

Волгоградский государственный университет  
Белорусский национальный технический университет  
Гродненский государственный университет имени Я. Купалы  
Волжский гуманитарный институт

**ИНФРАСТРУКТУРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СОЦИАЛЬНО-  
ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ РЕГИОНА**

Материалы  
Международной научно-практической конференции  
г. Волжский, 26—27 октября 2016 г.

Часть 2

Волгоград  
2017

ББК 000  
И00

Составители:

д-р экон. наук, доц. *Е.В. Логинова*;  
д-р техн. наук, доц. *И.Ю. Мирецкий*;  
канд. техн. наук, доц. *П.В. Попов*

Ответственный за выпуск

д-р экон. наук, проф. *М.М. Гузев*

Конференция проводилась при поддержке Российского гуманитарного научного фонда (проект № 16-12-34015)

*Доклады публикуются в авторской редакции*

**И00** **Инфраструктурное** обеспечение социально-экономического развития региона : материалы Международной научно-практической конференции, г. Волжский, 26—27 октября 2016 г. Ч. 2 / Сост.: Е.В. Логинова, И.Ю. Мирецкий, П.В. Попов ; Отв. за вып. М.М. Гузев ; ВГИ (филиал) ВолГУ. — Волгоград : Изд-во ВолГУ, 2017. — 268 с.

ISBN 000000000

В сборнике представлены материалы докладов и выступлений участников секций «Формирование логистической инфраструктуры региона» и «Финансово-экономические аспекты развития инфраструктуры региона» Международной науч.-практ. конф., проходившей 26—27 октября 2016 г. в ВГИ (филиале) ВолГУ.

Предназначен для научных работников, аспирантов, преподавателей, студентов, практиков, для всех, кто интересуется проблемами развития инфраструктуры региона.

**ББК 000**

ISBN 0000

© ВГИ (филиал) ВолГУ, 2017

© Оформление. Издательство Волгоградского государственного университета, 2017

## ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО БИЗНЕСА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Исторически сложилось, что Республика Беларусь занимает выгодное географическое положение — на пересечении международных торговых путей. До сих пор транзитный потенциал республики не используется с максимальной эффективностью и возникает необходимость оптимизации логистической сферы Беларуси.

Логистический бизнес в белорусском государстве начал развиваться примерно пять лет назад. Программой развития логистической системы в Республике Беларусь на период до 2015 г. было определено 50 земельных участков для строительства и размещения логистических центров (рис. 1) [3].



Рис. 1. Предполагаемая схема размещения логистических центров

По состоянию на начало 2016 г. в Республике Беларусь функционируют 39 логистических центра (15 логистических центров создано в рамках Программы развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г., и еще 24 — вне Программы). Из всех действующих логистических центров — 8 являются государственными, остальные созданы за счет инвестиций национальных и иностранных инвесторов.

Среди отечественных инвесторов — производственные предприятия, транспортно-логистические компании, логистические операторы, дистрибьюторы, ритейлеры, девелоперы, иностранных — инвесторы из России, Азербайджана, Украины, Литвы, Ирана. Самыми привлекательными регионами для строительства логистических центров являются Минский (за МКАД, вблизи II и IX трансъевропейских транспортных коридоров) и Брестский (граница с Польшей) регионы. Из действующих логистических центров, десять располагают на своей территории складами временного хранения, таможенными складами и пунктами таможенного оформления, шесть логистических центров имеют железнодорожные и автомобильные подъездные пути, остальные — только автомобильные. Биржевыми складами располагают — 3 логистических центра (ООО «Евросклад Сервис», ООО «Л-БИТ Групп», ОАО «Торгово-логистический центр «Озерцо-логистик») [1].

По оценкам экспертов общая площадь складов класса «А» и «В» логистических центров составляет более 450 тыс. м<sup>2</sup>, их них склады общего пользования составляют 363 тыс. м<sup>2</sup>, склады временного хранения и таможенные склады — 50 тыс. м<sup>2</sup>, низкотемпературные склады и склады холодильники — 22 тыс. м<sup>2</sup>. Для сравнения, площади складов класса «А» и «В» в районе Варшавы составляют около 2,6 млн м<sup>2</sup>. Совокупная же площадь логистических центров, представленных в Польше, превышает 7 млн м<sup>2</sup>. А общий объем современных складских помещений в Киевском регионе составляет около 1,6 млн м<sup>2</sup>.

