

Часть II.

ЭКОНОМИЧЕСКИЕ СНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ФИНАНСОВО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ СОВРЕМЕННОЙ ТРАНСПОРТНО- ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ПОСТСОВЕТСКОМ ПРОСТРАНСТВЕ

Асадуллина Наиля Рамильевна

Ташкентский филиал Российского экономического университета
им. Г.В. Плеханова, г. Ташкент, Республика Узбекистан
rasadullina@mail.ru

Расулев Алишер Файзиевич

Ташкентский государственный экономический университет
г. Ташкент, Республика Узбекистан
arasulev@yandex.ru

Павлов Константин Викторович

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк,
Республика Беларусь
kvp_ruk@mail.ru

Никифоров Сергей Александрович

Полоцкий государственный университет, г. Новополоцк,
Республика Беларусь
nika55x@yandex.by

Садыгов Эльнур Магомед оглы

Азербайджанский государственный экономический университет,
г. Баку, Республика Азербайджан
e.sadigov@unec.edu.az

В настоящее время некоторые государства – бывшие союзные республики СССР вступают в качественно новый этап развития. Это касается, прежде всего, изменений в экономике как внутри страны, так и в динамике роста торгово-экономических отношений с зарубежными государствами. Резко возрастает роль логистики и, особенно, унифицированных цепей поставок (УЦП), т. к. они

по сути являются главными антикризисными инструментами управления, в т. ч. в перевозках и обработке грузов в условиях, когда логистические услуги становятся все более востребованными. В дальнейшем на примере таких государств, как Узбекистан, Беларусь и Азербайджан анализируются разнообразные проблемы, и исследуется имеющийся в этих странах позитивный опыт формирования и развития современной транспортно-логистической инфраструктуры на постсоветском пространстве.

Изучение разнообразных проблем инфраструктуры пересекается со многими вопросами логистики – науки, в которой рассматриваются вопросы организации, планирования, контроля и регулирования движения сквозного материального и сопутствующего ему информационного потоков в пространстве и времени от их начального источника непосредственно до конечного потребителя с целью снижения совокупных экономических затрат. И хотя термин «логистика», имеющий древнегреческое происхождение и используемый еще в античности, тогда преимущественно применялся в военной сфере при анализе проблем тылового обеспечения войск и армейских операций, лишь с начала с 70-х гг. XX в. эта наука стала формироваться как самостоятельное направление, развитие которого имеет огромное практическое значение в экономической сфере, особенно для эффективного функционирования транспортных отраслей и работы снабженческих и складских организаций.

Важнейшей целью логистики является обеспечение потребителей нужной им продукцией в определённое время и в определенном месте при минимальных затратах на осуществление логистических операций и используемых производственных ресурсов. Логистика управляет физическим распределением и материальными ресурсами. Управление физическим распределением состоит в снижении затрат, связанных с перемещением готовой продукции с места производства до места потребления и ее хранение в соответствии с требуемым уровнем качества обслуживания потребителя. Управление материальными ресурсами состоит в эффективном удовлетворении потребностей организации в производственных ресурсах. Учитывая широ-

кий спектр логистических проблем и их системный характер в процессе дифференциации логистики, стали появляться выросшие из нее и впоследствии ставшие самостоятельными научными направлениями (и даже отдельными научными дисциплинами), такими как закупочная логистика, распределительная логистика, производственная логистика, коммерческая логистика, информационная логистика, логистика сервисного обслуживания и проч.

Для эффективного развития различных элементов инфраструктуры наиболее важными видами логистики являются закупочный вид логистики, транспортная логистика, логистика сервисного обслуживания. Закупочная логистика – это процесс обеспечения предприятия материальными ресурсами для производства, размещения его на складах, хранение и выдача в производство при потребности. К важнейшим задачам закупочной логистики относятся определение необходимых объема, ассортимента и наиболее эффективного режима поставки материальных ресурсов в производство со складов, а также регулирование предельно допустимых цен на ресурсы по закупке и доставке, сведение закупочных затрат к минимуму. Большое значение в закупочном виде логистики имеет также решение проблем для обеспечения контроля между потребностью и поставками продукции, соответствие размера заказов и сроков потребностям производства, оптимальная загрузка складов, отсутствие простоев по причине несвоевременной поставки сырья, сведение издержек от порчи сырья к минимуму посредством контроля запасов, а также обеспечение каждого рабочего места необходимыми производственными ресурсами – ресурсообеспечением на местах.

