

ТРАНЗИТИВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА ТЕРРИТОРИИ (НА МАКРО- И МЕЗОУРОВНЯХ)

С. Ф. КУГАН¹⁾

¹⁾Брестский государственный технический университет, ул. Московская, 267, 224017, г. Брест, Беларусь

Исследованы проблемы использования транзитивных возможностей развития логистического потенциала территорий. Решение этой задачи предполагает разработку соответствующей теоретической базы, методологии оценки логистического потенциала территории, рассматриваемого как экономический ресурс с позиций внешних и внутренних факторов. В условиях интеграции страны в международную экономическую систему возникает необходимость оценить логистический потенциал регионов как важную составляющую социально-экономического мониторинга.

Ключевые слова: логистический потенциал; территория; транзитивные возможности; регион; макроуровень; мезоуровень.

TRANSITIVE OPPORTUNITIES FOR DEVELOPMENT OF LOGISTIC POTENTIAL OF THE TERRITORY (ON MACRO- AND MESO-LEVELS)

S. F. KUGAN^a

^aBrest State Technical University, 267 Maskoŭskaja Street, Brest 224017, Belarus

The article studies the problems of using transitive possibilities for the development of the logistics potential of territories. The solution of this task involves the development of an appropriate theoretical framework, a methodology for assessing the logistics potential of a territory, considered as an economic resource of a territory from the standpoint of external and internal factors of its implementation. In the context of the country's integration into the international economic system, the need arises to assess the logistics potential of the regions as an important component of socio-economic monitoring.

Key words: logistic potential; territory; transitive opportunities; region; macro-level; meso-level.

Процессы глобализации, развивающиеся на фоне увеличения открытости национальных экономик и их вовлеченности в международный обмен, только повысили важность логистических систем отдельных территорий и регионов за счет обслуживания транзитных потоков.

Исследования проблемы использования транзитивных возможностей развития логистического потенциала страны и ее регионов, соответствия процессов организации и управления в производственных системах тенденциям научно-технического прогресса, в различных аспектах опирающиеся на бо-

Образец цитирования:

Куган СФ. Транзитивные возможности развития логистического потенциала территории (на макро- и мезоуровнях). *Журнал Белорусского государственного университета. Экономика.* 2018;2:96–102.

For citation:

Kugan SF. Transitive opportunities for development of logistic potential of the territory (on macro- and meso-levels). *Journal of the Belarusian State University. Economics.* 2018;2:96–102. Russian.

Автор:

Светлана Федоровна Куган – кандидат экономических наук, доцент; заместитель декана экономического факультета.

Author:

Svetlana F. Kugan, PhD (economics), docent; deputy dean of economics faculty.
sfkugan@mail.ru

гатые научные традиции, обширно представлены в отечественной и зарубежной научной литературе. Среди них работы Н. О. Дунаевой, О. Н. Ларина, А. А. Косовского, П. Г. Никитенко [1–4] и др. Данная тема также затронута в трудах таких белорусских ученых, занимающихся проблемами транспортной логистики, как И. А. Еловой, Р. Б. Ивуть, А. В. Черновалов [5–7] и др. Однако ряд вопросов остается нераскрытым и малоисследованным, отсутствует единый подход к определению понятий, недостаточно обоснованы подходы к оценке степени реализации транзитивных возможностей развития потенциала логистики.

Прежде всего необходимо уточнить понятие «транзитивные возможности». Как правило, понятие «транзитивность» рассматривается во взаимодействии с логистическим потенциалом в разрезе «транзитивной экономики, которая актуализирует поиск новых организационно-экономических связей и форм управления, объективно необходимых как крупному, так и мелкому бизнесу» [8]. При этом транзитивные возможности понимаются не как изменение командно-административной модели управления экономикой территорий на переходном (промежуточном) этапе ее развития, а как стремление к постоянному развитию в условиях все более ускоряющихся экономических, политических, информационных и других общественных процессов. Более ярко транзитивный характер экономики территорий проявляется в последние годы. Это выражается в активном применении информационных технологий в предпринимательской и другой общественной деятельности, глобализации бизнеса и стремительном развитии разнообразных видов электронной коммерции, т. е. транзитивность экономики представляет собой активизацию появления новых организационных форм и экономических инструментов для осуществления логистических взаимодействий, коренным образом изменяющих механизм проведения товарно-обменных операций.

