

5. Разработка **системы показателей эффективности** работы данной подсистемы. Поскольку целями создания подсистемы управления возвратными потоками является снижение количества обращений клиентов с возвратами, а также снижение затрат на возвратную логистику, то и главными показателями эффективности являются:

- объем затрат, связанных с обнаружением, хранением, восстановлением, реализацией некондиционного товара;
- суммарная закупочная стоимость товара, составляющего возвратный поток;
- количество некондиционного товара, поступившего от каждого поставщика.

6. Огромную роль в организации реверсивной логистики на предприятии, как уже говорилось, играет **наличие информационной системы**, адаптированной под специфические особенности возвратных потоков. Однако существует ряд проблем, которые усложняют внедрение информационных систем для нужд возвратной логистики. Поэтому на заключительном этапе осуществляется **разработка и внедрение информационной системы** управления возвратными потоками [4].

Приведенный алгоритм построения подсистемы управления возвратными потоками представляет собой пошаговый алгоритм действий создания отдельного подразделения. Данная модель может служить базой для построения подсистемы управления возвратными потоками на конкретном предприятии, в которую следует вносить свои корректировки, дополнения, изменения, подстраивающие данную подсистему под основные бизнес-процессы компании, специфику ее работы.

Список цитированных источников

1. Марченко, А. В. Эффективность логистики возвратных потоков / А. В. Марченко, Г. Б. Медведева // Бизнес. Образование. Экономика : Междунар. науч.-практ. конф., Минск, 2 апреля 2020 г. : сб. ст. : в 2 ч. / редкол.: В. В. Манкевич (гл. ред.) [и др.]. – Минск : Институт бизнеса БГУ, 2020. – Ч. 2. – С. 157–161.
2. Анализ и контроллинг в логистических системах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://studme.org/171068/>. – Дата доступа: 25.04.2022.
3. Букринская, Э. М. Реверсивная логистика: учебное пособие / Э. М. Букринская. – СПб. : Изд-во СПбГУЭФ, 2010. – 79 с.
4. Левкин, Г. Г. Логистика: теория и практика / Г. Г. Левкин. – 2-е изд. – Москва : Директ-Медиа, 2013. – 217 с.

УДК 338.49

Каминская П. А., Пархоцик Ф. А.

Научный руководитель: к. э. н., доцент Медведева Г. Б.

РАЗВИТИЕ ТРАНСГРАНИЧНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БРЕСТСКОГО РЕГИОНА

В условиях глобализации международной торговли важнейшим критерием является беспрепятственное перемещение ресурсов и товаров, что невозможно реализовать без транспортного комплекса. Очевидно, что процессы, связанные с современной международной торговлей, не могли обойти стороной и Республику

Беларусь, занимающую важное географическое положение на пути движения товаров. Учитывая благоприятное расположение Беларуси, территорию нашей страны пересекают 2 важнейших трансъевропейских транспортных коридора, которые определены по международной классификации под номером II (Запад – Восток) и под номером IX (Север – Юг) с ответвлением IXB.

В приграничном сотрудничестве можно выделить три компонента:

1. Первый связан с решением исключительно местных проблем – развитием пограничной торговли; решением социальных и экологических проблем; оказанием медицинских, образовательных, культурных услуг; обеспечением социально-культурных связей населения приграничных территорий.

2. Второй компонент обусловлен сотрудничеством приграничных территорий по выполнению общегосударственных функций: транспортных, охраны границ, обеспечения защиты национального экономического пространства, предупреждения и ликвидации последствий стихийных бедствий и т. д.

3. Третий связан с экономическим развитием приграничных регионов и их внешнеэкономической деятельностью. Её объемы зависят от их экономического потенциала, развития международной транспортной инфраструктуры, структуры хозяйства.

Глобализация трансграничных экономических отношений и новые стремления в формировании Европейского союза сопровождаются ростом еврорегионализации в международном экономическом тандеме. Важное место в динамике этих процессов занимает сотрудничество приграничных территорий. Особое внимание развитию отношений в приграничных регионах уделяется инфраструктурным нагрузкам в системе международных экономических отношений, а также их интегративной функции в процессах установления партнерских отношений с соседними странами. Продукция, произведенная в Брестской области, экспортируется в 108 стран мира, включая Российскую Федерацию, Польшу, Казахстан, Украину, Литву, Германию, Китай. В регион активно поступает иностранный капитал. Логистика – одно из приоритетных направлений для Брестской области.

