

УДК 658.75

ББК 65.40

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ КОНЦЕПЦИИ РАЗВИТИЯ
ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

С. Ф. КУГАН

sfkugan@mail.ru

кандидат экономических наук, доцент, заместитель декана экономического факультета,
докторант кафедры организации и управления
Брестский государственный технический университет
Брест, Республика Беларусь

В статье проведен анализ подходов, используемых для определения инструментальных и интегральных компонент при разработке стратегий развития. На основе выбранного подхода автором разработана концепция стратегии развития логистических потенциалов регионов Республики Беларусь на долгосрочную перспективу.

Ключевые слова: подход, концепция, логистический потенциал, стратегия развития.

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL CONTENT OF THE CONCEPT
OF DEVELOPMENT OF LOGISTIC POTENTIAL OF REGIONS
OF THE REPUBLIC OF BELARUS

S. F. KUGAN

PhD in Economics, Associate Professor, Deputy Dean of the Faculty of Economics,
Doctoral Candidate of the Department of Organization and Management
Brest State Technical University
Brest, Republic of Belarus

The article analyzes the approaches used to define instrumental and integral components in the development of development strategies. Based on the selected approach, the author developed the concept of a strategy for the development of logistics potentials in the regions of the Republic of Belarus for a long-term perspective.

Keywords: approach, concept, logistic potential, development strategy.

ВВЕДЕНИЕ

Любая концепция развития предполагает определение стратегических направлений улучшения внутренней и внешней доступности в регионах. Подобное развитие направленно на повышение эффективности экономической деятельности, составной частью которой является осуществление логистических услуг на основе предложения согласованных транспортных решений между соседними странами, такими как Беларусь, Украина, Россия, Казахстан и другими странами Центрально-Азиатских республик.

Такие концепции, затрагивающие сферу логистики, включают в себя составление рекомендаций в отношении политики, планов действий и стратегии развития логистических потенциалов регионов, дополняемые программы обмена знаниями и опытом для создания совместного потенциала в логистической сфере.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Концепция – «ведущий замысел, определенный способ понимания, трактовки какого-либо явления; внезапное рождение идеи» [1]. Поэтому, основным назначением концепции, например, при разработке стратегии является обозначение наиболее важных, ключевых проблем, внутренних и внешних рисков и перспектив современного развития. Формулируя главные составляющие видения будущего экономического состояния региона, концепция обозначает стратегически приоритетные направления развития, в том числе, в сфере логистики, которые станут основой при подготовке проекта стратегии.

Экономическая стратегия – «долговременные, наиболее принципиальные, важные установки, планы, намерения правительства, администрации регионов, руководства предприятий в отношении производства, доходов и расходов, бюджета, налогов, капиталовложений, цен, социальной защиты» [2].

Одной из самых распространенных технологий по разработке стратегий является форсайт. Эта технология используется на уровне предприятий, регионов, общества в целом. Форсайт, как инструмент стратегического планирования рассматривался в работах П. Бишопа [3], М. Н. Дудина [4], В. П. Третьяка [5] и др.

Форсайт можно рассматривать как «созидательную технологию воздействия на формирующееся будущее с помощью согласования партикулярных интересов различных слоев гражданского общества и посредством стимулирования их активности в сфере использования ключевых технологий» [5]. Данная технология подразумевает кроме «основного продукта» – сценариев развития и основанной на этих сценариях стратегии, развитие неформальных взаимосвязей между их участниками, создание единого представления о ситуации, т.е. формирование субъекта управления развитием [6].

Среди широкого спектра методов форсайта, применяемых в стратегическом планировании социально-экономического развития территорий (регионов), наиболее перспективным является сочетание метода построения сценариев и дорожного картирования.

Построение прогнозных сценариев социально-экономического развития территориального (регионального) образования – это гипотетическая картина последовательного развития во времени и пространстве событий, составляющих в совокупности эволюцию всей социально-экономической системы [7]. Дополняющие сценарный подход дорожные карты, с одной стороны, являются инструментом предвидения (прогнозирования), с другой – инструментом конкретизации стратегических планов.