Если говорить о возможностях, то согласно определению, приведенному в «Толковом словаре русского языка» Д. В. Дмитриева, под возможностями понимаются:

- средства, имеющиеся в чем-либо распоряжении;
- природные способности, задатки кого-либо [9].

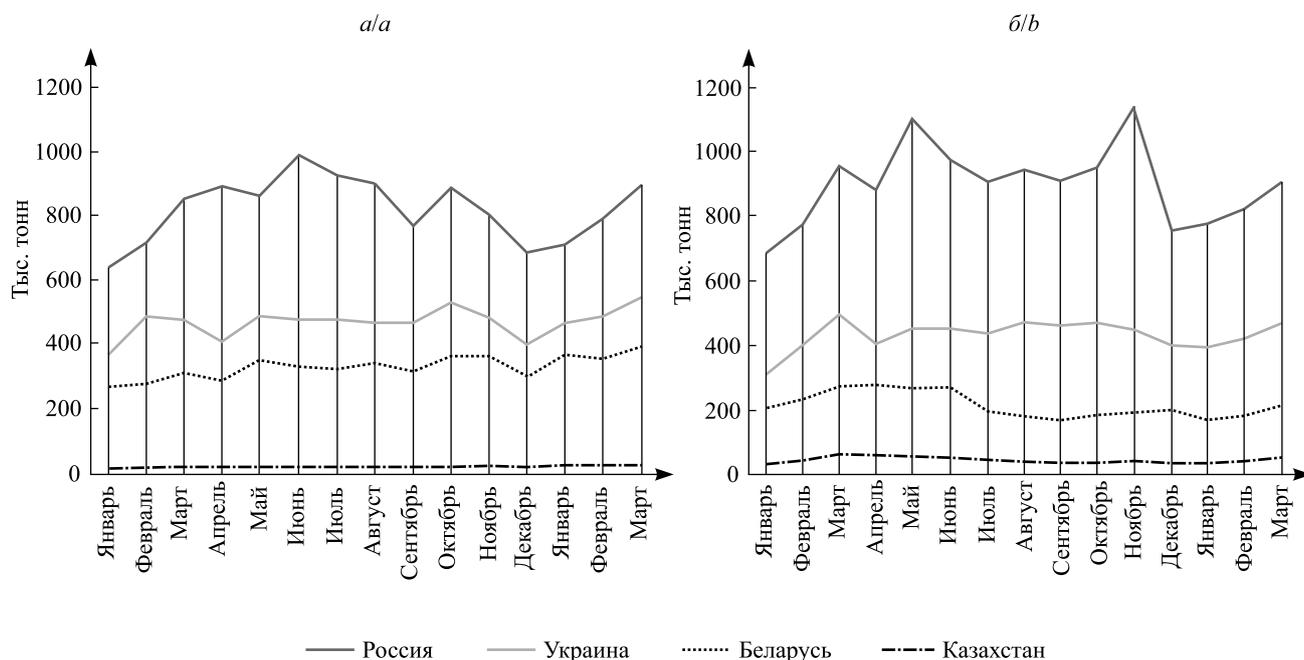
В «Русском толковом словаре» В. В. Лопатина, Л. Е. Лопатиной «способность – это природная одаренность, талантливость; умение, а также возможность производить какие-нибудь действия» [10, с. 703]. Другими словами, возможность и способность – слова синонимы. Если рассматривать понятие «возможности» шире, без привязки к одушевленному субъекту, то можно интерпретировать его как совокупность средств, направленных на реализацию имеющихся способностей в какой-либо деятельности. Хотелось бы отметить, что в «Большом синонимическом словаре русского языка» А. Ю. Кожевникова и возможности, и потенциал трактуются как внутренние резервы [11, с. 111]. По нашему мнению, такое отождествление данных понятий не является верным подходом к толкованию даже с учетом их очевидной тесной взаимосвязи.

Проведенные теоретические изыскания позволили сделать вывод о том, что понятие «возможности» является определяющим по отношению к понятию «потенциал», поскольку многие авторы трактуют потенциал как совокупность каких-либо возможностей в определенной сфере. Так, например, в толковом словаре С. И. Ожегова и Н. Ю. Шведовой дается следующее определение потенциала: «...степень мощности в каком-нибудь отношении, совокупность каких-нибудь средств, возможностей...» [12, с. 571]. В таком же обобщенном виде авторы «Большого экономического словаря: 1900 терминов» предлагают понимать под потенциалом совокупность имеющихся средств, возможностей в какой-либо области [13]. Из приведенной выше информации можно сделать вывод о том, что совокупность возможностей в какой-либо области – это совокупность средств, которые могут быть использованы для достижения определенных целей и которые формируют потенциал предприятия, отрасли, региона (территории), государства.

