательные подразделения, которые обслуживают транспортно-складское хозяйство;
- телекоммуникационная система;
- информационно компьютерная система [12].

Приведенная совокупность подходов и определений позволяет отметить тот факт, что логистическая инфраструктура имеет свои особенности, которые влияют на ее формирование и функционирование.

Если же рассматривать логистическую инфраструктуру с точки зрения рынка обслуживания (локального, регионального, общенационального), то ее состав можно представить следующим образом:

Первая группа – это логистические парки или центры. Так называемые «объекты местного значения», связанные с управлением товарными потоками отдельных фирм и их сетевых объединений.

Вторая группа – региональные логистические центры. Представляют расширенный комплекс логистических услуг на территории с хорошо развитой транспортной инфраструктурой. Используя большие возможности информационной системы, создают условия для более эффективного управления входящими и исходящими потоками различного вида продукции на национальном и региональном рынке.

Третья группа – международные логистические центры. Являясь сконцентрированными на относительно большой территории комплексными инфраструктурными сооружениями и будучи построенными в непосредственной близости к важным объектам транспортной инфраструктуры, осуществляют необходимую координацию с целью качественного выполнения полного комплекса логистических услуг. Используя при этом современные информационные и коммуникационные технологии, существенно сокращают время для реализации продуктов по всей цепи поставок и привлечения транзитных товарных потоков через территорию страны.

Состав типичных объектов логистической инфраструктуры может варьироваться в достаточно широком диапазоне. Это могут быть склады предприятий-изготовителей продукции, логистические центры, различные терминалы или распределительные центры. Определение необходимого количества объектов каждого типа, их местоположения и хозяйственных функций составляет существенный элемент всей деятельности по формированию (проектированию) логистической инфраструктуры.

Оценка современного состояния и тенденций развития отечественной бизнес-сферы показывает, что Республике Беларусь необходимо форсировать создание опорной транспортной сети, основой которой должны выступать логистические центры с отвечающей современным форматам хозяйствования инфраструктурой, позволяющей рационально применять логистический инструментари организации товародвижения (таблица 1).

Анализ приведенных в таблице 1 данных позволяет отметить, что при общем росте объемов логистических услуг у транспортно-логистических центров наблюдается небольшое снижение.

В условиях динамичности конкурентной среды важным вопросом на локальных и региональных рынках остается возможность изменения логистической инфраструктуры под производственные потребности и спрос.

Выбор наилучшего расположения логистической сети может стать для предприятий регионов первым шагом к обретению конкурентных преимуществ. При заданных параметрах инфраструктурной сети и информационных мощностях логистической системы географическое размещение запасов предприятия определяется ее транспортными возможностями. На наш взгляд, из-за того, что транспортная и очевидные издержки, с ней связанные, лежат в основе

Таблица 1 – Объем услуг, оказанных логистическими центрами, расположенными на территории Республики Беларусь

	2013	2014	2015	2016
	млрд рублей			млн денном. рублей
Объем логистических услуг	768,2	935,0	1 097,6	246,5
в том числе оказанных:				
в транспортно-логистических центрах	545,3	429,9	981,6	80,6
в оптово-логистических центрах, торгово-логистических центрах	223,0	206,2	115,9	16,3
логистическими операторами на арендованных структурных элементах логистического центра	–	1,5	–	1,4
логистическими операторами на складах и (или) других объектах, за исключением структурных элементов логистического центра	–	297,4	–	–
Объем логистических услуг по обработке транзитных грузов на территории Республики Беларусь	40,8	174,6	462,2	59,7
Объем транспортно-экспедиционных услуг	637,4	476,2	400,8	2 930,0

Источник: [13, с. 82]

любой области деятельности, они имеют важное значение. Сам процесс транспортного перемещения товаров может быть организован в соответствии с возможностями компании. Это может быть собственный транспорт или же аутсорсинг транспортных услуг. Привлечение сторонней организации, специализирующейся на предоставлении транспортных услуг, позволит снизить затраты, связанные с содержанием собственного транспорта. Интересен вариант комбинирования разных способов перевозок, которые обеспечивают комбинацию транспортных услуг (мультимодальные, интермодальные и комбинированные схемы), что позволяет удовлетворять индивидуальные потребности клиентов. Несмотря на то, что комплексность и качество логистических услуг находится на низком уровне, тарифы на данные услуги, оказываемые логистическими центрами и логистическими операторами в Республике Беларусь, к сожалению, остаются выше, чем у стран-соседей.

При разработке Концепции развития логистической системы Республики Беларусь были учтены особенности инфраструктуры, необходимость улучшения ее функционирования для повышения хозяйственной активности в регионах и позитивного влияния на стоимость транспортных услуг.

