

УДК 336.242

Светлана Федоровна Куган

канд. экон. наук, доц., доц. каф. экономики промышленных предприятий
Белорусского государственного экономического университета

Svetlana Kugan

Candidate Economy Sciences, Associate Professor,
Associate Professor of the Department of Economics of Industrial Enterprises
of Belarusian State Economic University

e-mail: sfkugan@mail.ru

ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА

Устойчивое развитие регионов предполагает поиск равновесного соотношения между экономическими, экологическими и социальными направлениями развития региональных экономик. Проводимые изыскания отражают изменения отношения бизнеса к устойчивому развитию регионов и, в частности, их потенциалов. Рассмотрение вопросов, связанных с формированием логистических потенциалов регионов как базовой составляющей экономических потенциалов, представляет определенный исследовательский интерес, т. к. позволяет проследить существующие тренды и увязать их со специфическими принципами формирования региональных логистических потенциалов.

Ключевые слова: методология исследования, логистический потенциал, устойчивое развитие, принципы формирования, регион.

Principles for Forming the Logistics Potential of the Region

The sustainable development of regions involves the search for an equilibrium relationship between the economic, environmental and social areas of development of regional economies. The ongoing research reflects changes in business attitudes towards the sustainable development of regions and, in particular, their potentials. The consideration of issues related to the formation of the logistics potentials of the regions, as a basic component of economic potentials, is of particular research interest, because allows you to trace the existing trends and link them with the specific principles of the formation of regional logistics potentials.

Key words: methodology research, logistics potential, sustainable development, formation principles, region.

Введение

Методология – это система принципов, на которых строится теория научного исследования. По мнению И. А. Болдырева, «методологией можно считать систематическое описание и исследование метода познания в науке, структуры и функций научного знания, а также структуры отношений между научной теорией и реальностью» [1]. По своей сути методология отражает общепринятые подходы к исследованию, которые основываются на общих или специфических принципах построения и способах познания. Существующее многообразие принципов позволяет исследователям подобрать те, которые оптимально подходят для построения теории научного исследования.

Основная часть

Любой процесс формирования (совершенствования, развития, построения, создания) предполагает использование общена-

учных принципов: системности, развития, интеграции, детерминизма, эмерджентности, рациональности, формализации и др.

Эти общенаучные методологические принципы при исследовании и формировании логистического потенциала региона могут быть дополнены специфическими принципами, которые позволяют улучшить исследовательский процесс, направленный на созидательные действия по формированию (фактически наращиванию) логистического потенциала региона. К специфическим в рамках данного исследования целесообразно отнести принципы рациональной децентрализации, транзитивности, взаимозависимости частных потенциалов, территориальной обособленности, измеримости, положительной динамики, способности к развитию.

В отличие от общенаучных специфические принципы формирования логистического потенциала региона требуют пояснения в части отношения к объекту исследо-

вания, представляющего собой систему взаимосвязанных частных потенциалов: экономико-географического, транзитного, транспортного, складского, информационно-коммуникационного, кадрового, таможенного.

Принцип рациональной децентрализации предполагает передачу управленческих функций на места, а также ранжирование регионов (либо по уровням логистических потенциалов, либо по уровням развития региональных логистических систем) с дальнейшей разработкой системы управленческого воздействия, позволяющей регионам самостоятельно принимать управленческие решения в вопросах реализации существующих возможностей с учетом специализации регионов.

Самостоятельность административного управления на уровне региона предполагает реализацию логистической деятельности с учетом текущей ситуации. Важным преимуществом рациональной децентрализации является использование уникальности региональных логистических систем, отличающихся высоким уровнем функциональности. Использование данного принципа создает предпосылки и условия для реального и эффективного функционирования местного самоуправления в интересах населения региона, обеспечивая и гарантируя его самостоятельность.

Принцип транзитивности является новым для понятийно-категориального аппарата и практически не рассматривался применительно к сфере логистической деятельности. Значение слова «транзитивность» с точки зрения этимологии относится к латинскому *transitus*, что означает «проходящий» или «переход из одного состояния в другое».

