

2. David H. Autor, David Dorn. The Growth of Low-Skill Service Jobs and the Polarization of the US Labor Market. *American Economic Review*. 2013, 103(5): 1553–1597. URL: <https://www.ddorn.net/papers/Autor-Dorn-LowSkillServices-Polarization.pdf>

3. Emerging Jobs Report 2020. URL: https://business.linkedin.com/content/dam/me/business/en-us/talent-solutions/emerging-jobs-report/Emerging_Jobs_Report_U.S._FINAL.pdf;

4. Названы самые востребованные профессии в России. *Известия*. 22 декабря 2019 года. URL: <https://iz.ru/957140/2019-12-22/nazvany-samye-vostrebovannye-professii-v-rossii>

5. Атлас новых профессий. Москва. 2014. URL: https://knastu.ru/media/files/page_files/page_450/Atlas_novykh_professy.pdf

УДК 332: 338.2

Е. Л. Шишко

aljonaschischko@mail.ru

Брестский государственный технический университет, Беларусь

ПРОБЛЕМЫ РЕГИОНАЛЬНОЙ ЛОГИСТИКИ

В настоящее время рассмотрению и решению проблем региональной логистики уделяется повышенное внимание. В данной работе рассмотрены основные проблемы, принципы, аспекты региональной логистики в Республике Беларусь, проведен SWOT-анализ региональной логистической системы.

В связи с переходом от аграрно-сырьевого профиля экспортной специализации к инновационному характеру производства и экспорта, в настоящее время проблемам региональной логистики в Республике Беларусь уделяется повышенное внимание. Теория региональной логистики находится на стадии формирования.

На текущий момент основными проблемами региональной логистики являются:

- Неравномерно развитая дорожно-транспортная и распределительная сферы деятельности по регионам страны;
- Недостаточное внимание к возвратным материальным потокам в регионах;
- Неконкурентоспособность регионов в области оказания внешних логистических услуг.

Обобщая научные исследования в области региональной логистики, можно выделить следующие основные принципы ее функционирования:

1. Принцип системности – рассматривается интегрированность региональных отраслей при оптимизации потоков от первичного источника сырья до конечного потребителя.

2. Принцип региональной минимизации затрат – расположив производство как можно ближе к источникам сырья, топлива и энергии или на территории потребления готовой продукции, регион минимизирует затраты на материалы, труд, капитал и информацию.

3. Принцип комплексности – для проработки наиболее эффективных ресурсов региона должно быть тесная совместная деятельность всех участников движения ресурсов.

4. Принцип глобальности политики региона – ориентир не только на локальные цели функционирования, но и на социально-экономические и природные процессы, которые происходят в глобальном мире, стране, другом регионе.

5. Принцип социальности – выполняются стандарты социальной направленности, принимается и соблюдается самобытность, культура и интересы местного населения.

6. Принцип экологичности – защита и улучшение окружающей среды региона, рациональное природопользование ее ресурсами с доведением отходов производства до

сбора, сортировки, транспортировки, утилизации или безопасного хранения, обеспечения переработки возвратных отходов.

7. Принцип гуманности – соответствие межотраслевых региональных комплексных программ развития региона эргономическим, социальным, этическим основам развития региона на благо будущих поколений [1].

Для анализа уровня развития региональной логистики следует рассмотреть следующие аспекты: 1. Социально-экономическое развитие. 2. Развитие отраслей материального производства. 3. Развитие производственной и социальной инфраструктуры. 4. Условия для развития населения. 5. Потенциальная возможность производства товаров, удовлетворяющих потребности других регионов.

Основными параметрами модели логистической системы региона следует выделить следующие:

- территориальные характеристики спроса на транспортно-логистические услуги;
- местная номенклатура транспортно-логистических услуг;
- регулярность спроса (разовый или стабильный спрос);
- интенсивность внутренних и транзитных грузопотоков;
- форма собственности хозяйствующего субъекта (заказчика);
- характеристика грузов (требования к подвижному составу);
- финансовая устойчивость (платежеспособность) заказчика;
- пропускная способность транспортных артерий, загруженность складских помещений;
- время для оформления и выполнения логистической услуги;
- стоимость логистической услуги;
- масштабы внешних связей региона и включенности в глобальные цепочки добавленной стоимости (перевозок, хранения и др.);
- инвестиционные ресурсы региона;
- территориальные масштабы региона.

С целью выявления условий для дальнейшего развития логистической системы региона ниже представлен SWOT-анализ сильных и слабых сторон логистической системы Брестского региона Беларуси (таблица 1).

Региональную логистическую систему для Республики Беларусь можно представить как:

1. Внутрирегиональный поток – поток, траектория движения которого находится в границах региона, области.
2. Межрегиональный поток – поток, траектория движения которого охватывает несколько регионов, районов в пределах границы государства.
3. Транзитный поток – поток, траектория движения которого дважды пересекает границы региона, области.

Таблица 1 – SWOT-анализ региональной логистической системы

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> - выгодное географическое положение и значительный транзитный потенциал территории; - наличие и стыковка всех видов транспорта; - высокий экспортный потенциал регионов; - наличие ключевых инфраструктурных объектов. 	<ul style="list-style-type: none"> - физический и моральный износ объектов инфраструктуры; - недостаток современных складских площадей; - низкий уровень финансирования развития отрасли; - недостаточная проработка правовых основ взаимодействия государства и регионов.