В Национальной Программе поддержки и развития экспорта на 2016-2020 годы дано следующее определение: «Дорожная карта мероприятий по реализации Программы «Экспорт Беларуси» на 2016 – 2020 годы – комплекс мероприятий, обеспечивающий достижение поставленной цели, с указанием названия мероприятия, исполнителей, сроков реализации» [8]. Использование подобных технологий повышает результативность республиканских программ, что, несомненно, отражается на конкурентоспособности экономики страны.

Хотелось бы отметить, что в Республике Беларусь выполнен ряд программ, утвержденных правительством: «Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г. (Логистика-2015)» [9], «Стратегия развития транзитного потенциала республики Беларусь на 2011–2015 годы (Транзит 2015)» [10] и Госпрограмма «Дороги Беларуси» [11]. Основная задача программы «Дороги Беларуси» выполнена. В целом осуществлена модернизация участков дорог на маршрутах международных транспортных коридоров, проходящих через территорию страны, с целью повысить их несущую способность до 11,5 тонн на одиночную ось согласно нормативам ЕС. Все эти

документы являлись основными составляющими национальной транспортной стратегии, изложенной Министерством транспорта и коммуникации Республики Беларусь в документе «Стратегия инновационного развития транспортного комплекса Республики Беларусь до 2030 года». Реализована Государственная программа по развитию железных дорог, в которой предусмотрены мероприятия по развитию и модернизации железнодорожной сети, главным образом инфраструктуры международных транспортных коридоров II и IX, и внедрению эффективных технологий на железнодорожном транспорте. Также запланировано проведение инновационной политики по повышению конкурентоспособности Белорусской железной дороги (БЖД) и разработка новых механизмов инвестирования.

Проведенный анализ указанных программ (2011–2015 гг.) выявил следующие проблемы, возникшие после их выполнения:

- нерациональное размещение отдельных транспортно-логистических центров (ТЛЦ) относительно маршрутов логистических потоков;
- недостаточные объемы инвестиционных потоков, сдерживающих строительство отдельных ТЛЦ (Прилесье);
- нацеленность большинства ТЛЦ на обработку только потребительских товаров;
- недостаточное использование складской инфраструктуры БЖД;
- недостаточная организация комплексного обслуживания на основе одного договорного договора на оказание логистических услуг [12].

В апреле 2016 г. Правительством Республики Беларусь была утверждена Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 гг. [13]. Основными целями которой, является: совершенствование логистической деятельности, повышение эффективности использования инфраструктуры, необходимой для оказания логистических услуг и реализации транзитного потенциала.

Программа предусматривает увеличение логистических услуг к 2020 г. в 1,5 раза, складские площади должны вырасти в 1,64 раза и составить 656 тыс. кв.м. (по некоторым данным они уже достигли 670 тыс. кв. м.). На развитие транспорта запланировано потратить 6,55 млрд рублей. В том числе, на развитие железнодорожного транспорта из республиканского и местного бюджетов, а также различных государственных фондов планируется выделить и привлечь кредитных ресурсов в течение пяти лет 1,43 млрд руб., на автомобильный и городской транспорт – 3,78 млрд руб., на водный и морской – 0,11 млрд руб., на гражданскую авиацию – 1,22 млрд руб. По прогнозам специалистов, запланированные инвестиции позволят увеличить грузооборот на 6,8 %, а пассажирооборот на 2,4 % до 2020 года. Доходы от транзита (за исключением трубопроводного) должны вырасти до 1,5 млрд долл.

Несомненно, при разработке Республиканской программы учтены многие проблемные вопросы предыдущей работы. Принят во внимание опыт ведущих мировых логистических компаний в части развития логистических систем, особенности конъюнктуры на торговом и транспортном рынках, новые тенденции глобализации и региональной интеграции, достижения научно-технического прогресса, рекомендации международных и общественных организаций логистической направленности. В программе дана характеристика состояния логистической системы Республики Беларусь, проведен анализ основных рисков экономического и геополитического характера и предложены меры по минимизации их последствий, предусмотрены методика оценки ее эффективности и два прогнозных целевых показателя: рост логистических услуг и увеличение складской площади транспортно-логистических центров. Кроме того, государственные и региональные программы по развитию логистики, как основа стратегических

планов, представляют собой механизм формирования и наращивания логистического потенциала территориальных транспортно-логистических систем в совокупности его материальных и нематериальных составляющих. При этом названный потенциал может рассматриваться и как исходная база развития территориальных логистических систем, и как конечный результат процессов управления, в частности, как оценка результативности всей системы такого управления.