Несмотря на ввод новых объектов складской инфраструктуры, ставки аренды складских помещений не снижаются, так средняя стоимость аренды складских помещений класса «А» составляет 10—12 евро за м<sup>2</sup>, класса «В» — 6—9 евро за м<sup>2</sup>. Текущий уровень ставок аренды складских помещений класса «А» — самый высокий по сравнению со странами-соседями. Для сравнения, в Польше ставка аренды в связи с высоким предложением составляет 1,5—2 евро за м<sup>2</sup>, в Литве — 4,5—5,5 евро за м<sup>2</sup>, в России ставка аренды достигает 7,5—10 евро за м<sup>2</sup>) (рис. 2).

В Польше предложение превышает спрос, поэтому и ставки в 5—6 раз меньше, чем в Беларуси. Еще одной причиной высоких ставок является то, что в Беларусь фактически не пришли значимые инвесторы-логисты.

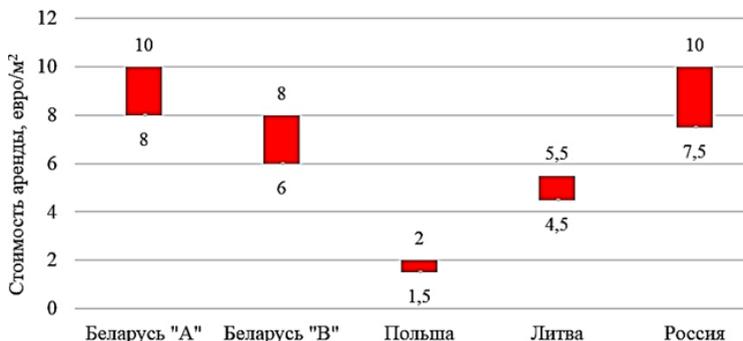


Рис. 2. Ставки аренды складских помещений

Логистические центры в основном строились за счет инвесторов-застройщиков (девелоперы) и резидентов Республики Беларусь, сфера деятельности которых: дистрибуция, ритейл, транспортно-экспедиционная деятельность, которые вложив деньги в строительство пытаются как можно быстрее отбить деньги, сдавая площади в аренду или продавая построенные объекты.

Помимо высоких ставок на аренду в логистике существует еще одна проблема, которую предстоит решить. Так, транспортно-логистический сектор в основном представлен компаниями, которые оказывают узкий спектр логистических услуг (транспортно-экспедиционные, складские услуги). Рынок 3PL-провайдеров (комплексных логистических услуг) развит слабо, а 4PL-провайдеры отсутствуют вовсе. Логистические операторы зачастую не обеспечивают комплексности логистических услуг.

Мировой опыт показал, что логистические операторы 3PL возникли вслед за крупными производителями продуктов питания и товаров народного потребления, либо крупными торговыми сетями. В нашей стране количество подобных заказчиков начинает расти, но все равно экономика нашей страны характеризуется недостаточным использованием логистических активностей, о чем свидетельствует обзор индекса эффективности логистики LPI (рис. 3). Методику оценки уровня развития логистики разработал Всемирный банк. LPI измеряет удобство логистических систем по всей цепи поставок услуг в стране и дает оценку с двух позиций: национальной и международной.

Индекс эффективности логистики — это оценка страны по 6 компонентам:

- качество и компетентность логистических услуг;
- эффективность таможенного и пограничного оформления;
- простота организации международных поставок товаров;
- соблюдение сроков поставок грузов;
- качество торговой и транспортной инфраструктуры;
- отслеживание прохождения грузов.