В Брестском районе развита дорожная инфраструктура. По его территории проходят интернациональные железнодорожные пути на Белосток (Республика Польша), Ковель (Украина) и также на Барановичи (Брест – Минск – Москва), Лунинец и Томашовку. В районе 3 пункта пропуска через государственную границу Республики Беларусь: Домачево – Славатыче, Томашовка – Пулемец.

Ключевыми объектами трансграничной логистики Брестской области являются:

1. Тлц (транспортно-логистический центр).

В Брестской области обустроены 5 транспортно-логистических центров.

2. Международные транспортные коридоры.

Проходит транзитный коридор Берлин – Варшава – Брест – Минск – Москва. 80 % наземного экспорта государств СНГ в Западную Европу идёт через Брестскую область. Также на ее территории расположены нефтепровод "Дружба" и газопроводы Торжок – Минск – Ивацевичи и Кобрин – Брест – Варшава.

Через территорию Брестской области проходят следующие международные автомагистрали: E-30 (M 1), (запланированный трансъевропейский транспортный

коридор А-2 Амстердам – Берлин – Варшава – Минск – Москва); М 10 (Брест – Гомель – Россия); Е-85 (М 11).

3. Брестская железнодорожная развязка.

Брестский железнодорожный узел занимает один из важнейших пунктов железнодорожной транспортной сети, соединяющей Европу и Азию. Со стороны железных дорог в первую очередь следует обратить внимание на линию Берлин – Варшава – Брест – Москва. Эта линия является составной частью евроазиатского контейнерного коридора. Через линию Брест – Ковель – Львов Брестская область имеет выход к линии Варшава – Люблин – Ковель – Киев. Важное транспортное значение имеет линия Вильнюс – Барановичи – Ровно – Киев. Это основной элемент рамки трансграничного железнодорожного транспорта, соединяющей приграничные регионы Беларуси, Польши и Украины.

Пространственное моделирование опорного каркаса приграничного партнерства Брестской области позволило выявить в настоящее время нереализованные возможности оптимизации приграничной инфраструктуры. Эти возможности обусловлены разработкой системы пересечения границ местного значения. Районным и областным органам власти совместно с пограничным комитетом Беларуси предлагается в дополнение к существующим несколько вариантов открытия новых пограничных переходов. На белорусско-польской границе: Томашовка – Влодава, Каменюки – Беловеж и на белорусско-украинской границе: Дывин – Самары, Малиновка – Мукашин. Брестская область находится в зоне влияния транспортных коридоров европейского значения и стремится развивать связи с соседними регионами, поэтому вопрос диверсификации транспортных связей на межрегиональном уровне является актуальным. Итоги исследования данного аспекта на примере Брестской области приведены в таблице 1.

Таблица 1 – Транспортные связи на межрегиональном уровне (Брестская область)

Граница	Длина границы (км)	Дороги с твёрдым покрытием	Протяжённость границы на одну дорогу (км)	Количество дорожных пограничных переходов		Степень использования дорог (%)	Трансграничные железные дороги		Протяжённость границы на одну железную дорогу
				всего	общедоступных		всего	с пассажирским движением	
Белорусско-польская	407	14	29,1	9	4	28,6	5	3	81,4
– в пределах Брестской области	222	7	31,7	5	3	42,9	2	2	111
Белорусско-украинская	1020	23	44,3	12	12	47,8	6	6	145,7
– в пределах Брестской области	417	8	52,1	6	6	75	2	2	208,5

Анализ данной таблицы показывает, что наиболее обеспеченной трансграничными автомобильными дорогами является белорусско-польская граница (1 дорога с твёрдым покрытием на 29,1 км). Для белорусско-украинской границы

эта цифра составляет 1 дорога на 44,3 км границы. Для Брестской области этот показатель – 1 дорога с твёрдым покрытием на 31,7 км на белорусско-польской границе и 1 дорога на 52,1 км на белорусско-украинской. Средняя плотность железных дорог составляет 1 дорога на 145 км к белорусско-украинской границе (в пределах Брестской области 1 дорога на 208 км) и 1 дорога на 81,4 км к белорусско-польской границе (в пределах Брестской области 1 дорога на 111 км).