Формирование потенциала логистической системы понимается нами, в широком смысле, как совокупность факторов способствующих развитию возможностей по достижению целей в рамках механизма стратегического планирования на территориальном уровне. Поэтому представляется возможным рассматривать часть объема ресурсов, сконцентрированных в государственных программах, в качестве логистического потенциала развития территории, формирование которого находится в ведении региональных властей.

Кроме того, логистический потенциал регионов рассматривается нами как экономический резерв в социально-экономической сфере, способствующий росту потенциала развития территории, при использовании определенного объема ресурсов в определенной точке пространства (территория региона) в определенный период времени (например, адекватный длительности программы).

Разработка концепции развития данного потенциала предполагает выбор подхода для определения инструментальных и интегральных компонент, используемых при разработке альтернативных вариантов стратегии и дальнейшей реализации утвержденного варианта развития.

Программно-целевой подход, как инструмент стратегического регионального развития, используется в большинстве республиканских программ, представляющих собой «особую форму концентрации ресурсов для решения острейших социально-экономических проблем» [14].

Система программно-целевого управления в логистической системе предполагает позиционирование концепции развития потенциала как основной идеи такого управления.

Определение принципов, методов, инструментов и рисков стратегического планирования формирования и развития логистического потенциала предполагает рассмотрение региона в качестве объекта планирования на двух уровнях: республиканском и региональном. В этом случае логика концепции развития логистического потенциала на основе данного подхода может быть представлена следующими этапами:

1. Проведение анализа социально-экономического развития территории для определения факторов повышения эффективности функционирования логистических систем каждого региона.

2. Оценка перспектив развития логистического потенциала территории, и возможностей его использования.

3. Разработка альтернативных вариантов стратегий развития логистических потенциалов регионов на основе программно-целевого подхода.

4. Мониторинг соответствия фактических параметров потенциала выбранному сценарию развития на основе исследования результатов? достигнутых в ходе выполнения государственных программ.

Разработка концепции развития логистических потенциалов регионов в управленческом и инструментальном аспектах должна основываться на документированном стратегическом плане, формирование которого предполагает совокупность взаимосвязанных действий, образующих целостную, логически непротиворечивую систему:

– критическую оценку экономической ситуации, т. е. формирование представлений о проблемах и их причинах;

- разработку стратегических планов развития логистических потенциалов регионов;
- организация деятельности людей в логистической сфере, ориентированную на желаемый результат;

- формирование местных организаций по содействию развитию и пр.

С управленческой точки зрения разработка концепции должна включать следующие процессы:

- прогнозирование развития логистической системы и ее потенциала на долгосрочную перспективу;

- разработку стратегических планов и проектов;

- организацию процесса разработки и реализации концепции развития;

- мотивацию участников процесса (определение ценностей и миссии развития, достижение взаимопонимания между участниками логистической системы);

- контроль за реализацией принятых управленческих решений (концепции развития).

В условиях скачкообразных и быстрых перемен, когда повышается сложность, динамичность, неопределенность логистической деятельности для осуществления эффективного управления и достижения поставленных целей в рамках государственных программ, возникает необходимость использования достижений общей теории систем, методологическим аспектом которой является системный подход.

Основная задача системного подхода состоит в разработке методов исследования и конструирования сложноорганизованных объектов с выявлением многообразия связей и отношений, как внутри исследуемого объекта, так и с внешней средой.

Методологическая эффективность системного подхода при определении концепции развития определяется степенью применимости к формированию, оценке и стратегии наращивания логистического потенциала. Таким образом, системный подход в логистике направлен на разработку различных вариантов, отвечающих задачам исследования логистических систем и их потенциала. Его характерной особенностью применительно к поставленной проблематике, является рассмотрение процесса исследования как сложной системы и соединение в единое целое различных моделей объекта. То есть комплексное рассмотрение процессов проектирования и функционирования не отдельных элементов, а всей системы и выявление основных эффектообразующих факторов, воздействуя на которые можно достичь максимальной результативности при достижении поставленных целей [15].

Системный подход позволяет сделать важные выводы относительно закономерностей развития логистической системы и ее потенциала, установления структуры, способов связей элементов между собой, что является необходимым условием при исследовании процессов развития.