С транспортной логистикой тесно переплетается распределительный вид логистики. Это связано с тем, что распределение является одним из этапов общественного воспроизводства, когда осуществляется не только распределение ресурсов и готовой продукции между потребителями, но и осуществляется рациональное распределение имеющихся ресурсов для производственного процесса. В рамках распределительной логистики решаются задачи

эффективной упаковки продукции, выбор оптимального маршрута транспортировки и вида транспорта для перевозки продукции, определение рациональной сети складов и выбор нужной группы посредников (как известно, долгое время в период формирования развитой рыночной экономики в России посредники нередко наживались на производителях продукции, особенно в сельской местности, на производителях скоропортящейся продукции, когда прибыль перекупщиков во много раз превышала доходы фермеров и крестьян, что, очевидно, недопустимо).

Таким образом, распределительная логистика – это наука о планировании, управлении и контроле транспортировкой, складированием и другими распределительными информационными операциями, осуществляемыми в процессе обеспечения произведённой продукцией потребителя в соответствии с его потребностью и интересами, состоит в комплексе взаимосвязанных функций, осуществляемых в процессе распределения материального потока между оптовыми покупателями.

Одним из ключевых звеньев как инфраструктуры, так и различных видов логистических систем является транспорт, оказывающий определяющее влияние на размещение производства и являющийся одним из важнейших составных частей экономики любой страны и ее регионов. По характеру перевозок транспорт разделяется на грузовой и пассажирский (как известно, первый вид преимущественно связан с производственной инфраструктурой, а второй – с социальной), а по назначению на: 1. транспорт общего пользования, обслуживающий сферу обращения товаров и населения; 2. транспорт необщего пользования (внутрипроизводственный и ведомственный); 3. транспорт личного пользования.

Транспортная система – это комплекс различных видов транспорта (автомобильный, железнодорожный, воздушный, морской, речной, гужевой, трубопроводный), находящийся в зависимости и во взаимодействии при осуществлении перевозок. Управлением и организацией транспортного процесса занимается транспортная логистика. К важнейшим задачам транспортной логистики относятся: 1. выбор

вида и типа транспортных средств; 2. совместное планирование транспортного процесса со складским и производственным; 3. в случае смешанных перевозок совместное планирование транспортных процессов на различных видах транспорта; 4. определение рациональных маршрутов доставки; 5. обеспечение технологического единства транспортно-складского процесса. К основным факторам, влияющим на выбор вида транспорта, относятся: время доставки, частота отправления грузов, стоимость перевозки, надежность соблюдения графика поставки, способность перевозить разные грузы и способность доставлять груз в любую точку территории.

Транспортировка относится к числу важнейших функций логистики, целью которой является физическое перемещение грузов в пространстве на определенных условиях, указанных в договоре сторонами-участниками транспортного процесса. Обычно участниками транспортного процесса выступают три стороны: грузоотправитель, грузополучатель и перевозчик, которые свои отношения оформляют в форме договора перевозки груза. Кроме этого, к процессу могут подключаться и сторонние организации, такие, как охранные предприятия, таможенные брокеры, страховые компании и др.

В настоящее время выделяют три основных способа перевозки: унимодальный, смешанный и интермодальный способы. Самым простым является унимодальный, при котором используется только один вид транспорта. При смешанном и интермодальном способах используются несколько видов транспорта, различие между ними заключается в том, что в последнем случае осуществляется единое сквозное управление транспортным процессом, которое обычно возлагается на специализированную фирму – оператора интермодальных перевозок.

Рассматривая вопрос об оценке эффективности использования транспорта, в том числе об эффективности его различных видов, следует учесть достоинства и недостатки, присущие каждому виду. Так, рассматривая железнодорожный транспорт, необходимо отметить, что этот вид способствует достижению значительной экономичности перевозок крупных грузов, предлагая при этом ряд дополнительных

услуг. Данный вид транспорта характеризуется высокими постоянными издержками в связи со значительной стоимостью рельсовых путей, сортировочных станций и депо, подвижного состава, однако переменная часть расходов на железных дорогах невелика.