В экономике транзитивность означает наличие переходных процессов с присутствием сохранившихся признаков прежней экономической системы. Некоторые исследователи [2; 3] ассоциируют это понятие с такими категориями, как «трансформация», «изменение», «прогресс», «эволюция» и др. Схожесть данных категорий связана с тем, что в основе их всех заложено движение, отражающее качественные изменения объекта или системы и характеризующееся направлением, интенсивностью, скоростью и длительностью.

В то же время под транзитивностью также понимается «свойство экономики, формирующееся под воздействием новых организационно-экономических связей и форм управления при реализации взаимодействия хозяйствующих субъектов территории» [4], что позволяет использовать экономические инструменты для создания новых организационных форм.

Растущие потребности регионов, поиск новых путей развития их экономических и, как следствие, логистических систем предполагают осуществление транзитивных (динамических) процессов в виде взаимодействия и взаимовлияния внутренних и внешних условий, определяющих содержание логистического потенциала и, соответственно, текущее состояние социально-экономической системы региона и ее подсистем, а также возможные их изменения.

Динамические характеристики изменения показателей частных потенциалов логистического потенциала региона, характера их логистического взаимодействия, темпоральных (временных) признаков преобразований говорят о проявлении принципа взаимозависимости частных потенциалов внутри логистического потенциала. В современных условиях непосредственно участники логистического взаимодействия задают способы, темп и поддерживают имеющиеся в их распоряжении ресурсы, обеспечивающие интеграционные процессы. Освоение ресурсов и их использование субъектами логистической системы может быть различным, но достигаемая цель в большинстве случаев одна. Это позволяет разрабатывать планы дальнейшего взаимодействия, сохраняя условия во взаимной заинтересованности субъектов логистической системы.

Развитие и дальнейшее использование логистического потенциала региона в условиях трансформации логистической системы формирует особенности взаимодействия субъектов в части дифференциации их интересов на всех уровнях системы. Нестабильность и временность логистического взаимодействия зависит от частоты смены внешних условий, оказывающих определенное воздействие на деятельность субъектов хозяйствования [5].

Принцип территориальной обособленности подразумевает реализацию воз-

возможностей конкретного региона по использованию и развитию его логистического потенциала посредством синергии органов местного самоуправления и территориальных субъектов хозяйствования при разработке и выполнении региональных целевых программ по формированию востребованных текущей экономической ситуацией задач, например, по созданию объектов логистической инфраструктуры.

Принцип измеримости позволяет объяснить выбор комплекса показателей для проведения анализа и оценки логистического потенциала региона, а также текущего уровня развития функционирующей в регионе логистической системы. Проведение на основе полученных значений реализованного и реализуемого потенциала моделирования и прогнозирования значений частных потенциалов позволяет разработать приоритетные направления развития и сформировать желаемый уровень логистического потенциала. Использование данного принципа определяет возможности региона и его логистической системы в обеспечении потребности национальной экономики в логистических услугах, экономической и геополитической безопасности.

Применение принципа положительной динамики гарантирует способность региона формировать и наращивать логистический потенциал для реализации необходимой модели развития логистической системы. При этом положительная динамика интеграции возможностей нескольких регионов или нескольких направлений (узловых точек) одного региона позволяет инициировать реализацию соответствующих задач в сфере логистики. Акцентирование внимания на доминантных узловых точках, т. е. на перспективных направлениях развития, имеющих положительное значение логистического потенциала, позволяет сформировать концепцию стратегического развития региона. При этом структура концепции развития региона (либо логистического потенциала региона) может представлять совокупность функциональных стратегий, опирающихся на матрицу стратегических решений.

Принцип способности к развитию учитывает положительную динамику логистического потенциала как обязательного условия реализации субъектно-объектных

отношений, возникающих в логистической системе региона. Как правило, оценка состояния логистической системы осуществляется на основе точечных (статических) показателей или сложных интегральных критериев, сводящих системное моделирование к теории исследования операций с использованием методов математического программирования. Кроме того, разнообразие связей, «существующих между субъектами логистических систем, позволяет обеспечить их оптимальное функционирование лишь в рамках общего оптимального развития (магистрально-динамический оптимум)» [6, с. 54].