Развитие – «это процесс закономерного изменения, перехода из одного состояния в другое, более совершенное, переход от старого качественного состояния к новому, от простого к сложному, от низшего к высшему» [16]. Качественное изменение всегда связано с переходом от одного качественного состояния объекта к другому.

Анализируя существующее многообразие взглядов исследователей на проблему развития, необходимо их сгруппировать, выделяя объединяющую их идею, относительно поставленной проблематики [17]:

- непосредственно развитие связывают с реализацией новых целевых установок и как следствие происходящих направленных изменений системы, что является лишь одним из условий развития системы в целом и ее подсистем;

- процесс развития отождествляется с процессом адаптации к окружающей среде при действии разнообразных потоков возмущений, что также является лишь его условием – необходимым, но не достаточным;

– наблюдается процесс подмены понятия развитие противоречиями системы, которые являются его существенным источником;

– отождествление развития то с прогрессом, с усложнением системы (ее ростом), с эволюцией, являющейся формой развития, то совсем перечисленным одновременно.

И как вывод, сказанному выше, концепция развития логистического потенциала предполагает, что основной целью любого изменения является рост общего потенциала системы. Для реализации концепции, с точки зрения системного подхода, необходимо четкое измерение составляющих потенциала и определение их взаимосвязи, что является сложной и многогранной проблемой и требует разбиения ее на отдельные блоки для декомпозиции до уровня локальных задач, поддающихся решению [17].

Рассматривая развитие логистического потенциала, как определенную деятельность, необходимо отметить, что с одной стороны развитие является необходимым условием существования, а с другой – служит источником риска потери устойчивости. Вследствие этого необходимо нахождение баланса между развитием и устойчивостью функционирования логистической системы, а также определение базисного фактора фундаментального характера в развитии ее потенциала, что позволит концентрировать усилия для достижения синергии в области развития и направит данный процесс на достижение долгосрочного успеха. Указанные обстоятельства предопределяют рассмотрение концепции устойчивого развития, которая аккумулирует в себе три взаимосвязанных аспекта: экономический, социальный и экологический [18; 19].

В нашем случае, экономическая составляющая подразумевает оптимальное использование ограниченных ресурсов с применением ресурсосберегающих технологий для минимизации общих затрат, наращивания логистического потенциала и повышения результативности логистики в целом.

Социальная составляющая развития потенциала логистики направлена на сохранение стабильности существующих социальных и культурных подсистем и сокращение числа разрушительных конфликтов между персоналом при согласовании целей сотрудника с общими целями логистической системы. Важным аспектом такого подхода является наличие социальных программ, реализация мероприятий по охране труда и здоровья персонала, справедливое распределение ресурсов и возможностей между всеми сотрудниками, сохранение и развитие культурного капитала и его многообразия.

С экологической точки зрения, необходимо обеспечивать учет экологической составляющей деятельности системы логистики, достижение определенного уровня развития логистического потенциала, планировании и контроле его формирования, когда не наносится ущерб экосистеме, т. е. формирование программ по защите окружающей среды и использование технологий для поддержания экологического баланса. Уровень развития и возможности дальнейшего наращивания потенциала зависит от наличия механизмов управления логистической системой при установлении области допустимых диапазонов отклонений основных ее параметров от заданных настроек и осуществлении постоянного контроля за их уровнем.

То есть, разработка новой концепция развития предполагает оптимальное, эффективное, социально-ориентированное и экологически допустимое развитие потенциала логистической системы с учетом ограниченности ресурсов.

Подобная концепция, как правило, базируется на следующих принципах:

– стратегического соответствия, заключающегося во включении в общую стратегию следующих направлений: ресурсосбережение, экологическая безопасность и социальная защита;

- сбалансированности, предполагающей обеспечение триединого итога в рамках экономического, экологического и социального аспектов деятельности логистической системы при условии циклического функционирования;
- динамичности развития, осуществляемого с учетом интенсивности изменения характеристик логистического потенциала в условиях неопределенности;
- комплексности представляющей собой интеграцию в единый комплекс множества структурных элементов логистического потенциала;
- адаптивности предполагающей максимально быструю реакцию на изменения внешней и внутренней среды.