Следует отметить, что термин «возможность» широко применяется и в категориальном аппарате философии. Так, «возможность» является одним из основных понятий учения о существовании и рассматривается «как равновероятность существования и несуществования» [14, с. 422]. При этом конкретная совокупность реальных условий определяет, превращаются ли имеющиеся возможности в действительность.

Как правило, условия функционирования логистической системы и развития ее потенциала, представленные совокупностью факторов внешней и внутренней среды, обуславливают, в какой степени имеющиеся возможности преобразуются в реальность. Исходя из этого можно вести речь об определенном уровне использования транзитивных возможностей, достигнутом в конкретный момент времени, учитывая двухуровневое разделение предмета экономической науки на мезо- и макроэкономику, что отражается в широко распространенном выделении мезо- и макросреды функционирования бизнеса. При этом переход на более высокий уровень возможен при максимальном использовании транзитивных возможностей предшествующего уровня.

Экономика всех уровней изучает и субъекты хозяйствования (предприятия, альянсы, отрасли, межотраслевые комплексы), и территориальные образования (кластеры, регионы, макрорегионы, страны, межстрановые союзы, группы), т. е. юрисдикции – места размещения бизнеса. Например, по Клейнеру, мезоэкономика включает в себя «отрасли, рынки, регионы, крупные межотраслевые экономические комплексы, совокупности предприятий, сгруппированных по иным признакам», или, более детально, «отрасли и подотрасли народного хозяйства... межотраслевые вертикальные комплексы, устойчивые надотраслевые комплексы типа АПК... регионы, другие территориальные группы предприятий и организаций» [15, с. 9]. На каждом уровне существует отдельный набор возможностей, оказывающих влияние на развитие потенциала территории, региона, отрасли и пр. Одним из показателей, позволяющих оценить возможности и перспективы региона в сфере логистики, является мировой товарооборот. Для примера можно рассмотреть динамику автомобильных перевозок между ЕС и ЕАЭС (см. рисунок).



Автомобильные перевозки за 2017–2018 гг.:

a – из ЕАЭС и Украины в ЕС; *b* – из ЕС в ЕАЭС и Украину.

Источник: Статистика и прогнозы логистического рынка. URL: <http://eurostat.com/>

Road transport for 2017–2018:

a – out of Eurasian Economic Union and Ukraine in EU; *b* – out of EU in Eurasian Economic Union and Ukraine.

Source: Statistic and forecasts of the logistics market. URL: <http://eurostat.com/>

Общий рост автомобильных перевозок связан с тем, что за последние 30 лет государства, показатели которых представлены на рисунке, снизили таможенные пошлины в среднем на 5–10 %. Это обеспечило не только либерализацию торговли, но и технологические, а также организационные изменения в глобальной торговле. При этом параллельно происходило снижение нетарифных барьеров, которые оказывали серьезное влияние на конечную цену товара и при высоких значениях сужали рынки реализации.

К внутренним факторам, снижающим транзитивные возможности регионов, по оценке Всемирного банка, относится рост транспортных расходов. Основными причинами повышения расходов являются некачественная дорожная инфраструктура, отсутствие конкурентноспособного подвижного состава, картельные сговоры транспортных компаний и контрольно-пропускные пункты на пути следования [16].

Примером же улучшения качества таможенных процедур может быть разработанный Всемирной таможенной организацией (*World Customs Organization*), членами которой являются 179 стран, обеспечивающих 98 % мировой торговли, комплекс мер с учетом универсализации и безопасности субъектов таможенной деятельности:

- единый документ, обеспечивающий управление, юридические, технические и административные процедуры обработки международного груза;
- единая модель обработки данных во всех национальных таможнях;
- единая система управления рисками;

- единая структура стандартов безопасности;
- методология исследования временных интервалов прохождения процедур.

Согласно данным Всемирного банка, страны, активно участвующие во внедрении данных мер, расширили свои транзитивные возможности и, как следствие, увеличили индекс логистической эффективности (*Logistics Performance Index*) [17].