В работах также отмечается, что «системой, имеющей потенциал, считается только та логистическая система, в которой проявляется положительный эффект синергии» [7, с. 33]. Системами, имеющими потенциал для дальнейшего развития, считаются такие, при формировании которых взаимоувязаны логистические затраты на входе в систему и логистические услуги на выходе как цели формирования этих систем. Данное утверждение основано на проведенном анализе соотношения вложенного в логистическую систему капитала и полученной от этой системы прибыли. Установлено, что только рациональное использование имеющихся ресурсов и возможностей позволяет достигнуть максимального эффекта [8].

Использование общенаучных и специфических принципов для исследования вопросов формирования логистического потенциала региона определяет условия, возможности и направления его положительных изменений для развития региональных конкурентных преимуществ, а также устойчивости к внутренним и внешним конструктивным и деструктивным факторам воздействиям.

Изучение работ [9–13], а также собственное представление позволило определить конструктивные факторы системного характера, оказывающие влияние на развитие регионов, их экономическую и логистическую системы, логистический потенциал. К этим факторам относятся: инвестиционная привлекательность, спрос на логистические услуги, использование транзитных коридоров, количество объектов логистической инфраструктуры, экологичность эко-

номических и технических процессов, уровни технологичности и цифровизации.

Привлекательность региона для инвесторов с экономической точки зрения выражается в использовании возможностей по реализации инвестиционных проектов, например, модернизации существующей инфраструктуры (в т. ч. логистической), доступности и открытости информации о проводимых тендерах по планируемым и реализуемым проектам. При этом одним из главных механизмов инвестиционной привлекательности является предоставление регионам экономической самостоятельности, в частности, по финансированию инвестиционных проектов в рамках региональных и государственных программ.

В логистической деятельности одним из приоритетных вариантов для Республики Беларусь является продвижение концепции аутсорсинга. Стабильный рост спроса на логистические услуги, в т. ч. через использование системы аутсорсинга, является одним из важнейших трендов развития логистического потенциала региона, что напрямую связано с выстраиванием новых логистических цепочек из-за санкционных запретов. При этом эффект масштаба формируется за счет наращивания объемов логистических услуг и появления новых связей.

Снижение объема пассажирооборота, в т. ч. с использованием транзитных коридоров, вызвано постоянными антикарантинными мерами, применяемыми к автомобильным перевозкам, а из-за отмены многих пассажирских перевозок пропускная способность железнодорожных грузоперевозок увеличилась в два-три раза по сравнению с предшествующими годами. Например, объем транзитных контейнерных перевозок в направлении Север – Юг – Север за 2021 г. составил порядка 930 тыс. контейнеров в ДФЭ, что составляет увеличение на 29 % к 2020 г. [14]. Основными партнерами Беларуси в торговле транспортными услугами остаются Россия (около 39 % экспорта, 41 % импорта) и ЕС (31 % экспорта, 35 % импорта).

На 01.01.2021 в Республике Беларусь функционировало 58 логистических центров (общая площадь – 891, тыс. м²), оказывавших логистические и сопутствующие им услуги. Существующая экономическая ситуация требует не только повышения качества обслуживания участников схем товародвижения, но и совершенствования правовых и экономических условий развития республиканской логистической системы в рамках Евразийского экономического союза, Восточного партнерства и других международных проектов.

Вопросы экологии являются наиболее актуальными и предполагают использование энергоэффективных и экологичных транспортных технологий, позволяющих минимизировать вредное воздействие на окружающую среду транспорта [15]. Решение экологических проблем способствует развитию технологий в транспортном машиностроении, электромобильности, предполагает внедрение высокоскоростных железнодорожных магистралей.

Повышение уровня технологичности происходит на основе разработки и использования роботизированных систем в транспортной сфере, систем складского хранения с применением виртуальной и дополненной реальности.

Заключение

Современные цифровые технологии формируют новый формат коммуникации, что предполагает упрощение внутренних процессов с более широким применением цифровых решений, расширение взаимодействия с клиентами по цифровым каналам, активное использование онлайн-маркетинга, снижение бизнес-рисков и стоимости обслуживания клиентов.

Указанные выше факторы оказывают значимое влияние на формирование экономического и логистического потенциалов региона на основе общенаучных и специфических принципов, а значит, требуют более пристального внимания при разработке региональных программ развития.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Болдырев, И. А. Методология экономических исследований [Электронный ресурс] / И. А. Болдырев // Проблемы экон. теории. – Режим доступа: [https://igiti.hse.ru/data/2012/03/18/1264921089/Болдырев\(перетянутые\).pdf](https://igiti.hse.ru/data/2012/03/18/1264921089/Болдырев(перетянутые).pdf). – Дата доступа: 10.11.2022.