По мнению автора, в современных условиях необходим пересмотр традиционных подходов, принципов, форм и методов управления экономическими системами. И одним из таких подходов является синергетический, предполагающий изучение явлений, вызывающих случайные отклонения в поведении системы, особенно логистической, которые в свою очередь рассматриваются как причины или предпосылки изменения результирующих показателей деятельности.

В основе синергетического подхода лежит эффект управляющего воздействия, согласованного с внутренними тенденциями развивающихся систем. Предполагается получение большего эффекта от взаимного усиления связей подсистем логистической системы при их кооперативных действиях, чем сумма эффектов от их отдельных действий, что обеспечивает понимание сущности процесса развития логистического потенциала и позволяет выработать механизм управления эффективным функционированием логистической системы [20; 21].

Проведенный анализ приводит к пониманию того, что многогранность изучаемой проблематики развития требует интегрированного рассмотрения, в основе которого лежит комплекс взаимодополняющих друг друга подходов, что позволяет осуществлять целостное, многоплановое и многоаспектное исследование проблемы формирования логистических потенциалов на теоретическом, методологическом и методическом уровнях.

Решение проблем, выявленных в данном исследовании и связанных с процессом развития логистического потенциала, представляется возможным осуществлять через симбиоз системного и синергетического подходов. Поэтому, исследование указанной проблематики целесообразно проводить в рамках системно-синергетического подхода, позволяющего выработать инструментарий управления логистической системой, направленный на достижение синергетического эффекта. Что с одной стороны, позволит описать все системообразующие процессы для выявления диапазона оптимальных значений доминантных факторов и активизации потенциальных возможностей, а также разработать механизм управления, направленный на повышение уровня развития логистического потенциала. С другой – доказывает необходимость рассмотрения многих процессов с позиции синергетики в силу их нелинейности, и определить тенденции самоорганизации и наличия альтернативности путей развития системы с позиции достижения целевых установок.

Предлагаемая автором Концепция излагает принципиальное видение стратегии развития логистических потенциалов регионов Республики Беларусь на долгосрочную перспективу, направленную разработку концептуальных подходов к проектированию логистических кластеров на территории республики, формирование системы аутсорсинга в сфере логистики и дальнейшее развитие государственно-частного партнерства.

Реализация Концепции повысит логистический потенциал и конкурентоспособность регионов, а также позволит привлечь инвестиции в сферу логистики, что, несомненно, вызовет экономический рост в регионах и улучшит социальную ситуацию и благосостояние жителей республики.

Концепция формирует методологические основы для разработки соответствующих программных документов и определяет основные эффекты от реализации:

- для Республики Беларусь – повышение эффективности национальной логистической системы, повышение ее потенциала, развитие рынка логистических услуг;
- основных участников логистической сферы – расширение масштабов перевозочной деятельности, снижение себестоимости, повышение эффективности инвестиционной деятельности, проектирование логистических кластеров, формирование системы логистического аутсорсинга в них, оптимизация загрузки инфраструктуры.

Настоящая Концепция по ряду параметров взаимосвязана с национальными, региональными, отраслевыми стратегическими документами различного уровня. Важнейшими из них являются:

Национальная стратегия устойчивого социально-экономического развития Республики Беларусь на период до 2020 г. одобрена Национальной комиссией по устойчивому развитию Республики Беларусь (прот. № 11/15 ПР от 6 мая 2004 г.) и Президиумом Совета Министров Республики Беларусь (прот. № 25 от 22 июня 2004 г.).

1. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016-2020 годы (Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560);

2. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016-2020 годы (Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 28 апреля 2016 года № 345);

3. Программа социально-экономического развития Республики Беларусь на 2016-2020 годы (Постановление Совета Министров Республики Беларусь 12.01.2017 № 18);

4. Государственная программа по развитию и содержанию автомобильных дорог в Республике Беларусь на 2015 – 2019 годы (Постановление Совета Министров № 1296 от 31 декабря 2014 года);

5. Национальная программа поддержки и развития экспорта Республики Беларусь на 2016 – 2020 годы (Постановление Совета Министров Республики Беларусь 01.08.2016 № 604);

6. Закон Республики Беларусь от 10 января 2014 года №129-З «О таможенном регулировании в Республике Беларусь» и др.