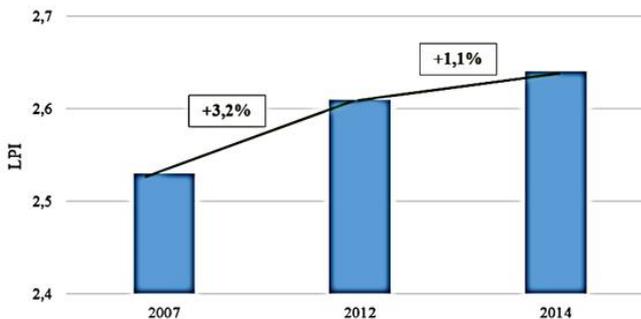


Рис. 3. Индекс эффективности логистики LPI Республики Беларусь

Несмотря на повышение показателя LPI, рейтинг Беларуси в мировом зачете ухудшается. Это связано с ростом логистики в других странах, к сожалению, выбранная стратегия нашей страны отстает от остальных [2].

Современная логистическая инфраструктура в 2014 г. прирастала как за счет ввода складских объектов производственных предприятий, дистрибьюторов, ритейла, так и за счет ввода новых складских площадей логистическими провайдерами и девелоперами. В 2015 г. завершилась реализация Программы развития логистической системы Республики Беларусь. Она послужила стимулом многим процессам в экономике страны, в расширении правовой и технической основы для увеличения объемов и качества оказываемых логистических услуг, в привлечении инвестиций и транзитного товаропотока. Однако, не все инвестиционные проекты выполнены, некоторые так и остались на бумаге, по многим проектам инвестор менялся несколько раз. Но это уж как естественный отбор, условия

для развития логистической отрасли в Беларуси созданы, выживает сильнейший, более опытный, остальные отсеялись и не дошли до фактического возведения объекта.

Часто объекты логистической инфраструктуры, заявленные как логистические центры, представляют собой просто склады (в логистике функционал склада и логистического центра разный). Чаще всего, застройщики просто сдают в них площади крупным арендатором, а все «логистические услуги» ограничиваются разгрузкой/погрузкой и охраной территории. Это связано, прежде всего с нежеланием инвестора налаживать качественный логистический сервис, внедрять автоматизированную систему управления складом, набирать штат квалифицированных логистов, недостаток которых ощущается сегодня в Беларуси, а также желанием «отбить» вложенные деньги как можно быстрее, в данном случае — путем арендной платы. Но у такого бизнеса нет будущего, поскольку спрос на простое хранение со стороны крупных дистрибьюторов меньше, чем на логистику, и окупаемость, соответственно, увеличивается в несколько раз.

Белорусским логистическим операторам нужно повышать комплексность и качество оказываемых логистических услуг, формировать комплексные тарифы на обслуживание, а не тарифицировать каждое действие с грузом, внедрять современные информационные технологии (системы управления складом WMS, управления транспортом TMS и др.), предлагать клиентам варианты оптимизации затрат, а просто зарабатывать на оказании логистических услуг, думая, что клиент оплатит любые тарифы. Исходя из анализа прейскуранта тарифов на логистические услуги, многие логистические центры слишком увлеклись и тарифицируют даже те действия, за которые то и деньги брать казалось бы не возможно, в результате клиент не понимает за что он платит и с чего складывается его тариф и почему договаривались на одну стоимость, а по факту появились еще какие-то услуги, которые необходимо оплачивать.

Из приведенных данных становится ясно, что по развитию логистики мы серьезно отстаем от ведущих стран и стран-соседей. Поэтому назрела острая необходимость реструктурировать логистическую систему Беларуси и превратить ее в современную, динамичную, интегрированную с европейскими и другими государствами.