Возможности	Угрозы
<ul style="list-style-type: none"> - повышение внимания к развитию транспортных систем регионов и логистического обслуживания в стратегиях и целевых программах разного уровня; - инвестиционная привлекательность регионов; - интеграционные связи между крупными транспортными и промышленными предприятиями. 	<ul style="list-style-type: none"> - дефицит региональных бюджетов; - недоверие клиентуры к транзиту; - неполнота и несопоставимость статистических данных, осложняющая аналитику и прогнозирование.

Источник: собственная разработка.

Все отрасли хозяйства региона можно разделить на три группы:

1. Основные (добывающие, перерабатывающие, производящие) отрасли.
2. Вспомогательные (связующие логистические) отрасли – перемещение добываемых, производимых ресурсов, а также и чистого продукта до потребителя.
3. Обслуживающие (потребляющие) отрасли – расходование чистого конечного продукта для обеспечения жизнедеятельности региона.

Удельный вес каждой из этих групп отраслей колеблется по регионам Беларуси (таблица 2). Минский регион является средоточием отраслей 1-й группы. Наибольший удельный вес отраслей 2-го блока – В Брестской и Витебской областях. Однако следует отметить за девять последних лет следующие тенденции:

Таблица 2 – Структура ВРП регионов Беларуси в разрезе отраслей

Область	Год	Основные отрасли	Вспомогательные отрасли	Обслуживающие отрасли
Брестская	2010	54,4	29,7	15,9
	2018	52,2	30,7	17,1
Витебская	2010	55,3	28,7	16,0
	2018	49,3	30,2	20,5
Гомельская	2010	58,5	26,9	11,5
	2018	55,0	28,0	17,0
Гродненская	2010	57,1	26,6	16,3
	2018	56,8	28,8	14,4
Минская	2010	67,2	20,5	12,3
	2018	61,6	25,8	12,6
Могилевская	2010	57,9	25,9	16,2
	2018	52,7	27,8	19,5

Источник: собственная разработка на основе [2].

Выделенные 3 группы отраслей накладывают значительный отпечаток на специфику функционирования соответствующих логистических систем, структуру предоставляемых логистических услуг. В частности, преобладание отраслей 2-го блока (группы) позволяет логистическим системам региона функционировать более оперативно и гибко, с применением всего спектра логистических услуг, обслуживать не только данный регион, но и соседние, а также транзитные перемещения товаров. Преобладание отраслей первой группы обрекают логистические системы регионов в основном на поставку сырьевых ресурсов и готовой продукции на внешние рынки региона, поскольку предприятия данного типа исторически по своим мощностям ориентированы на удовлетворение потребностей республик постсоветского

пространства. Преобладание 3-й группы отраслей является наиболее неблагоприятным моментом в функционировании логистических систем, оставляя закономерно место большинства в структуре оказываемых логистических услуг за финансовыми, информационными, страховыми услугами.

Литература

1. Циунчик, В.В. Моделирование региональной логистической системы / В.В. Циунчик, Д.А. Савкин // Вестник Российского государственного университета им. И. Канта. – 2010. – Вып. 10. – С. 173–175.
2. Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://belstat.gov.by/>. – Дата доступа: 24.08.2020.

УДК 332

М. Д. Ятченко

mashutik.tet@mail.ru

Гомельский государственный университет им. Ф. Скорины, Беларусь

ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ПОТЕНЦИАЛА ОТРАСЛИ КАК СИСТЕМЫ

Значение и роль производственного потенциала отрасли в общественном производстве постоянно изменяются. Производственный потенциал отрасли остается материальной основой увеличения скорости научно-технического прогресса. Между этими процессами установлена тесная связь – если высок технико-экономический уровень составляющих потенциала и возможность их применения и использования, то и более стабильная основа (материальная и техническая) научно-технического прогресса, будут существовать широкие горизонты внедрения достижений научно-технического прогресса, существенно увеличатся возможности для совершенствования и укрупнения составляющих производственного потенциала страны. Это показатель взаимного совершенствования и развития друг друга.

Производственный потенциал отрасли тесно связан с темпами социально-экономического развития страны. Более эффективное его использование помогает росту инвестиций в производственные ресурсы и товары народного потребления при условии стабильности затрат общественного труда. Качественные характеристики производственного потенциала определяют уровень удовлетворенности материальных и духовных потребностей населения и, следовательно, качество и уровень экономического и социального роста и развития.

Низкий уровень использования производственного потенциала увеличивает текущие вложения и единовременные затраты на один рубль прироста национального дохода, так как для сохранения устойчивых темпов роста экономики необходимо задействовать постоянно возрастающую часть национального дохода на наращивание производственного потенциала для того, чтобы компенсировать его снижающуюся отдачу.

Основная роль производственного потенциала состоит в создании новой стоимости, а его составляющие должны быстро приспосабливаться к особенностям изменяющейся среды. Это удастся осуществить, если имеющаяся вещественная и натуральная форма, количественная взаимосвязь его составляющих обеспечат его способность функционировать как систему, создающую стоимость и прибавочную стоимость. Это значит состав и характеристика элементов производственного потенциала соответствуют параметрам экономики.

Все составляющие производственного потенциала служат главной общей цели, которая стоит перед экономикой всей страны. Однако то, что положение и функции каждого элемента определяются требованиями, которые предъявляются к системе элементов в целом, и характеризуют его упорядоченность. Но с другой стороны, если