

---

**А. А. ВАЩИЛО**

---

**ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-КОММУНИКАЦИОННЫХ УСЛУГ  
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ В КОНТЕКСТЕ  
МИРОВЫХ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПРОЦЕССОВ**

---

В статье исследуется развитие транспортно-коммуникационных услуг в Республике Беларусь в контексте мировых тенденций. В частности, изучен опыт Германии, стран Европейского союза в целом и Китая по оказанию транспортно-коммуникационных услуг. Анализируются возможности применения данного зарубежного опыта в экономических условиях Республики Беларусь.

**Ключевые слова:** транспортно-коммуникационные услуги в Республике Беларусь; зарубежный опыт; транспортно-логистическая деятельность; транспортно-логистические центры.

**УДК 330.88**

---

Транспортно-коммуникационные услуги являются факторами текущего и перспективного развития, обеспечивающими освоение имеющихся у государства пространств как экстенсивным, так и интенсивным путем, с одной стороны, становясь предпосылкой для осуществления модернизации и перехода страны к инновационному типу экономики, к занятию ею достойного места в международной системе разделения труда и в конечном счете к реализации своего геоэкономического потенциала — с другой. Транспортные коммуникации позволяют обеспечивать территориальное и экономическое единство страны, развитие и углубление межрегиональных связей, формирование полноценного внутреннего рынка и освоение природных богатств. Транспортно-коммуникационные услуги — это не только важнейший компонент продуктивной инфраструктуры, но и инструмент государственной политики, в том числе ее геоэкономических стратегий.

Развитие транспортно-коммуникационных услуг в стране стимулирует рост рыночно-коммерческой активности, научно-инновационной направленности, международной ориентированности различных видов деятельности. За рубежом осознание роли транспортно-коммуникационных услуг в экономическом росте стран и регионов произошло достаточно давно. Это повлияло на формирование и развитие системы внутренних и внешних логистических связей развитых зарубежных стран. Целью данной статьи является изучение мировых тенденций и зарубежного опыта в сфере транспортно-коммуникационных услуг и возможностей их использования в Республике Беларусь.

На современном этапе развития мировой экономики наиболее перспективными в качестве базы исследования представляются транспортно-логистические модели стран — лидеров рейтинга *LPI (Logistics Performance Index)*. Индекс *LPI* в настоящее время является наиболее объективным показателем, определяющим уровень развития транспортно-логистического комплекса страны от 1 до 5 баллов на основе оценки шести показателей: национальная таможня, инфраструктура, система международных перевозок, система нор-

---

*Анна Александровна ВАЩИЛО (vashchylahanna@gmail.com), аспирантка кафедры экономической политики Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).*

мативно-правового регулирования логистической деятельности, транспортировка, бесперебойность и своевременность оказания логистических услуг.

По результатам исследования Группы Всемирного банка по международной торговле под названием «Налаживание связей для повышения конкурентоспособности: торговая логистика в глобальной экономике» в 2014 г. наиболее развитой в логистическом плане страной признана Германия. Итоговое значение ее индекса *LPI* составило 4,12 балла. Второе место в рейтинге заняли Нидерланды (4,05 балла), третье — Бельгия (4,04 балла) (см. таблицу). Беларусь расположилась на 99-м месте в данном рейтинге среди 160 стран мира, Россия — на 90-м, Казахстан — на 88-м, Армения — на 92-м, Киргизия — на 149-м месте. Несмотря на рост с 2,53 балла в 2007 г. до 2,64 балла в 2014 г., Беларусь опустилась с 74-й на 99-ю позицию [1]. Это объясняется тем, что другие страны развивали свои логистические системы еще более быстрыми темпами.