Таким образом, можно выделить две взаимосвязанные причины низкого уровня эффективности логистики в нашей стране:

- *комплексность логистических услуг*. Как уже говорилось, на логистическом рынке в Беларуси отсутствуют 4PL-операторы, которые обеспечивали бы интеграцию всех компаний, вовлеченных в цепь поставок грузов для заказчика. Да и количество 3PL-операторов не достаточно для быстрого роста логистики. Мировая практика показывает, что, не смотря на широкое распространение, 1PL- и 2PL-операторы уходят с мирового рынка логистических услуг, а им на смену приходят более высокоорганизованные структуры — 3PL и 4PL-операторы. Поэтому развитие белорусской логистики должно быть направлено на предоставление комплексных услуг в логистике. Тем более становление 3PL-операторов происходит за счет развития услуг 2PL-оператора;

- *понятие о логистике*. До сих пор многие руководители предприятий нашей страны под логистикой понимают только контроль работы транспорта и склада и процесса закупки. Такое понимание логистических услуг приводит к таким проблемам как: большие запасы товаров на складах или дефицит по востребованным позициям, высокие транспортные затраты. Поэтому мировые компании применяют другой логистический подход в своей работе: деятельность предприятия рассматривается как интегрированное управление материальным потоком с целью сокращения и оптимизации затрат.

В таких случаях логистическая компания выступает в роли специальной службы, которая руководит всеми поставками, связанными с компанией-заказчиком:

- управление запасами — планирование закупок партий товара на основании данных от клиента. В ряде случаев подразделение должно отслеживать уровень потребления товара через торговые точки клиента;
- отдел закупок — полный спектр взаимоотношений с поставщиками продукции клиента. К задачам отдела можно отнести решение вопросов, связанных с сертификацией продукции и таможенному оформлению;
- группа бренд-менеджеров, в задачи которых входит контроль или коррекция прогнозов поведения той или иной товарной позиции.

Таким образом логистическая компания представляет собой сочетание консалтинговой компании и 3PL-оператора в логистике, то есть переходит на новый уровень и становится 4PL-оператором. Для реализации подобного подхода в логистике необходимо передать логистической компании на аутсорсинг управление всей цепочкой поставок, что для многих руководителей весьма затруднительно. Ведь логистический оператор помимо профессионализма должен обладать фактором доверия у заказчика (первоочередный фактор). К сожалению, процесс приобретения деловой репутации занимает много времени и может занять не один год.

«Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.» стала отправной точкой в развитии логистики Беларусь. К сожалению, некоторые проекты, предусмотренные программой так и остались на бумаге, особого внимания из них заслуживают логистические центры на базе действующих аэропортов. В нашей стране всего 7 ЛЦ являются мультимодальными, то есть имеют подъездные пути для различных видов транспорта. Поэтому при реализации программы на следующие года необходимо сконцентрировать внимание на логистических, которые смогут принимать не только железнодорожный или автомобильный транспорт, но и авиатранспорт.

Что же касается новой программы развития логистического бизнеса в Республике Беларусь, то она должна быть направлена на комплексное развитие логистической системы, а не только создания логистических центров. Следует обратить внимание на необходимость построения логистических систем для крупных белорусских предприятий, которые участвуют в экспорте товара.

Поскольку Беларусь входит в число стран с высоким уровнем логистических издержек, что негативно складывается на конкурентоспособности компаний, да и страны в целом, мероприятия в рамках новой программы должны способствовать снижению уровня логистических издержек и повышению рейтинга Беларуси в индексе эффективности логистики (LPI).

Относительно ставок аренды и отсутствия комплексных операторов, то эта проблема будет решена с ростом конкуренции в области логистики. Ужесточение конкуренции среди операторов будет заставлять логистические компании расширять свои услуги для привлечения новых клиентов, а это уже путь

к переходу на новый уровень. Такой процесс, несомненно, может ускориться с приходом на рынок логистике крупного мирового 4PL-оператора. Поэтому логистическим центрам уже сегодня необходимо стремиться расширять свои услуги и создавать в них необходимость у потенциальных клиентов.

### *Список литературы*

1. II ежегодное исследование современной логистической инфраструктуры в Республике Беларусь. Междунар. ун-т «МИТСО», кафедра логистики. [Эл. ресурс]. URL: <http://www.logistics.ru/scm/news/ii-ezhegodnoe-issledovanie-sovremennoy-logisticheskoy-infrastruktury-v-respublike-belarus>
2. Логистика Беларуси. Выполнили план? Инженерно-консалтинговая компания. [Эл. ресурс]. URL: [http://www.eneca.by/ru\\_logistika\\_belaruss1/](http://www.eneca.by/ru_logistika_belaruss1/)
3. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. Минск, 2008.