В соответствии с Концепцией развития логистической системы Беларуси основными проектами, формирующими перспективную логистическую инфраструктуру, являются:

- 1) развитие рынка логистических услуг, способствующего максимальной реализации принципа мультимодальности;
- 2) повышение транзитного потенциала путем вовлечения логистических операторов и инфраструктуры логистической системы Республики Беларусь в международные проекты рынка товародвижения, базовыми проектами из которых являются:

- интегрирование логистической инфраструктуры и технологии в реализацию концепции «Один пояс, один путь»;
- 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;

- 3) интеграция в глобальные международные транспортные и логистические компании и вовлечение их в логистическую сферу экспортно-ориентированных товаропроводящих сетей. Базовым проектом является Китайско-Белорусский индустриальный парк «Великий камень» с учетом позиционирования данного парка как опорной точки Экономического пояса Шелкового пути и др.

Заключение. Недостаточно четкое понимание роли логистики, слабое использование ее потенциала, игнорирование основных проблем, связанных с формированием современной логистической инфраструктуры, приводят не только к нерациональному использованию ресурсов, низкой эффективности обработки транзита по международным транспортным коридорам, проходящим через нашу

страну, снижению доходов государственного бюджета, но и другим негативным последствиям. Мероприятия в рамках Республиканской программы развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 годы должны способствовать повышению рейтинга Беларуси в индексе эффективности логистики (LPI).

СПИСОК ЦИТИРОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Утверждена Концепция развития логистической системы Беларуси [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.baif.by/novosti/utverzhdjena-kontsepsiya-razvitiya-logisticheskoi-sistemy-belarusi/>. – Дата доступа: 09.01.2017.
2. Всемирный банк удивил логистов. [Электронный ресурс] / Клуб логистов: территория настоящих профессионалов. – Минск, 2017. – Режим доступа: <http://www.logists.by/library/view/vsemirnyy-bank-udivil-logistov>. – Дата доступа: 03.11.2017.
3. Крикавський, Є.В. Логістичне управління / Є.В. Крикавський. – Л.: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2005 – 683 с.
4. Крикавський, Є.В. Логістичні системи / Є.В. Крикавський, Н.В. Чернописька. – Львів: Нац. ун-т «Львівська політехніка», 2009. – 264 с.
5. Клименко, В.В. Анализ базовых понятий в управлении логистической инфраструктурой компании / В.В. Клименко // Логистика и управление цепями поставок. – № 4(45), август 2011 НИУ – ВШЭ. – С. 5–9.
6. Колодин, В.С. Логистическая инфраструктура регионального товарного рынка / В.С. Колодин. – Иркутск: ИГЭА, 1999. – 245 с.
7. Ковальська, Л.Л. Теоретичні дослідження логістичної інфраструктури регіону / Л.Л. Ковальська, Б.Р. Савка // Економічні науки. Серія: Регіональна економіка. – Луцьк: Луцьк. нац. техн. ун-т, 2009. – № 6 (22). – С. 125–132
8. Бауэркс, Д. Дж. Логистика: интегрированная цепь поставок / Д. Дж. Бауэркс, Д. Дж. Клосс. – М.: ЗАО «Олимп-Бизнес», 2008. – 640 с.
9. Таран, С.А. Логистическая стратегия предприятия: разработка и реализация. Практические рекомендации / С.А. Таран. – М.: Альфа-Пресс, 2010. – 312 с.
10. Куваев, Н.Г. Введение в логистику / Н.Г. Куваев. – М.: Финансы и статистика, 2006. – 347 с.
11. Кузнецов, М.М. Понятийные особенности логистической инфраструктуры в системе внешнеэкономических отношений // Ученые записки Таврического нац. ун-та имени В.И. Вернадского. Серия: Экономика и управление. – 2012. – № 25 (64). – С. 80–88.
12. Сергеев, В.И. Корпоративная логистика. 300 ответов на вопросы профессионалов / В.И. Сергеев. – М.: ИНФРА-М, 2005. – 976 с.
13. Транспорт и связь в Республике Беларусь, 2016: стат. сб. / Национальный статистический комитет Респ. Беларусь. – Минск: Нац. статистич. комитет, 2016. – 115 с.

Материал поступил в редакцию 12.01.2018

KUGAN S.F. Prospects for the development of the logistics infrastructure of the Republic of Belarus

Need of introduction of the automated information technologies for the production organizations is reasonable, functionality of new technologies in three time intervals is considered: strategic, current and quick. Technologies of information maintenance at all stages of life cycle of a product and resource management are necessary and justified at adoption of effective administrative decisions now.

УДК: 339:001.89

Наумович О.А., Бертош Е.В.

ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ИННОВАЦИОННУЮ ВОСПРИИМЧИВОСТЬ НАЦИОНАЛЬНОЙ ЭКОНОМИКИ

Введение. Сегодня конкурентные преимущества страны в решающей степени определяются ее способностью к быстрому созда-

нию и внедрению новейших технологий в экономику. Для Республики Беларусь с малой открытой экономикой выход на мировой рынок с

Наумович Ольга Анатольевна, к.э.н., доцент, заведующая кафедрой управления и экономики высшей школы ГУОРИВШ. Беларусь, 220007, г. Минск, ул. Московская, 15.

Бертош Елена Васильевна, к.э.н., доцент, заведующая кафедрой «Бизнес-администрирование» Белорусского национального технического университета. Беларусь, 220013, г. Минск, пр-т Независимости, 65.