#### Индекс эффективности логистики (*LPI*) отдельных стран за 2014 г.

Страна	Место	Об- щий балл	Тамо- жня	Инфра- струк- тура	Между- народные перевозки	Качество логисти- ческих услуг	Отслежи- вание про- хождения грузов	Своевре- менность поставок
Германия	1	4,12	4,10	4,32	3,74	4,12	4,17	4,36
Нидерланды	2	4,05	3,96	4,23	3,64	4,13	4,07	4,34
Бельгия	3	4,04	3,80	4,10	3,80	4,11	4,11	4,39
Великобритания	4	4,01	3,94	4,16	3,63	4,03	4,08	4,33
Норвегия	7	3,96	4,21	4,19	3,42	4,19	3,50	4,36
Люксембург	8	3,95	3,82	3,91	3,82	3,78	3,68	4,71
США	9	3,92	3,73	4,18	3,45	3,97	4,14	4,14
Япония	10	3,91	3,78	4,16	3,52	3,93	3,95	4,24
Польша	31	3,49	3,26	3,08	3,46	3,47	3,54	4,13
Гонконг, Китай	15	3,83	3,72	3,97	3,58	3,81	3,87	4,06
Китай	28	3,53	3,21	3,67	3,50	3,46	3,50	3,87
Латвия	36	3,40	3,22	3,03	3,38	3,21	3,50	4,06
Эстония	39	3,35	3,40	3,34	3,34	3,27	3,20	3,55
Литва	46	3,18	3,04	3,18	3,10	2,99	3,17	3,60
Болгария	47	3,16	2,75	2,94	3,31	3,00	2,88	4,04
Украина	61	2,98	2,69	2,65	2,95	2,84	3,20	3,51
Казахстан	88	2,70	2,33	2,38	2,68	2,72	2,83	3,24
Россия	90	2,69	2,20	2,59	2,64	2,74	2,85	3,14
Армения	92	2,67	2,62	2,38	2,75	2,75	2,50	3,00
Молдова	94	2,65	2,46	2,55	3,14	2,44	2,35	2,89
Беларусь	99	2,64	2,50	2,55	2,74	2,46	2,51	3,05
Таджикистан	114	2,53	2,35	2,36	2,73	2,47	2,47	2,74
Грузия	116	2,51	2,21	2,42	2,32	2,44	2,59	3,09
Азербайджан	125	2,45	2,57	2,71	2,57	2,14	2,14	2,57
Узбекистан	129	2,39	1,80	2,01	2,23	2,37	2,87	3,08
Киргизия	149	2,21	2,03	2,05	2,43	2,13	2,20	2,36

*Примечание:* наша разработка на основе [1].

**Развитие транспортно-коммуникационных услуг в Республике Беларусь с учетом опыта Европейского союза.** Опыт Европейского союза по оказанию транспортно-коммуникационных услуг, в том числе в сфере строительства и эксплуатации транспортно-логистических центров, является ценным для нашей страны. Так как целью Государственной программы развития логистической системы Республики Беларусь на 2016—2020 гг. является повышение

дохода от логистической деятельности к 2020 г. в 2 раза, то использование передового опыта зарубежных стран в этой сфере обязательно [2].

Данная программа предполагает совершенствование национального законодательства и администрирования в сфере логистики, радикальное улучшение качества подготовки кадров, расширение перечня услуг логистической деятельности и ее интеграцию в европейскую систему, широкое использование результатов маркетинговых исследований рынка. В планах белорусского правительства стоит привлечение в логистическую инфраструктуру не менее 790 млн дол. США инвестиций, увеличение площади складских помещений классов *A* и *B* на 23 % (до 0,9 млн м<sup>2</sup>), наращивание грузооборота логистических центров в 4,3 раза (до 34,9 млн т в год) и создание более 5 тыс. новых рабочих мест. Как ожидается, реализация этой отраслевой программы в Беларуси может более чем вдвое увеличить совокупный доход компаний от логистической деятельности — до 7,3 трлн р. к 2020 г. В том числе ставка сделана на опережающий рост транспортно-логистических услуг (в 2,6 раза — до 4,9 трлн р.) и оптово-логистических центров (в 3,7 раза — до 0,8 трлн р.). По оценкам экспертов, годовой потенциал рынка логистических услуг Беларуси оценивается более чем в 1,5 млрд дол. США, в том числе по складским услугам — более 1,1 млрд дол. [2].

На современном этапе Европейский союз представляет собой развитое, глубоко интегрированное пространство с интенсивно развивающимся сектором транспортно-коммуникационных услуг. Европейская логистическая система уже достаточно оснащена объектами транспортно-логистической инфраструктуры, и ускорение темпов ее развития обеспечивается преимущественно за счет внедрения инноваций в информационную систему и технологических схем логистики. Это, в частности, относится к формированию баз данных и коммуникационных систем логистики, к внедрению новых программных продуктов, позволяющих дистанционно управлять материальными потоками складских информационных систем, к организации системы дистанционного мониторинга и контроля качества осуществления деятельности на различных участках логистической цепи [3, 5].