Разработка настоящей Концепции преследует следующие основные цели:

- повышение транзитной привлекательности Республики Беларусь путем увеличения конкурентоспособности грузовых перевозок как автомобильным, так и железнодорожным транспортом;
- проектирование логистических кластеров и получение дополнительных доходов за счет кластерного взаимодействия и расширения масштабов перевозочной деятельности;
- формирование системы логистического аутсорсинга в логистических кластерах;
- привлечение внешних и внутренних инвестиций в развитие складского комплекса.

Для разработки Концепции необходимо провести анализ логистической системы Республики Беларусь, чтобы оценить ее потенциал по каждому региону, что позволит в рамках поставленных целей направить усилия на решение следующих задач:

- увеличение доли участия белорусских автомобильных и железных дорог в системе международных транспортных коридоров;
- укрепление конкурентных позиций РУП БелНИИТ «Транстехника», Ассоциации международных экспедиторов и логистики «БАМЭ», Ассоциации международных

автомобильных перевозчиков «БАМАП», ЗАО «Техника и коммуникации» и «БЖД» по отношению к зарубежным логистическим компаниям и перевозчикам;

– привлечение на республиканскую сеть автомобильных и железных дорог транзитных грузопотоков;

– получение дополнительных доходов;

– привлечение инвестиций.

Учитывая выше сказанное, содержание концепции развития логистического потенциала регионов Республики Беларусь представляется в данном виде:

Общая характеристика структурных элементов логистического потенциала республики.

1. Анализ структурных элементов логистического потенциала регионов. Маркетинговый анализ.

2. Разработка системных решений, содержащих альтернативные варианты стратегий развития.

ВЫВОДЫ

Одной из главных целей формирования современной логистической системы республики является привлечение грузопотоков на автомобильный и железнодорожный транспорт через создание функциональной сети (определение структуры объектов, технологии, портфеля услуг и др.) и ее эксплуатации (обеспечение равного доступа и удобства пользования). Для этого необходима реализация решений, обеспечивающих учет бизнес-интересов максимального числа игроков рынка. Необходимо также учитывать тот факт, что реализация подобной концепции требует привлечения масштабных инвестиций в рамках государственно-частного партнерства.

Таким образом, методологическим посылом к определению системы показателей развития логистических потенциалов регионов является использование государственных и региональных программ развития логистики, цель и задачи каждой из которых можно рассмотреть в контексте ее влияния на наполнение определенной компоненты потенциала развития территории.

Процесс изучения методологических оснований для разработки концепции развития логистического потенциала объединяет представление о нем с позиций программно-целевого, системного и синергетического подходов, традиционного экономического понимания его как источника удовлетворения общественных потребностей и основы развития логистических систем регионов.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Философский энциклопедический словарь / Гл. редакция: Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов. – М.: Советская энциклопедия, 1983. – 840 с.

2. Борисов, А. Б. Большой экономический словарь / А. Б. Борисов. – М.: Книжный мир. – 2003. – 895 с.

3. Bishop, Peter and Hines, Andy Thinking about the Future: Guidelines for Strategic Foresight. Social Technologies. – Washington, DC, 2006. – pp. 191–229.

4. Дудин, М. Н. Инновационный форсайт как инструмент конкурентоспособного развития предпринимательских структур: монография / М. Н. Дудин, Н. В. Лясников, Ф. М. Сафин, П. А. Егорушкин. – М.: Издательский Дом «Наука», 2013. – 216 с.

5. Третьяк, В. П. Территориальные Форсайты: опыт проведения, ожидания граждан и власти / В. П. Третьяк. – М.: Издательство «Знание», 2007. – 200 с.

