

УДК 332.1

DOI 10.52928/2070-1632-2021-57-6-15-22

**ОЦЕНКА ЛОГИСТИЧЕСКОГО ПОТЕНЦИАЛА РЕГИОНА
(НА ПРИМЕРЕ ВИТЕБСКОЙ ОБЛАСТИ)****Е.С. ВЕРЕТЕННИКОВА***(Полоцкий государственный университет)***ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-2358-2210>**

Статья посвящена проблеме исследования логистического потенциала региона. Представлены теоретические исследования понятия «логистический потенциал». Проведен обзор основных методов оценки регионального логистического потенциала, выявлены основные группы факторов, на основании которых предлагается авторская методика оценки логистического потенциала региона. Выявлены «узкие» места и «точки» роста логистического потенциала Витебской области, даны практические рекомендации по их использованию.

Ключевые слова: логистика, логистический потенциал, регион, фактор, методика.

Введение. Процессы глобализации, ужесточение конкурентной борьбы на уровне не только организаций, но и территорий обусловили необходимость и важность определения конкурентных преимуществ регионов, а также поиска способов повышения их конкурентоспособности. Стратегические направления развития регионов определяются состоянием транспортной и складской инфраструктуры, уровнем интенсивности грузопотоков, качеством предложения логистических услуг на рынке – логистическим потенциалом региона. Результаты анализа уровня логистического развития региона позволяют выявить сильные и слабые стороны исследуемой территории, определить резервы роста, а также пути достижения целей, направленных на улучшение социально-экономического развития региона, что определяет актуальность проведения исследований по выбранной тематике.

Целью данного исследования является проведение оценки логистического потенциала региона на примере Витебской области для выявления «узких» мест и «точек» логистического роста и выработки практических предложений по их применению.

Основная часть. Понятие логистический потенциал появилось в первой половине XX века и выразилось в необходимости определения способности предприятия реализовывать в полном объеме логистические функции. Одним из первых ученых, раскрывших сущность логистического потенциала, является И.О. Проценко. По мнению исследователя, логистический потенциал представляет собой «совокупность факторов логистической деятельности, дающих возможность реализовать стратегические цели фирмы» [1, с. 15]. В дальнейшем ученые рассматривают понятие логистический потенциал на микро-, мезо- и макроуровнях, то есть на уровне предприятия, отрасли, региона, а также на уровнях глобальных и международных связей.

Вопросы, связанные с логистическим потенциалом, освещены в трудах таких зарубежных, российских и отечественных авторов, как В.Д. Андрианова, А.А. Баскакова, Е.В. Белякова, Л.Ю. Бережная, А.Н. Горянков, С.И. Гриценко, О.С. Гулягина, О.А. Копылова, С.Ф. Куган, Н.П. Кузнецова, Я. Ю. Павлова, И.И. Полещук, И.О. Проценко, А.Н. Рахмангулов, О.Н. Рожко, Т.С. Тасуева, Ю.И. Трещевский, С.А. Уваров, Г.Х. Пфоль, О.А. Фрейдман и др. Проанализировав определения понятий «логистический потенциал» перечисленных исследователей, можно сделать вывод, что категория может быть рассмотрена на двух уровнях: 1) достигнутый (наличие средств, ресурсов, возможностей, запасов, источников); 2) перспективный (максимально возможный объем ресурсов, которыми может обладать предприятие, регион, отрасль, если задействует все имеющиеся в их распоряжении возможности и скрытые резервы).

Исследовав работы, посвященные изучению понятия «логистический потенциал», следует отметить, что данное определение рассматривается как многоаспектное, объединяющее в себе два подхода:

1. Ресурсный, суть которого заключается в том, что логистический потенциал содержит в себе ресурсы, которыми обладает логистическая система. Недостатком данного подхода является то, что он отражает лишь доступные ресурсы и не затрагивает возможность развития логистической системы.

2. Результативный, который означает наличие способностей к развитию, совершенствованию и максимально возможному применению ресурсов в логистической системе, которыми владеет хозяйствующий субъект, регион, отрасль. Данный подход не учитывает ресурсную составляющую логистической системы, накопленные ею ресурсы и достигнутый уровень развития эффективности их применения.

Считаем целесообразным в определении логистического потенциала использовать комплексный подход, который бы включал ресурсные и результативные составляющие. В результате, логистический потенциал региона можно определить, как интегральную характеристику эффективности логистической деятельности региона, включающую в себя логистические субъекты, элементы логистической инфраструктуры, факторы, способы и средства логистической деятельности, имеющиеся ресурсы, запасы, способные оказать влияние на производственно-хозяйственную деятельность региона с максимально возможным результатом и минимальными затратами.

В научной литературе нет единого подхода к измерению и оценке величины логистического потенциала региона и уровня его использования. Нами были изучены существующие методики анализа и оценки логистического потенциала территории, предложенные как отечественными, так и зарубежными авторами (таблица 1).