В сфере товарного обращения производителями Европейского союза были обнаружены значительные резервы, компенсирующие в условиях глобальной конкуренции расходы по удовлетворению постоянно растущих запросов потребителей. Имеется в виду возмещение дополнительных расходов в основном за счет оптимального размещения складов, оптимизации величины партий поставки продукции, рационализации транспортных маршрутов, внедрения новых ресурсосберегающих технологий, включая информационные, усовершенствования системы сопровождения грузов, складирования и осуществления погрузочно-разгрузочных работ в процессе логистического обслуживания потребителей. Современные предприятия ЕС сопровождают традиционные операции по сбыту дополнительными услугами складской обработки, консолидации, тарировке и транспортировке готовой продукции. Кроме этого, в ЕС хорошо развита система предоставления услуг единичных поставок, цепи логистических услуг *door-to-door supply chains*, перевозки крупных и мелких партий товаров различных видов с минимальными временными потерями [3, 6]. Компании Европейского союза расширяют свой ассортимент товаров и услуг за счет дополнительных сервисных услуг логистического характера. Данную практику следует более активно и широко использовать и в сфере транспортно-коммуникационных услуг Республики Беларусь.

Важной отличительной особенностью развития логистики в Европейском союзе является высокий уровень ее интегрированности, что обеспечивает стандартизацию услуг и таможенные упрощения. Этот опыт является весьма ценным

и для успешного развития транспортно-коммуникационных услуг в Беларуси, поскольку одними из приоритетных задач считаются обеспечение максимальной лояльности белорусского государства при таможенном и пограничном администрировании, уменьшение правовой и технической нагрузки, связанной с большим количеством нетарифных барьеров и документооборотом.

Принципы развития логистической системы Европейского союза закреплены в Программе развития логистики (*Logistics Action Plan*), определяющей ряд конкретных направлений совершенствования логистической системы. Основными из них являются развитие системы электронной информации о грузовых перевозках, совершенствование системы подготовки специалистов, упрощение логистических процессов, ужесточение требований к экологичности грузового транспорта. Европейская программа действий определяет работу Комиссии Евросоюза по логистике в среднесрочной перспективе. Согласно Программе к главным задачам Комиссии относятся способствование оптимальному функционированию транспортных потоков ЕС и наблюдение за отдельными транспортными единицами и их интеграцией в логистические системы. Целью Комиссии является повышение эффективности, интеграции, устойчивости транспортно-логистической системы Европейского союза, а именно:

повышение уровня конкурентоспособности и развитости логистической системы ЕС;

адаптация к увеличению товарных потоков внутри региона и за его пределами;

внимание к влиянию на социальную сферу и окружающую среду;

оптимизация транспортных потоков на дальних и коротких дистанциях;

снижение зависимости от импортируемого ископаемого топлива [3, 7].

Опыт Европейского союза свидетельствует о значительной роли логистических центров в формировании бюджета и сокращении логистических затрат потребителей. Например, в Нидерландах деятельность логистических центров приносит 40 % дохода транспортного комплекса страны, во Франции — 31 %, в Германии — 25 %. В ЕС логистические услуги являются одними из наиболее значимых в экономике стран. Общий оборот рынка логистических услуг в Европейском союзе достигает более 600 млрд евро в год [4, 11].

По данным Европейской логистической ассоциации, использование транспортно-логистических центров в цепях поставок при осуществлении мультимодальных перевозок позволяет заказчикам экономить 12–15 % стоимости доставки в прямом смешанном сообщении. При этом наиболее часто на аутсорсинг транспортно-логистическим центрам передавались такие логистические функции, как складирование — 73,7 %; внешняя транспортировка — 68,4 %; оформление платежей — 61,4 %; внутренняя транспортировка — 56,1 %; консолидация грузов — 40,4 %; прямая транспортировка — 38,6 % [5, 110]. Следовательно, переработка транзитных грузов в транспортно-логистических центрах позволяет уменьшить логистические издержки в конечной цене товара, что является весьма актуальным и для белорусских производителей, которые хотят повысить свою конкурентоспособность на мировых рынках.

Следует отметить, что в настоящее время белорусские логистические центры предлагают своим клиентам в среднем не более 15 из 62 видов работ, которые можно выполнять в рамках СТБ 2306-2013. Для сравнения: в Германии логистические центры оказывают в среднем 70, а в Японии — 110 услуг. Наша страна отстает и по доле логистики в ВВП: в Беларуси она составляет 7,5 % против 14 % в Литве, 17 % в Германии, 37 % в Сингапуре [2].

Примером умелого использования в логистических целях своего геоэкономического потенциала может служить Германия, расположенная в центре Европейского союза и являющаяся лидером рейтинга «Индекс эффективности

логистики» в 2014 г. Рассмотрим более подробно немецкий опыт развития транспортно-коммуникационных услуг в стране.