2. Hussey, T. Thinking about change / T. Hussey // *Nursing Philosophy*. – 2002. – Vol. 3, nr 3. – P. 104–113.
3. Kallio, E. An overview of the concepts of change and development: from the premodern to modern era / E. Kallio, H. Marchand // *Transitions and transformations in learning and education* / ed.: P. Tynjälä, M.-L. Stenström, M. Saarnivaara. – Dordrecht ; London, 2012. – P. 21–50.
4. Терминологический словарь библиотекаря по социально-экономической тематике [Электронный ресурс] // Рос. нац. б-ка. – Режим доступа: <http://nlr.ru/cat/edict/EcoDict/index1.htm>. – Дата доступа: 01.12.202.
5. Куган, С. Ф. Транзитивность как фактор формирования потенциала логистики / С. Ф. Куган // *Экономика и управление: социальный, экономический и инженерный аспекты* : сб. науч. ст. II Междунар. науч.-практ. конф., Брест, 5–6 дек. 2019 г. / Брест. гос. техн. ун-т ; редкол.: В. В. Зазерская [и др.]. – Брест, 2019. – С. 237–241.
6. Мэнеску, М. Экономическая кибернетика / М. Мэнеску ; предисл. Н. П. Федоренко. – М. : Экономика, 1986. – 229 с.
7. Яшин, А. А. Логистика. Основы планирования и оценки эффективности логистических систем : учеб. пособие / А. А. Яшин, М. Л. Ряшко. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2014. – 52 с.
8. Куган, С. Ф. Развитие логистической системы региона и определение ее эффективности / С. Ф. Куган // *Вестн. Беларус. дзярж. экан. ун-та*. – 2020. – Вып. 2 (139). – С. 43–53.
9. Гаджинский, А. М. Проектирование товаропроводящих систем на основе логистики / А. М. Гаджинский. – М. : Дашков и К°, 2020. – 324 с.
10. Green logistics: element of the sustainable development concept. Part 1 / A. Rakhmangulov [et al.] // *Naše More*. – 2017. – Vol. 64, nr 3. – P. 120–126.
11. Green logistics: improving the environmental sustainability of logistics / ed.: A. McKinnon [et al.]. – 3rd ed. – London ; Philadelphia : Kogan Page, 2015. – 426 p.
12. Елохов, А. М. Стратегическое программно-целевое управление / А. М. Елохов, Т. А. Елохова. – Пермь : Зап.-Урал. ин-т экономики и права, 2015. – 376 с.
13. Ивуть, Р. Б. Развитие транзитного потенциала Республики Беларусь в условиях формирования ее транспортно-логистической системы / Р. Б. Ивуть, А. Ф. Зубрицкий, А. С. Зиневич // *Новости науки и технологий*. – 2015. – № 1. – С. 19–33.
14. По предварительным данным в 2021 году Белорусская железная дорога перевезла более 1 млн 245 тыс. контейнеров [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://www.rw.by/corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2022/01/popredvaritelnym-dannym-v-2021-godu-beloruskaya-zheleznaya-doroga-perevezla-bolee-1-mln-245-tys-ko/. – Дата доступа: 10.11.2022.
15. Ковалев, М. М. Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск : Издат. центр Беларус. гос. ун-та, 2017. – 327 с.
16. Миско, К. М. Ресурсный потенциал региона: теоретические и методологические аспекты исследования / К. М. Миско. – М. : Наука, 1991. – 94 с.