Основным преимуществом водного транспорта является его способность перевозить крупногабаритные грузы. Вместе с тем, незначительная скорость и ограниченные функциональные возможности часто сводят на нет данное преимущество. Преимуществами автомобильного транспорта, особенно в отношении междугородних перевозок, являются высокая скорость транспортировки и гибкость доставки грузов. В связи с этим, постоянные расходы автомобильного транспорта сравнительно невелики, тогда как величина переменных издержек в расчете на один километр пути, наоборот, достаточно большая. Нередко данный вид транспорта используют для перевозки небольших партий товаров на малые расстояния, чаще всего это организации сферы торговли и перерабатывающей промышленности.

В системе транспортировки большую роль играет также воздушный транспорт, точнее, грузовая авиация. Преимуществом является высокая скорость доставки, а недостатком – высокая стоимость перевозки. Кроме этого, возможности воздушного транспорта весьма ограничены грузоподъемностью и грузоместимостью самолетов, а также определяются доступностью и наличием аэродромов. И, наконец, к трубопроводному транспорту относятся различные трубопроводы, которые предназначены для перекачки сырой нефти и жидких нефтепродуктов, природного газа, жидких химикатов и превращенных в водную суспензию сухих сыпучих продуктов в виде цемента. Трубопроводный транспорт является уникальным, т. к. может работать круглые сутки, отличается самой высокой долей постоянных издержек (на прокладку трубопровода) и самыми низкими переменными издержками. Недостатками являются отсутствие гибкости и ограниченность его использования транспортировкой только жидких, газообразных и растворимых веществ или суспензий.

Важным направлением логистики, тесно связанным с развитием инфраструктуры, является логистика сервисного обслуживания

ния. Логистический сервис (сервис – это работа по оказанию услуг, т. е. по удовлетворению чьих либо нужд) неразрывно связан с процессом распределения и представляет собой комплекс услуг, оказываемых в процессе поставки товаров потребителю. Логистический сервис осуществляется либо самим поставщиком, либо экспедиторской фирмой, специализирующейся в области послепродажного обслуживания.

Все работы в области логистического сервиса можно разделить на три основные группы:

→ предпродажные, т. е. работы по определению политики предприятия в сфере оказания услуг и формированию системы логистического обслуживания;

→ работы по оказанию логистических услуг, осуществляемые в процессе продажи товаров (упаковка, подбор ассортимента, информация о прохождении грузов и т. п.);

→ послепродажный логистический сервис, включающий гарантийное обслуживание и рассмотрение обязательств в связи с возможными претензиями покупателей.

Для оценки качества логистического обслуживания применяются следующие критерии: надежность поставки; гибкость поставки; полное время от получения заказа до поставки партии товаров; наличие запасов на складе поставщика; возможность предоставления кредитов и т. д.

Международный опыт показывает, что максимальную эффективность в развитии транспортно-логистического сектора обеспечивают специальные комплексы инфраструктурных объектов и служб, которые в наши дни носят название «логистические центры» и «транспортный терминал». Все это определяет актуальность цели исследования, выявление на постсоветском пространстве как общих финансово-экономических процессов и направлений, связанных с развитием в них транспортно-логистической инфраструктуры, так и специфических, характерных лишь для отдельных стран особенностей.

В процессе анализа указанных проблем использовались методы системного анализа, статистические и методы ранжирования.

В настоящее время Республике Узбекистан, например, при изучении ее транспортно-логистической системы присущи следующие характеристики:

- ограниченное количество частных владельцев и небольшой опыт строительства современных складских комплексов;
- малое количество национальных логистических операторов, оказывающих качественные услуги складирования и переработки;
- недостаточное использование позитивного зарубежного опыта ведения бизнеса в сфере транзитной обработки грузопотоков;
- неразвитость таможенного законодательства и соответствующих информационных технологий для транзитных грузопотоков.

Эти характеристики свидетельствуют о том, что для строительства транспортно-логистических центров (ТЛЦ) и терминалов в Узбекистане необходимо привлечение иностранных инвесторов, для которых важны условия работы в стране. Поэтому установление партнерских взаимоотношений всех участников логистического рынка страны, знакомых иностранным инвесторам, позволит успешно реализовать Программу развития логистической системы Узбекистана на ближайшие годы.

