

При организации пакетного движения поездов в обоих направлениях пропускная способность увеличивается, если на перегоне уложить диспетчерские съезды и открыть посты временного типа, оборудованные средствами связи и сигнализации. По мере изменения и перемещения фронта работ посты также можно перемещать с соответствующей переключкой съездов.

Кроме того, на двухпутных и однопутных линиях одной из мер увеличения пропускной способности может быть организация соединённых поездов в сдвоенные и строенные. Организация движения соединённых поездов является одним из эффективных способов по увеличению пропускной способности в условиях предоставления больших «окон» для обеспечения необходимых размеров движения. Опыт дорог БАМа и Транссибирской магистрали, ряд теоретических исследований доказывают целесообразность пропуска соединённых поездов.

Данные меры по повышению пропускной способности в период ремонтных работ позволяют выполнить необходимые объёмы перевозок и в то же время не ухудшить основные эксплуатационные показатели работы.

#### **Список литературы**

1 Экономика железнодорожного строительства и путевого хозяйства : учеб. для вузов / Б. А. Волков [и др.] ; под общ. ред. Б. А. Волкова, В. Я. Шульги. – М. : Маршрут, 2003. – 632 с.

---

#### **СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:**

- Иванчин Сергей Юрьевич, г. Самара, Россия, Самарский государственный университет путей сообщения, доцент кафедры «Управление эксплуатационной работой», канд. техн. наук;
- Иванчина Ольга Викторовна, г. Самара, Россия, Самарский государственный университет путей сообщения, доцент кафедры «Менеджмент и логистика на транспорте», канд. экон. наук.

УДК 656.062

### **ЗАВИСИМОСТЬ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНА ОТ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЛОГИСТИКИ**

*Н. Н. КАЗАКОВ, Т. С. КРУК*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Реализация мер развития экономики географического региона (населенного пункта, района, области, страны, объединений стран) требует привлечения реальных инвестиций в инфраструктуру и объекты составляющих ее отраслей, посредством которых обеспечивается обновление производственных технологий и выпуск в перспективе инновационной продукции. Для

управления инвестиционной привлекательностью региона необходимо, по аналогии с любым другим объектом управления, исследовать факторы, влияющие на экономические показатели региона, и оперировать степенью их влияния друг на друга и на конечный результат.

В силу специфики охарактеризованной выше задачи для ее решения часто используется инструментарий факторного и корреляционного анализов. Факторный подход к оценке инвестиционной привлекательности региона, базирующийся на исследовании инвестиционно значимых факторов, имеет ряд преимуществ:

- учет взаимодействия множества факторов;
- использование статистических данных, нивелирующих субъективизм экспертных оценок;
- дифференцированный подход к различным уровням экономики, регионам при определении их инвестиционной привлекательности.

В последнее время по проблематике применения охарактеризованного выше инструментария оценки инвестиционной привлекательности региона выполнена много исследований. Анализ результатов применения выработанных методологий для некоторой отраслей или подсистем инфраструктуры позволил установить недостатки инструментария. Анализ исследований показывает, что однозначной общепринятой классификации факторов инвестиционной привлекательности региона не существует.

В экономических исследованиях классификация факторов создается для формализации и решения конкретной задачи, а аспекты интегральных методик сводятся к агрегированию классификационных признаков. Так, например, согласно конкурентной классификации, факторы инвестиционной привлекательности региона могут быть распределены на три уровневых класса: сильный, слабый и средний, которые, соответственно, обеспечивают конкурентные преимущества, снижают конкурентоспособность и не оказывают воздействия на конкурентоспособность региона.

Классификация факторов инвестиционной привлекательности региона с позиции темпов изменения их характеристик во времени подразделяет их на динамичные, малодинамичные и условно-постоянные.

С позиции оценки изменения инвестиционной привлекательности региона в результате целенаправленных управленческих действий факторы можно разделить на следующие группы:

- 1) поддающиеся изменению в достаточно короткие сроки (нормативно-правовое обеспечение процедур развития экономики регионального уровня исполнительной власти);
- 2) поддающиеся изменению в долгосрочном периоде (инновационный фактор, технологическая, социальная, производственная составляющие инфраструктурного фактора, интеллектуальная составляющая трудового фактора и др.);

3) не поддающиеся изменению (географические факторы: факторы природных ресурсов, климатические и т.д.).