6. Мясникова, Т. А. Организационно-управленческий механизм стратегирования местного развития на основе принципов совместного управления / Т. А. Мясникова // Регион: системы, экономика, управление. 2015. – № 2 (29). – С. 88–96.
7. Мукин, С. В. Алгоритм разработки сценариев социально-экономического развития / С. В. Мукин // Социально-экономическое развитие: сб. статей. Тамбов, 2014. – С. 12–20.
8. Постановление Совета Министров Республики Беларусь 1 августа 2016 г. № 604. [Электронный ресурс] // Национальный правовой Интернет-портал Республики Беларусь. – Режим доступа: http://www.pravo.by/upload/docs/op/C21600604_1470690000.pdf. – Дата доступа: 25.01.2018.
9. Программа развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 года: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 29 августа 2008 г. № 1249 [Электронный ресурс] // Законодательство Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://arc.pravoby.info/dok2008/part0/akt00170/page6.htm>. – Дата доступа: 25.01.2018.
10. Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011–2015 гг. Постановление Совета министров № 1181 от 09.08.2010 г. [Электронный ресурс] // Законодательство Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic05/text182.htm>. – Дата доступа: 25.01.2018.
11. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.economy.gov.by/ru/gr_trans-ru/. – Дата доступа: 20.12.2017.
12. Ковалев, М. М., Транспортная логистика в Беларуси: состояние, перспективы: моногр. / М. М. Ковалев, А. А. Королева, А. А. Дутина. – Минск: Изд. центр БГУ, 2017. – 327 с.
13. Республиканская программа развития логистической системы и транзитного потенциала на 2016–2020 г.: Постановление Совета Министров Республики Беларусь от 18 июля 2016 г. № 560 [Электронный ресурс] // Законодательство Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2016/july/10723/>. – Дата доступа: 29.01.2018.
14. Елохов, А. М., Елохова, Т. А. Стратегическое программно-целевое управление: монография / Зап.-Урал. ин-т экономики и права. Пермь, 2015. – 376 с.
15. Садовский, В. И. Основания общей теории систем / В. И. Садовский. – М.: Наука, 1974. – 280 с.
16. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка. 4-е издание / С. И. Ожегов, Н. Шведова. – М.: ООО «А ТЕМП», 2006. – 7847 с.
17. Анискин, Ю. П. Корпоративное планирование развития компаний: сбалансированность, устойчивость, пропорциональность: монография / Ю. П. Анискин, И. В. Жмаева [и др.] ; под ред. Ю. П. Анискина. – М.: Омега-Л, 2012. – 359 с.
18. Быкова, М. А. Логистическое управление интегрированными структурами в условиях риска: монография / М. А. Быкова. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 144 с.
19. Тен, А. В. Инструменты поддержки принятия решений по обеспечению устойчивого функционирования и развития коммерческой организации: монография / А. В. Тен. – М.: Издательский дом «Экономическая газета», 2012. – 293 с.
20. Галеева, Е. И. Формирование синергетического механизма управления социально-экономическими системами: теория и практика / Е. И. Галеева. – Казань: Изд-во Казан. Гос. Ун-т, 2009. – 152 с.
21. Катухина, И. В. Системно-синергетическая концепция организационного развития / И. В. Катухина // Менеджмент в России и за рубежом. – 2009. – № 5. – С. 9–15.

