

REGIONAL ASPECTS OF MACROLOGISTICS

Зазерская В. В., канд. экон. наук, доц.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
V. Zazerskaya, Ph. D. in Economics, Associate Professor,
Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

Решение задачи интенсификации темпов экономического роста невозможно без формирования развитой системы движения материальных ресурсов как в сфере производства, так и в сфере обращения. В связи с этим рассмотрены организация потоковых процессов в региональных хозяйственных системах. Анализируется влияние объектов приграничной транспортно-логистической инфраструктуры на цену продукции, показаны основные причины изменения цены транспортируемой продукции.

Solving the problem of intensifying the rate of economic growth is impossible without the formation of a developed system for the movement of material resources both in the sphere of production and in the sphere of circulation. In this regard, the organization of flow processes in regional economic systems is considered. The influence of objects of the border transport and logistics infrastructure is analyzed on the price of products, the main reasons for the change in the price of transported products are shown.

Ключевые слова: трансграничный регион, макрологистика инфраструктура, логистические издержки, цена.

Keywords: cross-border region, macrologistics infrastructure, logistics costs, price.

ВВЕДЕНИЕ

Необходимым условием для развития региональных экономических систем на настоящий момент является сотрудничество сопредельных государств в области кооперации на основе реализации совместных инфраструктурных проектов на приграничных террито-

риях, формирования и развития механизма трансграничного сотрудничества. Многие страны мира получают дополнительные конкурентные преимущества из-за использования трансграничных связей. Развитие трансграничных регионов и формирование благоприятных условий для привлечения инвестиций определяется точками роста экономики (транспортная, инновационная и инвестиционная инфраструктуры) [1].

РАЗМЕЩЕНИЕ ПРЕДПРИЯТИЙ В ЛОГИСТИЧЕСКИХ КАНАЛАХ

На развитие логистики трансграничных регионов влияют следующие факторы:

- региональные особенности воспроизводства,
- размер трансграничной кооперации.

Среди приоритетов трансграничного взаимодействия выделяют транспортные перевозки, взаимные поставки продукции и товаров, инвестиционное сотрудничество. Поэтому чаще всего реализуются проекты в транспортной сфере, которые направлены на интенсификацию транспортного сообщения, ремонт инфраструктуры, модернизацию пунктов пограничного пропуска.

Включение белорусских предприятий в интернационализованные технологические цепочки на стадии обработки продукции, кооперацию в сфере транспортных услуг мы рассматриваем как важнейшие направления интеграционной стратегии государства и его регионов, предусматривающее введение специальных инструментов регулирования социально-экономических процессов и обеспечения их устойчивости. Трансграничное сотрудничество как форма межгосударственной интеграции с помощью интенсификации связей пограничных регионов способствует свободному перемещению товаров, услуг, капиталов и людей [1].

Мировые интеграционные процессы формируют транспортно-логистические системы по направлениям движения потоков транснациональных грузов. Сочетание социально-экономических и природно-климатических факторов в каждом регионе определяет собственные параметры соотношения спроса и предложения на продукцию, специфику деятельности логистических посредников и другие региональные особенности.

Целью пространственного размещения предприятий в трансрегиональных логистических каналах является сокращение логистических издержек.

Выявлено [2], что в стоимости товара примерно 15–20 % составляют наценки различного рода посредников. Применение логистики на макроуровне, по мнению экспертов, позволяет снизить уровень запасов на 30–50 % и сократить время движения продукции на 25–45 %. Так, в развитых странах создание логистических систем позволило снизить общие логистические издержки на 12–5 %, в том числе снижение расходов на перевозку составило до 20 %, расходов на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции на 15–30 %, общие логистические издержки на 12–35 %, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20–40 % и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50–200 % [3].