По итогам исследования Всемирного банка «Индекс эффективности логистики – 2018» Беларусь поднялась в рейтинге на 17 позиций. Страна в 2016 г. занимала 120-е место, в 2014 г. – 99-е, в 2012 г. – 91-е, в 2007 г. – 74-е (табл. 1).

В 2018 г. Беларусь заняла далеко не самое почетное 103-е место среди 167 охваченных исследованием стран, разместившись по соседству с Соломоновыми островами и Угандой [18]. *LPI (Logistics Performance Index)* – индекс, рассматривающий легкость осуществления поставок товаров и состояние торговой логистики на национальном и международном уровнях. Показатель измеряет эффективность работы цепей поставок в международной торговле, он оценивался в 2007 г., после в 2010 г. и далее каждые два года.

Таблица 1

**Страны СНГ, Балтии и Польши в рейтинге
«Индекс эффективности логистики за 2007–2018 гг.»**

Table 1

**The countries of the CIS, Baltic States and Poland in the ranking
«Logistics performance index for 2007–2018»**

Страна	Интегральный показатель (место страны)					
	2007	2010	2012	2014	2016	2018
Литва	2,78 (58)	3,13 (45)	2,95 (58)	3,18 (46)	3,63 (29)	3,02 (54)
Польша	3,4 (40)	3,44 (30)	3,43 (30)	3,49 (31)	3,34 (33)	3,50 (31)
Эстония	2,95 (47)	3,16 (43)	2,86 (65)	3,35 (39)	3,36 (38)	3,31 (36)
Латвия	3,02 (42)	3,25 (37)	2,78 (76)	3,40 (36)	3,33 (43)	2,81 (70)
Казахстан	2,12 (133)	2,83 (62)	2,69 (86)	2,70 (88)	2,73 (77)	2,81 (71)
Украина	2,55 (73)	2,57 (102)	2,85 (66)	2,98 (61)	2,74 (80)	2,83 (66)
Россия	2,37 (99)	2,61 (94)	2,58 (95)	2,69 (90)	2,57 (99)	2,76 (75)
Узбекистан	2,16 (129)	2,79 (68)	2,46 (117)	2,39 (129)	2,40 (118)	2,58 (99)
Беларусь	2,53 (74)	–	2,61 (91)	2,64 (99)	2,4 (120)	2,57 (103)
Армения	2,14 (131)	2,52 (111)	2,56 (100)	2,67 (92)	2,21 (141)	2,61 (92)
Кыргызстан	2,35 (103)	2,62 (91)	2,35 (130)	2,21 (149)	2,16 (146)	2,55 (108)

Источник: [18].

Величина индекса складывается в результате оценки из следующих шести факторов:

- 1) эффективность таможи;
- 2) качество инфраструктуры;
- 3) простота организации международных перевозок;
- 4) компетенция в логистике;
- 5) возможность отслеживания грузов;
- 6) соблюдение сроков поставки.

В совокупности по шести субиндикаторам исследования Беларусь набрала только 2,57 балла, что составляет 49,2 % от лучшего результата в рейтинге (Германия – 4,2 балла). По показателю «эффективность таможи» Беларусь находится на 112-м месте, «качество инфраструктуры» – на 92-м, «простота организации международных перевозок» – на 134-м, «компетенция в логистике» – на 85-м, «возможность отслеживания грузов» – на 109-м, «соблюдение сроков поставки» – на 78-м месте. В 2016 г. практически все показатели рейтинга были значительно ниже полученных в 2018 г. (табл. 2).

Исследование Европейского банка реконструкции и развития деловой среды (*European Bank for Reconstruction and Development*) определило пять основных препятствий для реализации транзитивных возможностей: высокие налоговые ставки, ограниченный доступ к финансам, коррупция, несправедливые методы конкурентов и низкий уровень образования трудоспособного населения. Снижение барьеров позволяет повысить товарооборот национальной экономики и, как следствие, расширить и развить логистические сети с прямыми взаимоотношениями между субъектами логистической сферы на региональном, национальном и международном уровнях.

Индекс эффективности логистики 2016 г.