REFERENCES

1. Boldyriev, I. A. Metodologija ekonomichieskikh issliedovanij [Elektronnyj riesurs] / I. A. Boldyriev // *Problemy ekonomichieskoj teorii*. – Riezhim dostupa: [https://igiti.hse.ru/data/2012/03/18/1264921089/Болдырев \(перетянутые\).pdf](https://igiti.hse.ru/data/2012/03/18/1264921089/Болдырев%20(перетянутые).pdf). – Data dostupa: 10.11.2022.
2. Hussey, T. Thinking about change / T. Hussey // *Nursing Philosophy*. – 2002. – Vol. 3, nr 3. – P. 104–113.
3. Kallio, E. An overview of the concepts of change and development: from the premodern to modern era / E. Kallio, H. Marchand // *Transitions and transformations in learning and education* / ed.: P. Tynjälä, M.-L. Stenström, M. Saarnivaara. – Dordrecht ; London, 2012. – P. 21–50.
4. Tierminologichieskij slovar' bibliotiekaria po social'no-ekonomichieskoj tiematikie [Elektronnyj riesurs] // Ros. nac. b-ka. – Riezhim dostupa: <http://nlr.ru/cat/edict/EcoDict/index1.htm>. – Data dostupa: 01.12.202.
5. Kugan, S. F. Tranzitivnost' kak factor formirovaniya potenciala logistiki / S. F. Kugan // *Ekonomika i upravlenije: social'nyj, ekonomichieskij i inzhieniernyj aspiecty* : sb. nauch. st. II Miezhd-

nar. nauch.-prakt. konf., Brest, 5–6 diek. 2019 g. / Brest. gos. tiekhn. un-t ; riedkol.: V. V. Zazierskja [i dr.]. – Brest, 2019. – S. 237–241.

6. Meniesku, M. Ekonomichieskaja kibiernetika / M. Meniesku ; priedisl. N. P. Fiedorienko. – M. : Ekonomika, 1986. – 229 s.

7. Yashin, A. A. Logistika. Osnovy planirovanija i ocenki effiektivnosti logistichieskikh sistiem : uchieb. posobie / A. A. Yashin, M. L. Riashko. – Yekatierinburg : Izd-vo Ural. un-ta, 2014. – 52 s.

8. Kugan, S. F. Razvitje logistichieskoj sistiemy riegiona i opriedielienije jejo effiektivnosti / S. F. Kugan // Viesn. Bielarus. dziazh. ekan. un-ta. – 2020. – Vyp. 2 (139). – S. 43–53.

9. Gadzhinskij, A. M. Projektirovanije tovaroprovodiashchikh sistiem na osnovie logistiki / A. M. Gadzhinskij. – M. : Dashkov i K^o, 2020. – 324 s.

10. Green logistics: element of the sustainable development concept. Part 1 / A. Rakhmangulov [et al.] // Naše More. – 2017. – Vol. 64, nr 3. – P. 120–126.

11. Green logistics: improving the environmental sustainability of logistics / ed.: A. McKinnon [et al.]. – 3rd ed. – London ; Philadelphia : Kogan Page, 2015. – 426 p.

12. Yelokhov, A. M. Strategichieskoje programmno-celievoje upravlienije / A. M. Yelokhov, T. A. Yelokhova. – Pierm' : Zap.-Ural. in-t ekonomiki i prava, 2015. – 376 s.

13. Ivut', R. B. Razvitije tranzitnogo potenciala Riespubliki Bielarus' v uslovijakh formirovanija jejo transportno-logistichieskoj sistiemy / R. B. Ivut', A. F. Zubrickij, A. S. Zinievich // Novosti nauki i tiekhnologij. – 2015. – № 1. – S. 19–33.

14. Po priedvaritel'nym dannym v 2021 godu Bieloruskaja Zhelieznoj doroga pierieviezla bolieje 1 mln 245 tys. kontejnierov [Elektronnyj riesurs]. – Riezhim dostupa: https://www.rw.by/-corporate/press_center/news_of_cargo_carriers/2022/01/popredvaritelnym-dannym-v-2021-godu-beloruskaya-zheleznaya-doroga-perevezla-bolee-1-mln-245-tys-ko/. – Data dostupa: 10.11.2022.

15. Kovaliov, M. M. Transportnaja logistika v Bielarusi: sostojanije, pierspektivy / M. M. Kovaliov, A. A. Koroliova, A. A. Dutina. – Minsk : Izdat. centr Bielor. gos. un-ta, 2017. – 327 s.

16. Misko, K. M. Riesursnyj potencial riegiona: tieorietichieskije i mietodichieskije aspiekty issliedovanija / K. M. Misko. – M. : Nauka, 1991. – 94 s.

Рукапіс паступіў у рэдакцыю 07.02.2023