Снижение логистических издержек достигается за счет рационального размещения предприятий относительно начальных, конечных и промежуточных этапов товародвижения с учетом характера изменения веса и объема материального потока, применяемых технологий перемещения грузов, использования преимуществ географического положения местности, стратегии деятельности компании на рынке. По данному направлению можно отметить труды А. Вебера. Согласно теории штандартов, есть ведущие факторы размещения промышленности и закономерности, по которым действуют эти факторы [4]. По А. Веберу основной фактор размещения – экономическая выгода от размещения производства в данном месте. Эта выгода – результат сокращения относительных издержек по производству данного продукта, его сбыта и обеспечения основными фондами. Факторы разделены на региональные, определяющие размещение промышленности в определенных местах, и агломерационные, способствующие концентрации промышленности в некоторых из этих мест. Общими региональными факторами являются издержки на сырье и топливо, рабочую силу и транспорт. В основном анализируют только два вида издержек, определяющих основные факторы:

- 1) транспортные издержки – транспортная ориентация;
- 2) издержки на рабочую силу – ориентация на трудовые ресурсы.

Факторы агломерации на первое место ставят транспортную ориентацию, которая определяет исходную схему оптимального размещения производства. Транспортная ориентация и ориентация на трудовые ресурсы служат основными и единственными, по мнению Вебера, факторами регионального размещения промышленности. Придерживаясь данной теории элементы транспортного комплекса и логистической инфраструктуры, обеспечивающие движение потоков в сфере обращения региона, во взаимодействии должны образовать региональную транспортно-логистическую систему.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В макрологистике трансграничных регионов на логистические системы оказывают влияние региональные транспортные коммуникации, эксплуатационные предприятия транспорта, посредники, состояние инфраструктуры и производственно-технической базы региональных систем распределения, многопрофильность региональных материальных потоков. Региональные логистические системы, являясь сложными стохастическими системами, определяют размещение промышленности.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зазерская, В. В. Трансграничная интеграция как фактор повышения конкурентоспособности приграничных регионов / В. В. Зазерская // Инжиниринг и управление: от теории к практике : сб. мат. межд. науч.-практ. конф., 15 апреля 2021 г. / Белорусский национальный технический университет ; редкол.: С. Ю. Солодовников (пред. редкол.) [и др.]. – Минск : БНТУ, 2021. – С. 185–186.
2. Формирование региональной транспортно-логистической системы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://static.freereferats.ru/_avtoreferats/01002740435.pdf – Дата доступа: 20.02.2023.
3. Кородюк, И. С. Научно-методические основы создания транспортно-логистических систем в регионах Сибири и Дальнего Востока // Дисс. д.э.н. Иркутск., 2004.
4. Региональная экономика. В 2 ч. Ч. 2. Размещение производительных сил – теория региональной экономики: учебное пособие / Ф. З. Мичурина [и др.]; под ред. Ф. З. Мичуриной; М-во с.-х. РФ,

УДК 658.7.011.1

**ФАКТОРЫ, ВЛИЯЮЩИЕ НА ЭФФЕКТИВНОСТЬ
ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
И КРИТЕРИИ ЕЕ ОЦЕНКИ**

**FACTORS AFFECTING THE EFFICIENCY OF LOGISTICS
INFRASTRUCTURE AND CRITERIA FOR ITS EVALUATION**

Якубовская Т. Л., ст. преп.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь
T. Yakubovskaya, Lecturer,
Belarusian national technical University, Minsk, Belarus

В данной статье исследованы основные факторы, влияющие на эффективность логистической инфраструктуры и критерии их выбора с учетом особенностей внешней и внутренней среды организации.

This article explores the main factors affecting the efficiency of the logistics infrastructure and the criteria for their selection, taking into account the characteristics of the external and internal environment of the organization.

Ключевые слова: логистическая инфраструктура, показатели оценки эффективности, инвестиционная привлекательность проекта.

Keywords: logistics infrastructure, performance evaluation indicators, investment attractiveness of the project.

ВВЕДЕНИЕ

Наряду с высокой клиентоориентированностью и современной информационной системой, адекватная логистическая инфраструктура