# СОДЕРЖАНИЕ

## Секция 2

### ФОРМИРОВАНИЕ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

***Архипова А.В.***

Применение регрессионного анализа для исследования зависимости сальдо торгового баланса от объема грузовых перевозок в Волгоградской области ..... 3

***Белавина Г.А.***

Применение экономико-математического моделирования в логистических системах..... 6

***Гостик Т.Н., Гостик С.А.***

О проблеме определения оптимального ресурса подвижного состава ..... 8

***Жданова С.А.***

Регулирование потребления ресурсов при управлении проектами ..... 11

***Жуковец И.Н.***

Сегментация рынка автотранспортных услуг ..... 14

***Зборина И.М.***

Особенности развития логистического бизнеса в Республике Беларусь..... 15

***Ивуть Р.Б., Зиневич А.С., Кисель М.М.***

Развитие транзитного потенциала логистической инфраструктуры Республики Беларусь ..... 22

***Кизатова Н.А.***

О модели формирования фонда оплаты труда профессорско-преподавательского состава вуза ..... 33

<i>Луценко Л.Н.</i>	
О размещении транспортного терминала на территории Волгоградской области .....	38
<i>Мирецкий И.Ю., Попов П.В.</i>	
О формировании транспортной инфраструктуры.....	41
<i>Попов П.В., Мирецкий И.Ю., Поплевин И.С., Поплевина К.А.</i>	
О формировании складской инфраструктуры региона ...	44
<i>Решетняк С.К., Решетняк Е.А.</i>	
Анализ производственно-экономической деятельности транспортной компании .....	47
<i>Чеботарев Б.Н.</i>	
Дорожно-транспортная инфраструктура в системе экономического развития Волгоградской области .....	57

### Секция 3

#### ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ РАЗВИТИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ РЕГИОНА

<i>Андреева Т.А., Калинина В.В.</i>	
Инвестиционная привлекательность региона ЮФО как фактор экономического развития .....	71
<i>Аржанова А.С., Леонова Н.А.</i>	
Оценка инфраструктурного обеспечения коммуникативного процесса в регионах России (на примере ЮФО).....	73
<i>Бабкова Э.Г., Панахов А.У.</i>	
Институциональные проблемы регулирования финансовых издержек функционирования и развития пространственных экономических систем.....	79
<i>Беспалова Ю.А.</i>	
Проблемы сферы здравоохранения как следствие неэффективного управления отраслью .....	89

<b>Войтешик А.С.</b>	
Анализ экономического роста в Республике Беларусь в 2015 г. ....	92
<b>Волчик Е.В., Гриневич А.Г.</b>	
Роль инвестиций в развитии инфраструктуры региона.....	99
<b>Головкова К.Ю., Симакова С.И.</b>	
Уклонение от уплаты налогов и механизмы по его противодействию.....	101
<b>Дубовикова Е.Ю.</b>	
Развитие интеллектуально-образовательной сферы как фактор устойчивого роста региона.....	106
<b>Евсюков Д.В.</b>	
Обоснование инвестиций в человеческий капитал .....	111
<b>Калинин А.П., Полковников А.А.</b>	
Автоматизация процесса построения моделей зависимости показателей на примере общественной активности в регионах Российской Федерации .....	113
<b>Козенко Ю.А.</b>	
Развитие подходов управления цифровыми финансовыми активами в антикризисных целях.....	125
<b>Корнилова В.А.</b>	
Анализ эффективности мер поддержки инвестиционной привлекательности агропромышленного комплекса в условиях импортозамещения Волгоградской области ...	129
<b>Кунцевич Я.А., Лосева Н.В.</b>	
Моделирование системы мониторинга публичного управления в регионах Российской Федерации (на примере Южного федерального округа) .....	134
<b>Куразова Д.А., Юсупова Х.М.</b>	
Институциональная инфраструктура финансового рынка.....	137