

Основными направлениями решения этих проблем являются:

- обучение персонала работе с цифровыми сервисами и повышение его компьютерной квалификации;
- разработка предприятиями промышленности комплексных стратегических планов цифровизации;
- предоставление мер поддержки промышленным предприятиям как со стороны государства, так и со стороны стейкхолдеров;
- привлечение венчурных инвестиций в цифровую экономику;
- совершенствование нормативно-правового обеспечения цифровой трансформации промышленности, в частности введение новых стандартов обеспечит скоординированные действия при проектировании и разработке различных систем интернета вещей и промышленного интернета вещей.

Таким образом, внедрение цифровых технологий и новых управленческих подходов будет способствовать не только сохранению на рынке уровня конкурентоспособности промышленных предприятий, но и расширению их возможностей.

**В. В. Колодкин**, канд. экон. наук, доцент  
VVKolodkin@yandex.by  
БГЭУ (Минск)

## **КРИТЕРИИ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ**

Главными задачами, решаемыми логистической транспортной системой, являются координация транспортного обслуживания потребителей по их заказам, содержащим условия поставок и доставки, и минимизация при этом транспортных издержек. Очевидно, что при этом роль транспортной системы предприятия по отношению к заготовительной (закупочной) и распределительной (сбытовой) системам предприятия является обеспечивающей, т.е. экономическая деятельность транспортного предприятия или транспортного подразделения предприятия направлена в первую очередь на реализацию целей закупки и распределения. Обе задачи решаются на базе комплексного подхода.

При формировании системы распределения (снабжения) и, как следствие, транспортной системы применяется следующая последовательность действий.

1. Изучается конъюнктура рынка, и определяются стратегические цели системы распределения (снабжения).
2. Разрабатывается прогноз величины материального потока (МП), проходящего через систему распределения (снабжения).
3. Составляется прогноз необходимой величины запасов по всей системе, а также на отдельных участках материалопроводящей цепи.
4. Изучается транспортная сеть региона обслуживания, составляется схема материальных потоков в пределах системы распределения.
5. Разрабатываются различные варианты построения систем распределения (снабжения): с одним или несколькими распределительными центрами, расположенными на тех или иных участках обслуживаемой территории, и т.д. Оцениваются расходы для каждого из вариантов. Для того чтобы из множества вариантов выбрать один, необходимо установить критерий выбора, а затем оценить по нему каждый из вариантов. Таким критерием является критерий минимума приведенных затрат, т.е. затрат, приведенных к единому годовому измерению. Выбор вида транспорта часто бывает безальтернативным и полностью определяется взаимным расположением производителя, центров консолидации и распределения, числом посредников и характером их деятельности, числом и местом

расположения потребителей. Логистическая привлекательность региона будет определяться комплексной рейтинговой оценкой, учитывающей следующие группы факторов:

- 1) маркетинговые показатели;
- 2) показатели развитости инженерной инфраструктуры;
- 3) показатели развитости дорожной инфраструктуры;
- 4) факторы внешней среды (экономические и политические показатели).

Первая группа факторов характеризует МП с количественной точки зрения, качественной (ассортимент как характеристика, определяющая специализацию транспортного средства), также ритмичность, характеризующую отклонение величины МП от сезонных и других факторов, влияющих на интенсивность процессов производства и потребления.

Вторая группа факторов характеризует качество инженерной инфраструктуры, т.е. концентрацию логистических центров, обеспечивающих полный цикл логистического сервиса, а также развитость складского хозяйства.

Третья группа факторов характеризует состояние дорожной инфраструктуры как фактор, влияющий на выбор режима движения.

Четвертая группа факторов определяется решениями управленческих структур высшего уровня и может носить непредсказуемый характер. Так, введенные по политическим причинам ограничения на поставку определенных видов товаров вызвали введение контрсанкций, что оказало заметное влияние на параметры МП по направлению Запад — Восток.

Тогда, сгруппировав критерии и определив их значимость (удельный вес в суммарном значении равен единице), можно будет сделать вывод о логистической привлекательности того или иного региона Республики Беларусь.

**В. А. Коржак**, аспирант  
*mavika09@mail.ru*  
БГЭУ (Минск)

## **ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНАЯ ПРОДУКЦИЯ: ЕЕ ОЦЕНКА И РОЛЬ В ЭКОНОМИКЕ**

В последние годы интеллектуальная продукция стала движущей силой экономик разных стран. Она во многом определяет перспективы развития и стоимость любой деятельности. В результате исследований Ocean Tomo доля нематериальных активов в структуре стоимости компаний, по оценке мировых индексов, выросла с 17 % в 1975 г. до 90 % в 2020 г. (причем пандемия ускорила рост). Так, в лидеры по доле нематериальных активов вошли компании сектора программного обеспечения и информационных технологий, а также представители фармацевтической промышленности.

Проблема оценки стоимости интеллектуальной продукции является центральной как для предприятия, так и для конкретного изобретателя.

К интеллектуальной продукции (далее — ИП) относят объекты авторских и смежных прав физических и юридических лиц, например произведения искусства (рисунок, песня, мелодия, поделка и др.), литературы (стихотворение, поэма, рассказ и т.д.), цифрового творчества (иллюстрация, компьютерная игра, 3D-рисунок, видео и др.), научные, научно-технические и учебные произведения, компьютерные программы и многие другие.

Это результат творческого взаимодействия знаний, опыта и новой информации индивида (коллектива). Важным является видимая завершенность творческого процесса — так называемый результат интеллектуальной деятельности (РИД).