В многочисленных экономических исследованиях в области регионального развития применяются и другие системы классификации, в зависимости от типа решаемой авторами научной проблемы. Предложенная выше классификация является вполне достаточной для нахождения в первом приближении силы зависимости столь сложной категории как инвестиционная привлекательность региона и логистической составляющей его экономики, которая также является достаточно многогранной категорией.

В настоящее время на макроэкономическом уровне в оценке инвестиционной привлекательности стран, регионов и крупных мировых компаний весомое место уделяется различного рода рейтинговым агентствам. Несмотря на неоднозначность отношений к ним представителей определенных направлений бизнеса или отраслевых компаний, в целом, их прогнозы эффективно используются в бизнес-сообществе, в том числе в прогнозировании экономических результатов по различным аспектам развития регионов.

Для решения поставленной в данном исследовании задачи в качестве основного принят рейтинг страны, отражающий уровень бизнес-климата, непосредственно влияющий на приток инвестиций, устанавливаемый Всемирным банком по индексу легкости ведения бизнеса (*Ease of Doing Business Index*). Основным отличием исследований влияния факторов инвестиционной привлекательности региона посредством оценки изменений индекса легкости ведения бизнеса является то, что он основывается только на изучении и квантификации законов, постановлений и правил, касающихся ведения бизнеса и является мало зависимым от более общих условий, таких как инфраструктура, инфляция, преступность, доходность производства и пр. Необходимо отметить, что именно общие условия определяют существенные расхождения в результатах прогноза развития логистической системы Республики Беларусь с фактическим ее состоянием в настоящее время.

Методом корреляционного анализа была исследована зависимость данного индекса от экономических показателей, интегрированно характеризующих инвестиционную деятельность региона. Для оценки данной зависимости были выбраны такие показатели как инвестиции в основной капитал, объем промышленного производства, чистая прибыль организаций. Результаты выполненного анализа показывают, что наиболее весомое влияние на рейтинг страны оказывает объем промышленного производства с коэффициентом корреляции 0,617.

Для определения зависимости между экономической привлекательностью региона и эффективностью логистики был использован индекс эффективности логистики (*Logistics Performance Index*), который рассчитывается на основании всемирного опроса глобальных транспортно-экспедиторских компаний и представляет интегральный показатель по шести важнейшим

аспектам текущей среды логистики в стране: эффективность процесса таможенного оформления, качество транспортной и торговой инфраструктуры, доступность международных поставок, компетентность и качество логистических услуг, возможность отслеживания и контроля грузов, своевременность доставки к пункту назначения. Каждый аспект характеризуется и оценивается соответствующим субиндексом.

Рассчитанные коэффициенты корреляции между исследуемыми параметрами («Объем промышленного производства страны» и шесть субиндексов *LPI*), хотя и варьируются в достаточно широких пределах, тем не менее имеют значения, подтверждающие достаточно сильную связь между ними. Самые высокие коэффициенты корреляции наблюдаются по таким субиндексам *LPI*, как «Компетентность и качество логистических услуг» (0,929) и «Эффективность процесса таможенного оформления» (0,834).

Важно отметить тот факт, что полученные результаты вполне ожидаемы и прогнозируемы. Именно в указанных направлениях намечены дальнейшие шаги по совершенствованию логистической системы Республики Беларусь. Предварительный анализ выполнен без детальной оценки факторов, поэтому результаты позволяют установить направления развития логистической системы. Результаты исследований показывают, что они адекватны реальной ситуации и отражают слабые стороны объекта исследования, сложившиеся в настоящее время, на устранение которых необходимо направить усилия в среднесрочной перспективе.

---

#### СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ:

- Казаков Николай Николаевич, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», проректор, канд. техн. наук, доцент;
- Крук Татьяна Сергеевна, г. Гомель, УО «Белорусский государственный университет транспорта», студентка факультета «Управление процессами перевозок».

УДК 656.224:001.891

### **РАЗРАБОТКА ИННОВАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ ПО ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ**

*Н. А. КЕКИШ, М. А. ГОНЧАР*

*УО «Белорусский государственный университет транспорта», г. Гомель*

Цель организации пассажирских перевозок Белорусской железной дорогой сводится к обеспечению потребностей населения в перемещении, при этом основными критериями эффективности организации перевозок выступают процент вместимости пассажирских вагонов и пассажирооборот.