Table 2

Logistics performance index 2016

Страны	Место в рейтинге	Результат по рейтингу	Рейтинги по отдельным показателям											
			Таможня		Инфраструктура		Международные перевозки		Качество и компетентность логистики		Отслеживание		Современность	
			Место	Результат	Место	Результат	Место	Результат	Место	Результат	Место	Результат	Место	Результат
Мали	109	2,50	94	2,45	109	2,30	112	2,48	105	2,46	120	2,36	106	2,93
Тунис	110	2,50	147	1,96	93	2,44	133	2,33	90	2,50	84	2,87	99	3,00
Гватемала	111	2,48	91	2,47	127	2,20	120	2,41	130	2,30	110	2,45	100	2,98
Гондурас	112	2,46	126	2,21	143	2,04	97	2,58	110	2,44	99	2,53	108	2,91
Мьянма	113	2,46	96	2,43	105	2,33	144	2,33	113	2,36	94	2,57	117	2,85
Замбия	114	2,43	119	2,25	113	2,26	106	2,51	114	2,42	119	2,36	124	2,14
Бенин	115	2,43	130	2,20	97	2,30	104	2,55	104	2,47	129	2,23	130	2,69
Соломоновы острова	116	2,42	79	2,60	124	2,21	139	2,28	112	2,43	132	2,18	121	2,76
Албания	117	2,41	121	2,23	148	1,98	110	2,48	102	2,48	135	2,15	94	3,05
Узбекистан	118	2,40	114	2,32	91	2,45	130	2,36	116	2,39	143	2,05	114	2,83
Ямайка	119	2,40	100	2,37	120	2,23	117	2,44	126	2,31	116	2,38	136	2,64
Беларусь	120	2,40	136	2,06	135	2,10	92	2,62	125	2,32	134	2,16	96	3,04
Тринидад и Тобаго	121	2,40	104	2,38	104	2,34	137	2,31	133	2,29	127	2,28	119	2,79
Венесуэла	122	2,39	145	1,99	102	2,35	113	2,47	122	2,34	106	2,49	127	2,71
Черногория	123	2,38	125	2,22	138	2,07	101	2,56	127	2,31	117	2,37	131	2,69
Непал	124	2,38	149	1,93	112	2,27	109	2,50	140	2,13	109	2,47	104	2,93

Источник: [19].
Примечание. Перевод наш. – С. К.

Необходимо отметить, что в современной экономической среде каждое государство представляет собой самоорганизованную региональную единицу, включенную в единый производственно-экономический комплекс мирового товарооборота. Качественное использование возможностей логистических систем непосредственно в национальной экономике в рамках планирования, эксплуатации, обновления основных фондов в соответствии с социально-экономическими требованиями и потребностями мирового воспроизводства дает странам значительное преимущество в мировом экономическом сообществе. Кроме технологического устаревания основных фондов, причиной отсутствия полной загрузки логистической системы национальной экономики является недооценка необходимости наращивания потенциала логистики. Решение этих проблем на мезо- и макроуровнях позволит, в свою очередь, расширить поток товарооборота, что даст государству дополнительные возможности для увеличения национального дохода и привлечения инвестиций.

Все сказанное выше позволяет сделать вывод о сильной взаимосвязи внутренних и внешних факторов, оказывающих влияние на уровень развития экономического потенциала в целом и логистического в частности. Получать максимальную выгоду от развития логистического потенциала региона можно только при условии эффективного развития и использования транзитивных возможностей. Подобный теоретический подход позволяет рассматривать логистический потенциал территории как совокупность внешних и внутренних факторов, определяющих транзитивные возможности каждого региона по оказанию логистических услуг в условиях глобализации рынка, и как экономический ресурс территории с позиций внешних и внутренних факторов его развития.

Особое значение в современных условиях приобретают внутренние факторы, зависящие в первую очередь от экономической политики государства: инфраструктурные, технологические и экономико-правовые. Оценка, проводимая исходя из качественных и количественных характеристик выделенных факторов, позволяет дать развернутый анализ перспектив развития и степени реализации логистического потенциала территории. Так, повышение роли городов и концентрации жителей в мегаполисах позволяет вводить новые технологии (например, «умная» доставка *DHL*), увеличивающие среднюю загрузку подвижного состава на 40–45 %. Это возможно за счет глобальной интеграции всех участников логистического процесса и универсализации операционных, организационных и институциональных составляющих.

Проведенное исследование позволило сделать вывод о том, что основной проблемой региональной интеграции в национальный поток товарооборота является наличие определенных факторов, снижающих возможности функционирования логистических систем регионов, что влечет за собой малую эффективность развития и снижение потенциала логистики. В связи с чем на первый план выходит реализация социально-экономического мониторинга, который позволит получать регулярную и достоверную информацию о разномасштабных территориях, от небольшой административно-территориальной единицы до всего региона, и оперативно реагировать на изменения.