В системе логистики Германии занято свыше 400 тыс. работников, а объем создаваемых ими услуг достигает 16 млрд евро ежегодно [6, 29]. Эта страна имеет такое количество контейнеров, что, вытянув их в цепь, можно трижды опоясать весь земной шар. В Германии большинство логистических компаний планируют развитие мультимодальных цепей поставок с включением железнодорожного и морского транспорта. Основой такого развития являются возрастающие объемы контейнерной логистики, с помощью которой в настоящее время доставляется до 80 % товаров в Европу [7, 37]. Дополнительным фактором, способствующим развитию мультимодальных цепей поставок, являются законодательные нормы в области экологии. Например, компания «Ауди» использует для железнодорожной перевозки при транспортировке автомобилей между Ингольштадтом и Эмденом продукт *DB Schenker Rail's EcoPlus*, который не выбрасывает углекислый газ в атмосферу. Другие крупные провайдеры логистических услуг, такие как *DHL*, также внедряют и активно продвигают свои предложения по экологичным транспортным решениям.

Тематика научных исследований для развития транспортно-коммуникационных услуг в Германии соответствует объективным бизнес-реалиям и включает в себя следующие проблемы:

- мультимодальный транспорт и контейнерная логистика;
- технологическое развитие и информация;
- безопасность, мобильность, энергоемкость цепей поставок;
- глобальная логистика и международные цепи поставок.

В Германии ожидается все большее проникновение в логистику информационных технологий, направленных на мобильность и прозрачность данных, таких как *EDI*, *GDS*, *RFID*. Развиваются и новые технологии, направленные на взаимодействие различных информационных технологий, например киберфизические системы. Реализованные киберпроекты для оказания транспортно-коммуникационных услуг включают в себя интегрированные системы финансов, учет движения финансовых средств, техническое обслуживание, автоматизированные процессы управления строительством, управление безопасностью в транспортных узлах, геоинформационные системы (системы сбора, хранения, анализа и графической визуализации пространственных данных и связанной с ними информацией о необходимых объектах).

Данное направление является перспективным и для развития транспортно-коммуникационных услуг в Республике Беларусь, поскольку наша страна, находясь практически в центре Европы, обладает весьма прогрессивным сектором IT-услуг, и белорусские IT-разработчики могли бы создавать конкурентоспособные продукты и приложения в сфере транспортных коммуникаций и логистики. Деятельность белорусских провайдеров требует внедрения *WMS* (системы управления складом), *TMS* (системы управления транспортом) и других IT-систем, которые должны разрабатывать отечественные компании.

Современные тенденции развития рынка транспортно-коммуникационных услуг в Германии характеризуются привлечением инвестиций в создание крупных транспортно-логистических центров [8, 107]. При этом они создаются как с участием государства, так и с использованием принципа государственно-частного партнерства (ГЧП).

К государственно-частным партнерствам относят формы сотрудничества между государственными органами и частным сектором, направленные на обеспечение финансирования, строительства, реконструкцию, эксплуатацию, техническое обслуживание объекта инфраструктуры и (или) управление им, а

также (или) оказание услуг. Ключевыми отличиями ГЧП от других форм сотрудничества государства и бизнеса являются длительность срока реализации проектов, распределение рисков между государственной и частными сторонами, разнесение стоимости реализации проекта на весь срок существования [9].

В рамках Национального инфраструктурного плана Республики Беларусь на 2016–2030 гг. были отобраны 15 проектов по развитию транспортной инфраструктуры на основе ГЧП общей стоимостью 1,26 млрд дол. США [10]. Использование механизмов государственно-частного партнерства в нашей стране способно существенно снизить нагрузку на государственный бюджет Республики Беларусь, оптимизировать сроки и стоимость строительства новых объектов, а также обеспечить поддержку и улучшение эффективности и повысить эксплуатационные характеристики уже существующих инфраструктурных объектов.

Можно констатировать следующие преимущества проекта ГЧП для бизнеса: получение стабильного долгосрочного дохода на вложенный капитал; гарантия сбыта и загрузки мощностей на долгосрочной основе; повышение имиджа компании; формирование кредитной истории и рост кредитного рейтинга.