Таким образом, уровень обеспеченности трансграничными автомобильными и железными дорогами Брестской области несколько ниже, чем белорусско-польской и белорусско-украинской границ в целом. Очевидно, что критерием степени использования существующей транспортной инфраструктуры в такой сфере, как приграничное сотрудничество, является количество дорог, оборудованных пограничными переходами, доступными для граждан, а в случае с железными дорогами ещё и наличие регулярных пассажирских рейсов. На брестской части белорусско-польской границы действует пять автодорожных пограничных переходов. На брестском отрезке белорусско-украинской границы действуют шесть автодорожных переходов. В Брестской области на трёх из семи дорог с твёрдым покрытием, пересекающих белорусско-польскую границу, имеются переходы, доступные для граждан (показатель эффективности использования транспортной инфраструктуры составляет 42,9 %, для всей белорусско-польской границы – 28,6 %). На шести из восьми автодорог, пересекающих белорусско-украинскую границу, действуют пограничные переходы (показатель эффективности использования – 75 %, для всей белорусско-украинской границы он равен 51 %). Касательно железных дорог – на белорусско-польской границе и на белорусско-украинской границе они оборудованы пограничными переходами для граждан и по ним осуществляются регулярные пассажирские рейсы. Потенциально наиболее благоприятные транспортные условия развития приграничного сотрудничества были созданы на белорусско-польском пограничье, но наиболее часто используются существующие трансграничные транспортные пути на пограничье белорусско-украинском. Наиболее эффективное использование существующей транспортной инфраструктуры характерно для Брестской области. Поэтому следует отметить, что Брестская область обладает значительным потенциалом для развития транспортной составляющей трансграничного сотрудничества. Особое внимание в Республике Беларусь уделяется состоянию дорожного покрытия, улучшению качественных показателей автомобильных дорог общего пользования. В этих целях 9 апреля 2021 года была утверждена государственная программа "Дороги Беларуси", направленная на дальнейшее развитие международных транспортных коридоров и местных автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2021–2025 годы. Вдобавок планируется расширение электронного документооборота, в том числе создание онлайн-платформы Национальной системы электронной логистики. Расширение специализации и увеличение количества пунктов таможенного оформления в логистических центрах, включая переход на дистанционные и бесконтактные формы декларирования. В планах – разработка национального универсального стандарта по надлежащей дистрибуторской практике (оптовой реализации) в логистических цепях поставок и сертификация на соответствие установленным требованиям.

Список цитированных источников

1. Статистический ежегодник Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by>. – Дата доступа: 10.05.2022.
2. Ничипорук, С. В. Некоторые аспекты географического моделирования приграничного сотрудничества Брестской области / С. В. Ничипорук; за ред. В. Й. Лажника и С. В. Федонюка. – Луцк : РВВ «Вежа» Волин. нац. ун-ту им. Леси Украинки, 2009. – С. 239–242.
3. Артеменко, С. В. Современные проблемы трансграничного сотрудничества Беларуси / С. В. Артеменко // Брэсцкі геаграфічны веснік. – 2002. – Т1. – С.101–103.

УДК 339.97

Демид В. Д., Сидорик В. С.

Научный руководитель: к. э. н., доцент Медведева Г. Б.

МАЛЫЕ ФОРМЫ ИННОВАЦИОННОГО ПРЕДПРИНИМАТЕЛЬСТВА В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Инновационное предпринимательство – это вид коммерческой деятельности, целью, которого является получение прибыли за счет создания технико-технологических нововведений и распространение инноваций во всех сферах народного хозяйства. Объект инновационного предпринимательства – это интеллектуальный продукт, произведенный посредством интеллектуальной деятельности: например, научно-техническая продукция.

В экономической литературе выделяются три основных вида инновационного предпринимательства: инновация продукции, инновация технологии, социальные инновации.

Первый вид инновационного предпринимательства – это инновация продукции. Это новая продукция или продукция, которая в течение последних трех лет подвергалась значительной степени технологическим изменениям. Инновационный продукт имеет свою специфику. Отличают его следующие характеристики: высокое значение инноваций для современных фирм, зависимость успеха инновационной практики от распространения нововведений, необходимость проведения маркетинговых исследований как основы продвижения инновационного продукта на рынок. Второй вид – инновация технологии. Это процесс обновления производственного потенциала, направленный на повышение производительности труда и экономию энергии, сырья и других ресурсов. Последний вид инновационного предпринимательства – социальные инновации. Это новые идеи, технологии и стратегии, реализация и использование которых способствует решению социально-значимых проблем и приводит к благоприятным социальным изменениям в обществе. Социальные инновации основаны на внедрении в социальную сферу общества чего-то нового.

На основе способа организации инновационного процесса в фирме можно выделить три модели инновационного предпринимательства:

1) на основе внутренней организации, когда инновация создается и (или) осваивается внутри фирмы ее специализированными подразделениями на базе планирования и мониторинга их взаимодействия по инновационному проекту;