Решение этой задачи предполагает разработку соответствующей теоретической базы, методологии оценки логистического потенциала территории. Модернизировать методологию логистики территорий также возможно через акцентирование внимания на логистическом потенциале, выступающем фундаментом формирования транзитивных возможностей. Современные потоки финансов, технологий, информации, товаров, рабочей силы хотя и имеют территориальную локализацию, но тем не менее не могут быть присвоены в полной мере ни одним из регионов. Нельзя оставлять без внимания и тот факт, что в турбулентной глобальной среде существует множество факторов, которые в любой момент могут изменить сложившиеся условия, спровоцировав отток или приток ресурсов и капитала.

Библиографические ссылки

1. Дунаева НО. *Управление модернизацией транспортной инфраструктурой региона для реализации транзитного потенциала* [диссертация]. Москва: [б. и.]; 2009. 154 с.
2. Ларин ОН. Теоретические аспекты развития транзитного потенциала транспортных систем. *Транспорт Урала*. 2008; 2(17):10–15.
3. Косовский АА. Оценка эффективности транзитных перевозок грузов автомобильным транспортом. *Новости науки и технологий*. 2005;1:74–77.
4. Никитенко ПГ. Перспективы, проблемы и направления развития экспорта в контексте вступления РБ в ВТО. *Проблемы управления*. 2005;4:47–57.
5. Еловой ИА, Евсюк АА, Ясинский ВВ. *Формирование транспортно-логистической системы Республики Беларусь*. Гомель: Белорусский государственный университет транспорта; 2007. 155 с.
6. Ивуть РБ, Кисель ТР. *Транспортная логистика*. Минск: Белорусский национальный технический университет; 2012. 378 с.
7. Черновалов АВ. *Логистика: современный практический опыт*. Минск: Издательство Гревцова; 2008. 296 с.

8. Терминологический словарь библиотекаря по социально-экономической тематике. Санкт-Петербург: Российская национальная библиотека; 2011. 136 с.
9. Дмитриев ДВ. Толковый словарь русского языка. Москва: Астрель; 2003. 1578 с. Совместно с «АСТ».
10. Лопатин ВВ, Лопатина ЛЕ. Русский толковый словарь. 7-е издание. Москва: Русский язык; 2001. 882 с.
11. Кожевников АЮ. Большой синонимический словарь русского языка. Речевые эквиваленты. Том 1: А–Н. Санкт-Петербург: Издательский Дом «Нева»; 2003. 438 с.
12. Ожегов СИ, Шведова НЮ. Толковый словарь русского языка: 80 000 слов и фразеологических выражений. 4-е издание. Москва: Азбуковник; 1999. 944 с.
13. Агафонова МЮ, Азрилян АК, Азрилян ОМ, Венедиктова ВИ. Большой экономический словарь: 19 000 терминов. 2-е издание. Москва: Институт новой экономики; 1997. 864 с.
14. Стёпин БС, редактор. Новая философская энциклопедия. Том 1: А–Д. Москва: Мысль; 2000. 721 с.
15. Клейнер ГБ, редактор. Мезоэкономика развития. Москва: Наука; 2011.
16. 2017 Outlook for Supply Chains: Flexibility is the New efficiency [Internet]. 2017 January 10 [cited 2017 January 11]. *Industry Today*. Available from: <https://industrytoday.com/.../2017-outlook-supply-chains-flexibility-new-efficiency/>.
17. По индексу эффективности логистики LPI Беларусь на 120 месте [Интернет] [процитировано 6 января 2018]. URL: <http://www.baif.by/novosti/po-indeksu-effektivnosti-logistiki-lpi-belarus-na-120-meste/>.
18. Avis J-F, Ojala L, Wiederer Ch, Shepherd B, Raj A, et al. *Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy*. Washington: The World Bank; 2018. 82 p.
19. Avis J-F, Soslavsky D, Ojala L, Shepherd B, Busch Ch, et al. *Connecting Compete 2016. Trade Logistics in the Global Economy – the logistics Performance Index and its indicators*. Washington: The world Bank; 2016. 76 p.