**Республика Беларусь в системе автодорожного коридора «Западная Европа — Западный Китай».** Глобализация экономики и сопровождающие ее процессы развития внешнеторгового обмена объективно ведут к усилению роли существующих и формированию новых каналов транспортных коммуникаций мирового уровня, важнейшими из которых становятся международные транспортные коридоры. Выгодное геоэкономическое положение и достаточно высокий уровень развития транспортной инфраструктуры создают предпосылки для возможного присоединения Республики Беларуси к проекту по созданию трансконтинентального автодорожного коридора «Западная Европа — Западный Китай». Данный проект, реализуемый совместно Казахстаном, Китаем и Российской Федерацией, позволит сократить доставку грузов из Китая в Европу в 4,5 раза. Объемы перевозок по данному маршруту к 2020 г. прогнозируются на уровне 33 млн т в год [11, 16]. Основным преимуществом этого проекта по сравнению с существующими альтернативными коридорами — Транссибом, автодорожным и морским является его протяженность и время нахождения груза в пути. Например, при использовании морского коридора время нахождения груза в пути доходит до 45 суток, по Транссибу — 14 суток, а по коридору «Западная Европа — Западный Китай» — около 10 суток [11, 42].

Присоединение Беларуси к транспортному коридору «Западная Европа — Западный Китай» возможно за счет включения в него ответвления через республику по II и IXV международным транспортным коридорам в направлении к западной границе Таможенного союза и портам Балтийского моря через автодорожные пункты пропуска Каменный Лог и Козловичи.

Важным моментом является тот факт, что сухопутные перевозки по сравнению с морскими дорожке на 60–70 %. Следовательно, сухопутным путем рентабельно перевозить высокомаржинальные грузы с высокой добавленной стоимостью, где транспортные расходы составляют небольшую часть от цены товара (электроника, автозапчасти, брендовая одежда с коротким жизненным циклом) [12]. Также следует отметить, что в настоящее время грузопотоки в направлении Китай — Европа и обратно составляют 3 к 1. Таким образом, в обратном направлении контейнеры часто следуют пустыми. Производителям из Европейского союза, также как и из Республики Беларусь, трудно обеспечивать встречные грузопотоки, в результате чего увеличиваются транспортные расходы.

Логистическая система Китая уступает системе Европейского союза по уровню организации, но значительно опережает белорусскую и российскую, чему соответствует 15-е место Гонконга и 28-е место Китая в рейтинге индекса *LPI* [1]. При этом в последние годы темпы развития транспортно-коммуникацион-

ных услуг в КНР значительно ускорились. Стремительное развитие логистического сектора способствовало тому, что в настоящее время китайская логистика столкнулась с нехваткой специалистов, превышающей 600 тыс. человек. Логисты вошли в список самых дефицитных профессий КНР [3, 8]. Также следует отметить, что за последние 10 лет оплата труда в Китае ежегодно увеличивается на 15–20 %, следовательно, и стоимость перевозок дорожает. В связи с этим в ближайшие годы ожидается пересмотр структур цепей поставок из Китая.

Современный транспортно-логистический рынок Китая привлекает внимание зарубежных предприятий, активно инвестирующих в его развитие. В последнее время *FedEx*, *UPS*, *TNT* и другие трансконтинентальные корпорации сотрудничают с крупными логистическими компаниями Китая. На сегодняшний день на востоке КНР уже сформированы 4 крупных логистических центра: первое логистическое кольцо вокруг залива Бохайвань, в центре которого находится Пекин; второе — в зоне дельты реки Янцзы с центром в Шанхае; третье — в зоне Тайваньского пролива; четвертое — в дельте реки Чжуцзян, в центре которого Гуанчжоу и Шэньчжэнь [3, 8]. Эти крупные логистические кольца различными способами стимулируют развитие центральных и западных районов Китая.

Специфической особенностью функционирования китайской транспортно-логистической системы является то, что инвестирование в логистическую инфраструктуру осуществляется исключительно со стороны частного сектора, а действия государства направлены на поддержку усиления интеграции, координации и стандартизации [3, 9].

Развитие таких знаниеемких услуг, как транспортно-коммуникационные, будет способствовать не только повышению доли сферы услуг в ВВП и расширению их экспорта, но и созданию новых рабочих мест, динамичному развитию малого и среднего предпринимательства в условиях становления постиндустриального общества в Республике Беларусь [13, 68].

Рассмотренные мировые тенденции и зарубежный опыт в сфере транспортно-коммуникационных услуг могут быть эффективно применены для реализации геоэкономического потенциала Республики Беларусь и совершенствования ее транспортно-логистической системы.

На белорусском рынке транспортно-коммуникационных услуг активно протекают процессы слияния, поглощения и консолидации активов, наблюдается усиление позиций компаний с развитой логистической сетью, широким спектром оказываемых услуг и обширной географией перевозок. В Республике Беларусь за последние пять лет значительно расширилась правовая и техническая основа для наращивания объемов и улучшения качества услуг, привлечения инвестиций и увеличения перерабатываемого товаропотока.