REFERENCES

1. Filosofskij ehnciklopedicheskij slovar' / Gl. redakciya: L. F. Il'ichyov, P. N. Fedoseev, S. M. Kovalyov, V. G. Panov. – M.: Sovetskaya ehnciklopediya, 1983. – 840 s.
2. Borisov, A. B. Bol'shoj ehkonomicheskij slovar'. – M. : Knizhnyj mir, – 2003. – 895 s.
3. Bishop, Peter and Hines, Andy Thinking about the Future: Guidelines for Strategic Foresight. Social Technologies, Washington, DC, 2006. pp. 191-229.
4. Dudin, M. N. Innovacionnyj forsajt kak instrument konkurentosposob-nogo razvitiya predprinimatel'skih struktur: monografiya / M. N. Dudin, N. V. Lyanikov, F. M. Safin, P. A. Egorushkin. – M.: Izdatel'skij Dom «Nauka», 2013 – 216 s.
5. Tret'yak, V. P. Territorial'nye Forsajty: opyt provedeniya, ozhidaniya grazhdan i vlasti / V. P. Tret'yak. – M.: Izdatel'stvo «Znanie», 2007 – 200 s.
6. Myasnikova, T. A. Organizacionno-upravlencheskij mekhanizm strategirovaniya mestnogo razvitiya na osnove principov sovместного управления / T. A. Myasnikova // Region: sistemy, ehkonomika, upravlenie. 2015. – № 2 (29). – S.88-96.
7. Mukin, S. V. Algoritm razrabotki scenarijev social'no- ehkonomicheskogo razvitiya / S. V. Mukin // Social'no-ehkonomicheskoe razvitie: sb. statej. Tambov, 2014. – S. 12-20.
8. Postanovlenie Soveta Ministrov Respubliki Belarus' 1 avgusta 2016 g. № 604. [EHlektronnyj resurs]. // Nacional'nyj pravovoj Internet-portal Respubliki Belarus'. – Rezhim dostupa: http://www.pravo.by/upload/docs/op/C21600604_1470690000.pdf. – Data dostupa: 25.01.2018.
9. Programma razvitiya logisticheskoy sistemy Respubliki Belarus' na period do 2015 goda: Postanovlenie Soveta Ministrov Respubliki Belarus' ot 29 avgusta 2008 g. № 1249 [EHlektronnyj resurs] // Zakonodatel'stvo Respubliki Belarus'. – Rezhim dostupa: <http://arc.pravoby.info/dok2008/part0/akt00170/page6.htm>. – Data dostupa: 25.01.2018.
10. Strategiya razvitiya tranzitnogo potenciala Respubliki Belarus' na 2011-2015 gg. Postanovlenie Soveta ministrov № 1181 ot 09.08.2010 g. [EHlektronnyj re-surs] // Zakonodatel'stvo Respubliki Belarus'. – Rezhim dostupa: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic05/text182.htm> – Data dostupa: 25.01.2018.
11. Gosudarstvennaya programma razvitiya transportnogo kompleksa Respubliki Belarus' na 2016–2020 gody. – [EHlektronnyj resurs]. — Rezhim dostupa: http://www.economy.gov.by/ru/gp_trans-ru/ – Data dostupa: 20.12.2017.
12. Kovalev, M. M., Transportnaya logistika v Belarusi: sostoyanie, perspektivy: monogr. / M. M. Kovalev, A. A. Koroleva, A. A. Dutina. – Minsk: Izd. centr BGU, 2017. – 327 s.
13. Respublikanskaya programma razvitiya logisticheskoy sistemy i tranzitno-go potenciala na 2016–2020 g.: Postanovlenie Soveta Ministrov Respubliki Belarus' ot 18 iyulya 2016 g. № 560 [EHlektronnyj resurs] // Zakonodatel'stvo Respubliki Belarus'. – Rezhim dostupa: <http://www.pravo.by/novosti/novosti-pravo-by/2016/july/10723/>. –Data dostupa: 29.01.2018.
14. Elohov, A. M., Elohova, T. A. Strategicheskoe programmno-celevoe upravlenie: monografiya / Zap.-Ural. in-t ehkonomiki i prava. Perm', 2015. – 376 s.
15. Sadovskij, V. I. Osnovaniya obshchej teorii sistem / V. I. Sadovskij. – M.: Nauka, 1974. – 280 s.
16. Ozhegov, S. I. Tolkovyj slovar' russkogo yazyka. 4-e izdanie / S. I. Ozhegov, N. SHvedova. – M.: OOO «A TEMP», 2006. – 7847 s.
17. Aniskin, Yu. P. Korporativnoe planirovanie razvitiya kompanij: sbalan-sirovanost', ustojchivost', proporcional'nost': monografiya / Yu. P. Aniskin, I. V. ZHmaeva [I dr.] ; pod red. Yu. P. Aniskina. – M.: Omega-L, 2012. – 359 s.

18. Bykova, M. A. Logisticheskoe upravlenie integrirovannymi strukturami v usloviyah riska: monografiya / M. A. Bykova. – M.: Izdatel'skij dom «EHkonomicheskaya gazeta», 2011. – 144 s.

19. Ten, A. V. Instrumenty podderzhki prinyatiya reshenij po obespecheniyu ustojchivogo funkcionirovaniya i razvitiya kommercheskoj organizacii: monografiya / A. V. Ten. – M.: Izdatel'skij dom «EHkonomicheskaya gazeta», 2012. – 293 s.

20. Galeeva, E. I. Formirovanie sinergeticheskogo mekhanizma upravleniya so-cial'no-ehkonomicheskimi sistemami: teoriya i praktika / E. I. Galeeva. – Kazan': Izd-vo Kazan. Gos. Un-t, 2009. – 152 s.

21. Katuhina, I. V. Sistemno-sinergeticheskaya koncepciya organizacionnogo razvitiya / I. V. Katuhina // Menedzhment v Rossii i za rubezhom. – 2009. – № 5. – S. 9-15.

Статья поступила в редакцию 19 февраля 2018 года.