Развитие логистической инфраструктуры в Узбекистане является самой актуальной проблемой не только для оптовых компаний, но и для логистических посредников. В настоящий момент процесс создания торгово-экономического и транспортного моста, проходящий через всю Центральную Азию, в том числе через Узбекистан, который соединил бы Россию и страны Европейского союза со странами Юго-Восточной Азии, Китаем и Японией, переходит на новый этап своего воплощения.

В этом ракурсе уникальное геостратегическое расположение Узбекистана служит важнейшим аспектом и стимулом развития сети современных складских комплексов и логистических центров. Создаваемые терминалы могут значительно уменьшить логистические затраты по доставке различных грузов. Вопрос создания бла-

гоприятных условий для транзита грузов, проходящих через республику, и содействие развитию международных транзитных маршрутов имеет все более возрастающее значение для Узбекистана. К важнейшим логистическим центрам Узбекистана относятся следующие:

Международный интермодальный центр логистики (хаб) «Навои» открылся в 2008 г. в аэропорту города Навои. Этот центр находится в «сердце» Центральной Азии и представляет собой идеальный региональный центр для международных перевозок.

На сегодняшний день «Навои» является крупнейшим терминалом грузовых авиаперевозок в Центральной Азии и в сотрудничестве с корейским авиаперевозчиком KoreanAir может обрабатывать до 100 тыс. т грузов в год. В настоящее время пропускная способность обработки грузового терминала составляет до 300 т в сутки, но планируется увеличить его производительность до 1000 т.

Международный центр логистики «Ангрен», расположенный в Ташкентской области, был создан в середине 2009 г. Его задача состоит в обеспечении гарантированного круглогодичного транспортного потока между областями Ферганской долины и другими регионами Узбекистана. Мощность центра «Ангрен» составляет до четырех млн т грузов, обрабатываемых в год. Этот «сухой порт» общей площадью 184 тыс. м² может оказывать самый широкий спектр услуг по обработке, хранению, транспортировке грузов и таможенной очистке [1].

Международный центр логистики «Ташкент» – United Cargo Center (UCC) открылся в марте 2017 г. на базе вновь созданной компании ООО Interlogistics. Комплекс оказывает весь спектр логистических услуг, связанных с приемом, хранением, таможенным оформлением и отправкой грузов. Он расположен на пролегании основных региональных и международных транспортных маршрутов. UCC включает крытые склады общей площадью 18000 м², холодильные и морозильные камеры общей площадью 800 м², склад-навесы общей площадью 20000 м², контейнерные площадки общей площадью 22000 м².

В настоящее время услуги логистических посредников на постсоветском пространстве становятся все более востребованными. Вместе с тем определенные части отечественных производителей и предприятий сетевой розницы продолжают практику решения складских проблем посредством своих усилий на базе собственной или арендуемой логистической инфраструктуры.

Для Узбекистана такая ситуация является вполне естественной, если учесть высокую стоимость услуг логистических провайдеров и далеко не самое высокое их качество услуг. В основном практически все склады для логистических посредников дистрибьюторы предпочитают строить, ориентируясь на типовые технологии грузопереработки пакетных грузов. Для девелоперов это идеальный вариант: стандартные решения снижают себестоимость создания объекта, и при этом наблюдается постоянно растущий спрос на складскую недвижимость. В настоящее время ставка минимальной доходности на рынке складского строительства оценивается на уровне 13–17 %. Уровень доходности при этом варьировался в зависимости от особенностей проектов.

Создание складских хозяйств в Узбекистане идет по двум основным направлениям: строительство складов для провайдеров логистических услуг, по которым у девелоперов есть статистическая информация и строительство складов компаний различных отраслей под реализацию собственных грузопотоков. Складские хозяйства как часть логистической инфраструктуры компании во многом зависят именно от ее вида деятельности. В прямой зависимости находится складская сеть (расположение складов, их функциональное назначение, мощности), а также конструктивные особенности складского здания, уровень технического оснащения, системы складирования и используемые технологии грузопереработки [2]. Пришло время вплотную заняться строительством новых современных складских хозяйств, обеспечивающих предоставление услуг на уровне международных стандартов и цифровых технологий.

Важным условием эффективной организации продаж на зарубежных рынках является снижение стоимости и повышение качества

выполнения логистических операций. Для маркетолога это может быть существенным конкурентным преимуществом, создающим дополнительную привлекательность бренда и дающую новые возможности использования рекламных приемов. Сложность составления рациональных маршрутов зависит от взаимного соотношения вместимости транспортного средства и средней величины объема одной отправки груза. Чем меньше средний объем одной отправки перевозимого груза относительно вместимости используемого транспортного средства, тем сложнее поиск рационального маршрута развоза.