В то же время для внедрения передового мирового опыта в сферу транспортно-коммуникационных услуг Республики Беларусь существует ряд барьеров. Среди них можно выделить дефицит инвестиций в развитие инфраструктуры, несформированность рынка 3PL-услуг, отсутствие системного интегратора уровня 4PL, недостаточную квалификацию персонала, несовершенство таможенного и других видов контроля, высокие налоговые и иные издержки, слабую интеграцию в международную и европейскую логистические системы. Сложность процедур и бюрократия местных органов власти в ряде случаев привели к затягиванию сроков строительства логистических центров в Беларуси и к росту расходов инвесторов. Трудно считать удовлетворительными и показатели экспорта услуг логистики, так как она нацелена в основном на обслуживание белорусских грузопотоков.

С учетом накопленного мирового опыта в сфере транспортно-коммуникационных услуг белорусским логистическим операторам необходимо повышать функциональность и качество своих услуг, применять комплексные тарифы

на обслуживание, внедрять современные информационные технологии (например, системы управления складом *WMS*, управления транспортом *TMS*), предлагать клиентам наилучшие варианты оптимизации их затрат. В среднесрочной перспективе в Беларуси также следует разрабатывать комплексные функциональные решения — от мультимодальных перевозок до дистрибуции торговых сетей со сложными технологиями комплектации и предпродажной подготовкой товарных потоков, управлением сетевыми каналами, развитием аутсорсинга и аутстаффинга.

### Литература и электронные публикации в Интернете

1. International LPI global ranking 2014 [Electronic resource]. — Mode of access: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>. — Date of access: 07.10.2015.
2. Беларусь готовится к логистическому рывку [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2015/09/07/35/31259919&logday=1>. — Дата доступа: 12.11.2015.
3. Старкова, Н. О. Исследование зарубежного опыта формирования логистических систем [Электронный ресурс] / Н. О. Старкова // Науч. журн. КубГАУ. — 2014. — № 99(05). — Режим доступа: <http://ej.kubagro.ru/2014/05/pdf/61.pdf>. — Дата доступа: 25.11.2015.
4. *Starkova, N. O.* Issledovanie zarubezhnogo opyita formirovaniya logisticheskikh sistem [Research of foreign experience of formation of logistic systems] [Elektronnyiy resurs] / N. O. Starkova // Nauch. zhurn. KubGAU. — 2014. — N 99(05). — Rezhim dostupa: <http://ej.kubagro.ru/2014/05/pdf/61.pdf>. — Data dostupa: 25.11.2015.
5. Сергеев, В. И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В. И. Сергеев // Логистика и упр. цепями поставок. — 2012. — № 5 (52). — С. 7–18.
6. *Sergeev, V. I.* Obshhie tendencii razvitiya logisticheskikh centrov za rubezhom [General tendencies of development of the logistic centers abroad] / V. I. Sergeev // Logistika i upr. serjami postavok. — 2012. — N 5 (52). — P. 7–18.
7. Курочкин, Д. Развитие логистических центров в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / Д. Курочкин // Экономика и упр. — 2013. — № 2 (34). — С. 109–114. — Режим доступа: <http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.34/article.21.html>. — Дата доступа: 10.11.2015.
8. *Kurochkin, D.* Razvitie logisticheskikh tsentrov v Respublike Belarus [Development of the logistic centers in Republic of Belarus] [Elektronnyiy resurs] / D. Kurochkin // Ekonomika i upr. — 2013. — N 2 (34). — P. 109–114. — Rezhim dostupa: <http://elibrary.miu.by/journals!/item.eiup/issue.34/article.21.html>. — Data dostupa: 10.11.2015.
9. Никитенко, П. Г. Логистика как фактор эффективности / П. Г. Никитенко // Беларус. думка. — 2009. — № 11. — С. 28–33.
10. *Nikitenko, P. G.* Logistika kak faktor jeffektivnosti [Logistics as efficiency factor] / P. G. Nikitenko // Belarus. dumka. — 2009. — N 11. — P. 28–33.
11. Пенязь, И. М. Развитие транспортно-логистической деятельности в Германии / И. М. Пенязь // Интегрирован. логистика. — 2013. — № 2. — С. 36–38.
12. *Penjaz' I. M.* Razvitie transportno-logisticheskoy dejatel'nosti v Germanii [Development of transport and logistic activities in Germany] / I. M. Penjaz' // Integrirovan. logistika. — 2013. — N 2. — P. 36–38.
13. Городко, М. В. Развитие логистических систем: анализ, проблемы, решения / М. В. Городко ; под науч. ред. С. А. Пелиха. — Минск : Право и экономика, 2014. — 366 с.
14. *Gorodko, M. V.* Razvitie logisticheskikh sistem: analiz, problemy, reshenija [Development of logistic systems: analysis, problems, decisions] / M. V. Gorodko ; pod nauch. red. S. A. Peliha. — Minsk : Pravo i jekonomika, 2014. — 366 p.
15. Государственно-частное партнерство: теория и практика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://instituciones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo.html>. — Дата доступа: 18.11.2015.
16. Сто проектов для инфраструктуры [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.neg.by/news/11715.html>. — Дата доступа: 07.11.2015.
17. Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / сост.: В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. — Минск : БАМЭ-Экспедитор, 2014. — 320 с.
18. *Sovremennye koncepcii razvitiya transporta i logistiki v Respublike Belarus'* [Modern concepts of development of transport and logistics in the Republic of Belarus] : sb. st. / sost.: V. V. Apanasovich, A. D. Molokovich. — Minsk : BAMJe-Jekspeditor, 2014. — 320 p.