Таблица 1. – Методы оценки логистического потенциала¹

Автор	Сущность методики	Факторы оценки
Павлова Я.Ю.	Анализ факторов, влияющих на эффективность логистической деятельности региона	Потребительские расходы на душу населения; валовый региональный продукт в производственных отраслях на 1000 человек населения; перевозки грузов автомобильным транспортом на 1000 человек населения; стоимость основных фондов связывающих отраслей региона на 1000 человек населения; среднемесячная номинальная заработная плата; сальдированный финансовый результат деятельности организаций в связывающих отраслях на 1000 человек; оборот оптовой торговли на 1000 человек населения; внешняя торговля на 1000 человек населения; оборот розничной торговли на душу населения; грузооборот автомобильным транспортом на 1000 человек населения; среднегодовая численность занятых в связывающих отраслях на 1000 человек населения
Рожко О.Н.	Анализ факторов логистического потенциала	Территория района; центральность положения относительно регионального центра; позиция по отношению к международным транспортным коридорам; позиция по отношению к федеральным трассам; позиция по отношению к крупным региональным трассам; производственный потенциал района; протяженность путей сообщения; протяженность железнодорожных путей; протяженность автомобильных дорог; протяженность автомобильных дорог с твердым покрытием; плотность путей сообщения; близость речных портов, близость аэропортов; близость железнодорожных станций и терминалов; наличие логистических центров; транзитные перевозки грузов по территории районов, объемы грузоперевозок и грузооборот всеми видами транспорта; объем складских площадей; дефицит складских площадей; индекс плотности грузовых потоков для муниципальных районов; индекс грузовой активности каждого из муниципальных районов
Тасуева Т.С.	Оценка факторов, формирующих региональный логистический потенциал	Ресурсно-сырьевой потенциал; финансовый потенциал; организационно-технологический потенциал; инфраструктурный потенциал; научно-инновационный потенциал; инвестиционный потенциал; кадровый потенциал; социально-культурный потенциал; маркетинговый потенциал; промышленный потенциал
Баскакова А.А.	Оценка логистического потенциала проводится на основе исследования показателей трех факторов	Инфраструктурная составляющая; экономическая составляющая; потенциальная составляющая
Кузнецова Н.П.	Анализ факторов, формирующих логистический потенциал	Пути сообщения; грузооборот; пассажирооборот; наличие современной системы резервирования; транзитные перевозки грузов всеми видами транспорта; наличие сервисных услуг, пользующихся платежеспособным спросом; внедрение современных систем логистики и поставок сырья, материалов, комплектующих
Гулягина О.С.	Перечень показателей, позволяющих комплексно оценить логистический потенциал региона	Складская инфраструктура; транспортная сеть; предложение транспортных услуг на рынке; обслуживающие сектора
Куган С.Ф.	Анализ факторов, формирующих логистический потенциал территории	Транспортная система региона; объекты системы распределения; складской потенциал региона; величина торгового оборота; грузооборот по различным видам транспорта; анализ рисков

¹ Бережная, Л.Ю. Анализ логистического потенциала приграничного региона (на примере Оренбургской области) [Электронный ресурс] / Л.Ю. Бережная // Региональная экономика: теория и практика. – 2016. – № 7. – С. 62–75. URL: https://biblioclub.ru/index.php?page=book_view_red&book_id=441749;
Куган, С.Ф. Логистический потенциал как фактор повышения конкурентоспособности региона [Электронный ресурс] / С.Ф. Куган // Весн. БДУ. Сер. 3, Гісторыя. Эканоміка. Права. – 2016. – № 3. – С. 61–65. URL: <https://elib.bsu.by/bitstream/123456789/170768/1/61-65.pdf>.

Проанализировав различные подходы к исследованию логистического потенциала региона, мы пришли к выводу, что логистический потенциал Витебской области можно измерить по совокупности следующих факторов, дополнив существующие методики показателями экологических факторов с точки зрения зеленой и реверсивной логистики:

1. Анализ уровня интенсивности грузопотоков;
2. Анализ транспортных услуг;
3. Анализ складской инфраструктуры;
4. Анализ связующих отраслей, обслуживающих логистические потоки;
5. Анализ экологической составляющей с точки зрения зеленой и реверсивной логистики.

Таким образом, на основе выявленных факторов нами предлагается методика оценки логистического потенциала региона, которая включает три этапа:

1. Анализ логистического потенциала регионов Республики Беларусь для выявления места Витебской области в рейтинге регионов страны по уровню использования логистического потенциала.
2. Оценка логистического потенциала Витебской области в динамике для выявления «узких» мест и «точек» логистического роста.
3. Выработка практических рекомендаций по использованию логистического потенциала Витебской области.

Анализ и оценка логистического потенциала регионов Витебской области осуществляется по следующей методике. Логистический потенциал региона представляется как совокупность выявленных выше пяти факторов (уровень интенсивности грузопотоков, транспортные услуги; складская инфраструктура; показатели связующих отраслей логистики; экологическая составляющая). Каждая группа факторов состоит из частных показателей, которые рассчитываются по формуле (1):

$$W_i = \frac{A_i}{A}, \tag{1}$$

где W_i – значение частного показателя фактора в i -м регионе;
 A_i – доля региона в соответствующем показателе;
 A – суммарное значение соответствующего показателя в Республике Беларусь.