С целью оптимизации процесса поставок продукции рассмотрим формирование распределительного центра предприятий мясомолочной продукции Витебской области Республики Беларусь и особенно ОАО «Витебский мясокомбинат» на базе одного из логистических центров вблизи международного транспортного коридора и г. Минска как одного из приоритетных внутренних рынков сбыта с предварительным проведением расчетов по выбору одного из возможных вариантов.

Следует отметить, что данную проблему необходимо решать в кратчайшие сроки. Вызвано это тем, что при формировании груза по эндокринному сырью и полуфабрикатам в Россию, в Казахстан и КНР производитель не в силах сам одновременно обеспечить загрузку одного контейнера в необходимые сроки. Покупатель или его доверенный резидент Республики Беларусь вынужден забирать продукцию у 4-5 поставщиков из разных частей страны. С учетом соблюдения регламента загрузки, документального оформления итаможенного сопровождения загрузка одного контейнера может достигать до десяти дней, если затронуты выходные дни, даже при уже фактическом наличии продукции на складе с готовыми ветеринарными исследованиями. Это очень много и этот процесс требует унификации.

При выборе месторасположения распределительного центра следует учитывать следующие факторы: размер и конфигурация участка, транспортная доступность местности, строительные факторы [3]. **Размер и конфигурация участка.** Большое количество

транспортных средств, обслуживающих входные и выходные материальные потоки, требует достаточной площади для парковки, маневрирования и проезда. Отсутствие таких площадей приведет к заторам, потере времени клиентов.

Транспортная доступность местности. Значимой составляющей издержек функционирования любого распределительного центра являются транспортные расходы. Поэтому при выборе участка необходимо оценить ведущие к нему дороги, ознакомиться с планами местной администрации по расширению сети дорог. **Строительные факторы.** Расстояния между зданиями, подъезд к ним.

Централизация управления и особенности физического расположения логистических центров в конкретном географическом регионе Азербайджанской Республики позволяют осуществлять качественное обслуживание потребителей и выбор наиболее эффективного способа транспортировки и грузопереработки товаров, благодаря наличию соответствующей логистической инфраструктуры и технологий. Концепция логистических центров (ЛЦ) основывается на эффекте синергии, при котором объединение усилий нескольких участников позволяет добиваться увеличения эффективности логистических решений, а для отдельных небольших компаний является необходимым условием существования на современном рынке. В этом проявляется основная особенность современных ЛЦ как коммерческих предприятий, предлагающих всесторонний сервис множеству коммерческих и логистических предприятий, в отличие от простых проектов, ориентированных на одну единственную компанию.

Другой ключевой особенностью ЛЦ в транспортных системах и комплексах является интермодальность [4]. Упрощенно, ЛЦ – это узел, в котором происходит перегрузка груза с одного вида транспорта на другой. Такое продвижение логистической инфраструктуры выгодно отражается на конкурентоспособности провайдеров складских услуг, т. к. увеличение складской сети и ее приближение к клиентам увеличивает надежность поставки в срок, повышает уровень обслуживания и сокращает цикл выполнения заказов. Увеличение предложений в регионах со стороны провайдеров логисти-

ческих услуг отразилось бы и на формировании складской сети остальных участников рынка [5].

В процессе создания современной логистической инфраструктуры Азербайджана важную роль играют транспортно-логистические кластеры, целью которых является генерация и использование устойчивых и уникальных комбинаций конкурентных преимуществ определённой территории и организаций посредством совместных действий и усилий, направленных на создание единого пространства добавленной стоимости, где реализуется интеграция и координация операционной логистической деятельности контрагентов цепей поставок, а также транспортно-логистическая и деловая инфраструктура, формирующая необходимые условия для продвижения материальных потоков с заданными параметрами, ожидаемыми при реализации кластерной формы организации бизнеса [6]. На наш взгляд, рыночные субъекты, формирующие, преобразующие и поглощающие материальные потоки (имеется в виду: поставщики, производители, потребители, коммерческие посредники и т. д.) должны объединяться и создавать в каждой области свои транспортно-логистические кластеры (ТЛК).