12. Это в 2 раза быстрее, но дороже на 60–70 %. Что Беларуси сулит китайский «Шелковый путь» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.tut.by/economics/447654.html/>. – Дата доступа: 03.10.2015.

13. *Бондарь, А. В.* Знаниеемкие услуги в Республике Беларусь: особенности формирования и перспективы развития : науч. тр. / А. В. Бондарь, К. И. Жукова // Белорус. гос. экон. ун-т. – Минск, 2014. – Вып. 7. – С. 65–72.

*Bondar', A. V.* Znanieemkie uslugi v Respublike Belarus': osobennosti formirovaniya i perspektivy razvitija [Knowledge-intensive services in the Republic of Belarus: features of formation and prospects of development] : nauch. tr. / A. V. Bondar', K. I. Zhukova // Belorus. gos. jekon. un-t. – Minsk, 2014. – Vip. 7. – P. 65–72.

---

**HANNA VASHCHYLA**

---

**PECULIARITIES OF TRANSPORT  
AND COMMUNICATION SERVICES DEVELOPMENT  
IN THE REPUBLIC OF BELARUS IN THE CONTEXT  
OF WORLD ECONOMIC PROCESSES**

---

**Author affiliation.** *Hanna VASHCHYLA* (vashchylahanna@gmail.com), *Belarusian State Economic University (Minsk, Belarus).*

**Abstract.** The article examines development of transport and communication services in the Republic of Belarus in the context of world trends. In particular, experience of Germany, the European Union countries in general as well as China was studied in providing transport and communication services. Possibility is analyzed to implement the international experience concerned in economic conditions of the Republic of Belarus.

**Keywords:** transport and communication services in the Republic of Belarus; international experience; transport and logistic centers.

UDC 330.88

*Статья поступила  
в редакцию 04.01. 2016 г.*

---

**А. Ю. ЛУПИНА**

---

**ЭКОНОМИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ  
ЭЛЕКТРОННОЙ КОММЕРЦИИ**

---

Актуальность статьи обусловлена потребностью формирования понятийно-категориального аппарата в сфере электронной коммерции. В ней исследуются разные подходы к экономическому осмыслению электронной коммерции, дается определение понятия «электронная коммерция» и ее предметной области.

*Алина Юрьевна ЛУПИНА* (Alin.baranowa@yandex.ru), аспирантка кафедры национальной экономики и государственного управления Белорусского государственного экономического университета (г. Минск, Беларусь).