References

1. Dunaeva NO. *Upravlenie modernizatsiei transportnoi infrastrukturoi regiona dlya realizatsii tranzitnogo potentsiala* [Management of the modernization of the transport infrastructure of the region for the implementation of transit potential] [dissertation]. Moscow: [publisher unknown]; 2009. 154 p. Russian.
2. Larin ON. [Theoretical aspects of the development of the transit potential of transport systems]. *Transport Urala* [Transport of the Urals]. 2008;2(17):10–15. Russian.
3. Kosovsky AA. [Assessment of the efficiency of transit transport of goods by road]. *Novosti nauki i tekhnologii* [News of Science and Technology]. 2005;1:74–77. Russian.
4. Nikitenko PG. [Prospects, problems and directions of export development in the context of the accession of the Republic of Belarus to the WTO]. *Problemy upravleniya* [Problems of Management]. 2005;4:47–57. Russian.
5. Yelovoy IA, Evsyuk AA, Yasinsky VV. *Formirovanie transportno-logisticheskoi sistemy Respubliki Belarus'* [Formation of the transport-logistical system of the Republic of Belarus]. Gomel: Belarusian State University of Transport; 2007. 155 p. Russian.
6. Ivut RB, Kisel TR. *Transportnaya logistika* [Transport logistics]. Minsk: Belarusian National Technical University; 2012. 378 p. Russian.
7. Chernovalov AV. *Logistika: sovremenniy prakticheskii opyt* [Logistics: modern practical experience]. Minsk: Publishing House Grevtsova; 2008. 296 p. Russian.
8. *Terminologicheskii slovar' bibliotekarya po sotsial'no-ekonomicheskoi tematike* [Terminological dictionary of the librarian on socio-economic topics]. Saint Petersburg: The National Library of Russia; 2011. 136 p. Russian.
9. Dmitriev DV. *Dictionary of the Russian language*. Moscow: Astrel; 2003. 1578 p. Co-publishing with «AST». Russian.
10. Lopatin VV, Lopatina LE. *Russkii tolkovyi slovar'* [The Russian explanatory dictionary]. 7th edition. Moscow: Russkii Iazyk; 2001. 882 p. Russian.
11. Kozhevnikov AYU. *Bol'shoi sinonimicheskii slovar' russkogo yazyka. Rechevye ekvivalenty. Tom 1: A–N* [Large synonymous dictionary of the Russian language. Speech equivalents. Volume 1: A–N]. Saint Petersburg: Publishing House «Neва»; 2003. 438 p. Russian.
12. Ozhegov SI, Shvedova NYu. *Tolkovyi slovar' russkogo yazyka: 80 000 slov i frazeologicheskikh vyrazhenii* [Dictionary of the Russian language: 80 000 words and phraseological expressions]. 4th edition. Moscow: Azbukovnik; 1999. 944 p. Russian.
13. Agafonova MYu, Azriylan AN, Azriylan OM, Venediktova VI. *Bol'shoi ekonomicheskii slovar': 19 000 terminov* [The big economic dictionary: 19 000 terms]. 2nd edition. Moscow: Institute for New Economics; 1997. 864 p. Russian.
14. Stepin VS, editor. *Novaya filosofskaya entsiklopediya. Tom 1: A–D* [New philosophical encyclopedia. Volume 1: A–D]. Moscow: Thought; 2000. 721 p. Russian.
15. Kleiner GB, editor. *Mezoeconomika razvitiya* [Meso-economics of development]. Moscow: Science; 2011. Russian.
16. 2017 Outlook for Supply Chains: Flexibility is the new efficiency [Internet]. 2017 January 10 [cited 2017 January 11]. *Industry Today*. Available from: <https://industrytoday.com/.../2017-outlook-supply-chains-flexibility-new-efficiency/>.
17. According to the LPI Logistics Performance Index, Belarus is on the 120th place [Internet] [cited 2018 January 06]. Available from: <http://www.baif.by/novosti/po-indeksu-effektivnosti-logistiki-lpi-belarus-na-120-meste>. Russian.
18. Avis J-F, Ojala L, Wiederer Ch, Shepherd B, Raj A, et al. *Connecting to Compete 2018. Trade Logistics in the Global Economy*. Washington: The World Bank; 2018. 82 p.
19. Avis J-F, Soslavsky D, Ojala L, Shepherd B, Busch Ch, et al. *Connecting Compete 2016. Trade Logistics in the Global Economy – the logistics Performance Index and its indicators*. Washington: The world Bank; 2016. 76 p.

Статья поступила в редколлегию 05.10.2018.
Received by editorial board 05.10.2018.