В свою очередь, ТЛК позволяют развивать базовые терминально-логистические структурные элементы на основе формирования грузоперерабатывающих терминалов, терминально-складских комплексов многоцелевого назначения, представляющих всю совокупность складских, таможенных и сопровождающих услуг; повышать конкурентоспособность транспортных коридоров; сокращать долю транспортных затрат в валовом внутреннем продукте; обеспечивать координацию и интеграцию малых и средних логистических организаций – транспортных, экспедиторских, складских и др. в общую логистическую систему; адаптировать внутренние структуры и внешние бизнес-связи к условиям неопределенности среды; развивать транспортно-складскую инфраструктуру, куда входят транспортные компании, представляющие различные виды транспорта, экспедиторские компании (включая экспедиторов-курьеров, экспедиторов – агентов, операторов смешанной перевозки и т. д.),

складские комплексы, распределительные центры и терминалы, организации, оказывающие сопутствующие услуги (обслуживание, ремонт транспортных средств, дорожно-транспортные компании, сервисные организации).

Следует развивать бизнес-инфраструктуру, обслуживающие информационные и финансовые потоки – это финансовые организации, страховые компании, исследовательские организации, учебные центры подготовки и переподготовки персонала, консультативно-аналитические и маркетинговые организации [7]. Таким образом, решение последующих задач требует формирования региональной инфраструктурной базы для индивидуализации разрабатываемых решений по совершенствованию ресурсного обеспечения развития транспортно-логистического кластера (ТЛК). Для обеспечения высоких темпов экономического роста чрезвычайно важно создать современную и эффективную инфраструктуру ТЛК.

Хозяева и топ-менеджмент ведущих отечественных компаний признают логистику и УЦП основными источниками (ресурсами) повышения эффективности и конкурентоспособности. Как показывает практика, «рычаги» логистики, в частности, снижение общих затрат и повышение качества логистического сервиса оказывают гораздо большее влияние на рентабельность компании, чем увеличение объема продаж. Инструменты интегрированной логистики и УЦП специально предназначены для оптимизации используемых ресурсов компаний за счет синхронизации планирования, повышения надежности и устойчивости цепей поставок, применения новейших технологий логистической интеграции в условиях возрастания рисков и неопределенности внешней среды.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Джураев, Р. Стратегическая логистика Узбекистана // Экономическое обозрение. – 2019. – № 8 (236). – С. 31–37.
2. Фёдоров, Л.С. Персианов, В.А., Мухаметдинов, И.Б. Общий курс транспортной логистики: учебное пособие. – М.:Кнорус, 2020. – 310 с.

3. Михайлин, А.Н. Управление внешнеэкономической деятельностью фирмы: учебное пособие. – Минск: МАЭП, 2019. – 112 с.
4. Логистика: учебное пособие / под ред. Б. А. Аникина. – М. : Проспект, 2018. – 408 с.
5. Кузнецова, М.Н. Транспортное обеспечение логистических систем. Монография. – М.: Инфра Инженерия, 2019. – 406 с.
6. Повышение конкурентоспособности экономики на основе ее инновационного развития и модернизации: системный подход. Коллективная монография / под науч. ред. д. э. н., профессора К.В. Павлова. – Новополоцк: Полоцкий государственный университет, 2020. – 288 с.
7. Экономика на постсоветском пространстве в условиях новых патологических вызовов и процессов цифровизации. Коллективная монография / под науч. ред. д. э. н., профессора К.В. Павлова. – Ижевск: Издательство «Шелест», 2021. – 644 с.

КАНАЛЫ ПРОДАЖ В ИНФРАСТРУКТУРЕ СТРАХОВОГО РЫНКА РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Верезубова Татьяна Анатольевна

Белорусский государственный экономический университет,
г. Минск,
Республика Беларусь
bf@bseu.by

Быстротечный процесс цифровизации различных отраслей экономики повлиял на развитие всех сфер деятельности, в т. ч. страхования. В обществе активно формируются новые подходы к оценке этого явления. Для страховой отрасли ключевым является изучение рисков и их распределение, что делает необходимым изучение экономических последствий цифровизации в страховании, реализации современных рисков, наиболее актуальных для бизнеса в наши дни.

Цель деятельности страховых компаний должна быть направлена на удовлетворение потребностей страхователей, ожидания ко-