## References

1. International LPI global ranking 2014 [Electronic resource]. — Mode of access: <http://lpi.worldbank.org/international/global/2014>. — Date of access: 07.10.2015.
2. Беларусь готовится к логистическому рынку [Электронный ресурс]. — Режим доступа: [http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2015/09/07/35/31259919&lo\\_gday=1](http://www.logistic.ru/news/news.php?num=2015/09/07/35/31259919&lo_gday=1). — Дата доступа: 12.11.2015.
3. Старкова, Н. О. Исследование зарубежного опыта формирования логистических систем [Электронный ресурс] / Н. О. Старкова // Науч. журн. КубГАУ. — 2014. — № 99(05). — Режим доступа: <http://ej.kubagro.ru/2014/05/pdf/61.pdf>. — Дата доступа: 25.11.2015.  
*Starkova, N. O.* Issledovanie zarubezhnogo opyita formirovaniya logisticheskikh sistem [Research of foreign experience of formation of logistic systems] [Elektronnyiy resurs] / N. O. Starkova // Nauch. zhurn. KubGAU. — 2014. — N 99(05). — Rezhim dostupa: <http://ej.kubagro.ru/2014/05/pdf/61.pdf>. — Data dostupa: 25.11.2015.
4. Сергеев, В. И. Общие тенденции развития логистических центров за рубежом / В. И. Сергеев // Логистика и упр. цепями поставок. — 2012. — № 5 (52). — С. 7—18.  
*Sergeev, V. I.* Obshhie tendencii razvitiya logisticheskikh centrov za rubezhom [General tendencies of development of the logistic centers abroad] / V. I. Sergeev // Logistika i upr. serjami postavok. — 2012. — N 5 (52). — P. 7—18.
5. Курочкин, Д. Развитие логистических центров в Республике Беларусь [Электронный ресурс] / Д. Курочкин // Экономика и упр. — 2013. — № 2 (34). — С. 109—114. — Режим доступа: <http://elibrary.miu.by/journals/item.eiup/issue.34/article.21.html>. — Дата доступа: 10.11.2015.  
*Kurochkin, D.* Razvitie logisticheskikh tsentrov v Respublike Belarus [Development of the logistic centers in Republic of Belarus] [Elektronnyiy resurs] / D. Kurochkin // Ekonomika i upr. — 2013. — N 2 (34). — P. 109—114. — Rezhim dostupa: <http://elibrary.miu.by/journals/item.eiup/issue.34/article.21.html>. — Data dostupa: 10.11.2015.
6. Никитенко, П. Г. Логистика как фактор эффективности / П. Г. Никитенко // Беларус. думка. — 2009. — № 11. — С. 28—33.  
*Nikitenko, P. G.* Logistika kak faktor jeffektivnosti [Logistics as efficiency factor] / P. G. Nikitenko // Belarus. dumka. — 2009. — N 11. — P. 28—33.
7. Пенязь, И. М. Развитие транспортно-логистической деятельности в Германии / И. М. Пенязь // Интегрирован. логистика. — 2013. — № 2. — С. 36—38.  
*Penjaz' I. M.* Razvitie transportno-logisticheskoy dejatel'nosti v Germanii [Development of transport and logistic activities in Germany] / I. M. Penjaz' // Integrirovan. logistika. — 2013. — N 2. — P. 36—38.
8. Городко, М. В. Развитие логистических систем: анализ, проблемы, решения / М. В. Городко ; под науч. ред. С. А. Пелиха. — Минск : Право и экономика, 2014. — 366 с.  
*Gorodko, M. V.* Razvitie logisticheskikh sistem: analiz, problemy, reshenija [Development of logistic systems: analysis, problems, decisions] / M. V. Gorodko ; pod nauch. red. S. A. Peliha. — Minsk : Pravo i jekonomika, 2014. — 366 p.
9. Государственно-частное партнерство: теория и практика [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://institutiones.com/general/1079-gosudarstvenno-chastnoe-partnerstvo.html>. — Дата доступа: 18.11.2015.
10. Сто проектов для инфраструктуры [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://www.neg.by/news/11715.html>. — Дата доступа: 07.11.2015.
11. Современные концепции развития транспорта и логистики в Республике Беларусь : сб. ст. / сост.: В. В. Апанасович, А. Д. Молокович. — Минск : БАМЭ-Экспедитор, 2014. — 320 с.  
*Sovremennye koncepcii razvitiya transporta i logistiki v Respublike Belarus'* [Modern concepts of development of transport and logistics in the Republic of Belarus] : sb. st. / sost.: V. V. Apanasovich, A. D. Molokovich. — Minsk : BAMJe-Jekspeditor, 2014. — 320 p.
12. Это в 2 раза быстрее, но дороже на 60—70 %. Что Беларуси сулит китайский «Шелковый путь» [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://news.tut.by/economics/447654.html/>. — Дата доступа: 03.10.2015.
13. Бондарь, А. В. Знаниеемкие услуги в Республике Беларусь: особенности формирования и перспективы развития : науч. тр. / А. В. Бондарь, К. И. Жукова // Белорус. гос. экон. ун-т. — Минск, 2014. — Вып. 7. — С. 65—72.  
*Bondar', A. V.* Znanieemkie uslugi v Respublike Belarus': osobennosti formirovaniya i perspektivy razvitiya [Knowledge-intensive services in the Republic of Belarus: features of formation and prospects of development] : nauch. tr. / A. V. Bondar', K. I. Zhukova // Belorus. gos. jekon. un-t. — Minsk, 2014. — Vip. 7. — P. 65—72.