Итоговый логистический потенциал определяется как сумма частных показателей по формуле (2):

$$P_i = \Sigma I_i + \Sigma T_i + \Sigma W_i + \Sigma Cl_i + \Sigma E_i, \tag{2}$$

где P_i – логистический потенциал i -го региона;
 ΣI_i – суммарное значение показателей уровня интенсивности грузопотоков;
 ΣT_i – суммарное значение показателей транспортных услуг;
 ΣW_i – суммарное значение показателей складской инфраструктуры;
 ΣCl_i – суммарное значение показателей связующих отраслей логистики;
 ΣE_i – суммарное значение показателей экологической составляющей.

Факторы и показатели оценки логистического потенциала регионов представлены в таблице 2.

Таблица 2. – Показатели оценки логистического потенциала

Фактор	Показатели
1	2
Уровень интенсивности грузопотоков	Доля валового регионального продукта в общем объеме ВВП – I_1 ; Доля оптового товарооборота региона в общем объеме оптового товарооборота страны – I_2 ; Доля розничного товарооборота региона в общем объеме розничного товарооборота страны – I_3 ; Доля экспорта региона в общем объеме экспорта страны – I_4 ; Доля импорта региона в общем объеме импорта страны – I_5
Транспортные услуги	Доля грузооборота всех видов транспорта региона с общим объемом грузооборота всех видов транспорта страны – T_1 ; Доля перевозок грузов транспортом региона в общем объеме перевозок грузов страны – T_2 ; Доля пассажирооборота транспорта региона в общем пассажирообороте транспорта страны – T_3 ; Доля перевозок пассажиров транспортом региона в общем объеме перевозок пассажиров транспортом страны – T_4
Складская инфраструктура	Доля фактически используемых складов региона в общем количестве используемых складов страны – W_1 ; Доля объема используемых складов региона в общем объеме используемых складов страны – W_2
Связующие отрасли, обслуживающие логистические потоки	Доля доходов от телекоммуникационной деятельности региона в общем объеме доходов от телекоммуникационной деятельности страны – Cl_1 ; Доля доходов от услуг почтовой и курьерской деятельности региона в общем объеме доходов от услуг почтовой и курьерской страны – Cl_2

Окончание таблицы 2

1	2
Экологическая составляющая	Доля текущих затрат на охрану окружающей среды региона в общей величине текущих затрат на охрану окружающей среды страны – E_1 ; Доля использованных отходов производства региона в общем объеме образовавшихся отходов страны – E_2 ; Доля уловленных и обезвреженных загрязняющих атмосферный воздух веществ, отходящих от стационарных источников, региона в общем объеме уловленных и обезвреженных загрязняющих атмосферный воздух веществ, отходящих от стационарных источников, страны – E_3 .

Соответствующие значения для проведения расчетов берутся из данных Национального статистического комитета Республики Беларусь. На основе проведенного ранжирования итоговых значений P , определяется итоговый рейтинг региона и его место (таблица 3).

Таблица 3. – Рейтинг регионов Республики Беларусь по использованию логистического потенциала за 2020 год

Регион	Уровень интенсивности грузопотоков						Транспортные услуги				
	I_1	I_2	I_3	I_4	I_5	ΣI	T_1	T_2	T_3	T_4	ΣT
Брестская область	0,104	0,038	0,124	0,092	0,066	0,424	0,055	0,029	0,072	0,101	0,257
Витебская область	0,096	0,027	0,104	0,060	0,076	0,363	0,016	0,045	0,089	0,104	0,254
Гомельская область	0,122	0,062	0,119	0,131	0,127	0,561	0,370	0,359	0,116	0,145	0,99
Гродненская область	0,095	0,028	0,101	0,085	0,076	0,385	0,032	0,008	0,057	0,070	0,167
г. Минск	0,331	0,704	0,306	0,291	0,428	2,06	0,446	0,354	0,509	0,410	1,719
Минская область	0,178	0,119	0,157	0,246	0,197	0,897	0,062	0,088	0,089	0,073	0,312
Могилевская область	0,074	0,022	0,089	0,068	0,030	0,283	0,019	0,117	0,068	0,097	0,301

Окончание таблицы 3

Регион	Складская инфраструктура			Связующие отрасли в сфере логистической деятельности			Экологическая составляющая				Сумма	Рейтинг
	W_1	W_2	ΣW	CI_1	CI_2	ΣCI	E_1	E_2	E_3	ΣE		
Брестская область	0,091	0,094	0,185	0,113	0,116	0,229	0,109	0,394	0,040	0,543	1,638	4
Витебская область	0,055	0,059	0,114	0,095	0,098	0,193	0,160	0,019	0,046	0,225	1,149	7
Гомельская область	0,059	0,052	0,111	0,111	0,108	0,219	0,216	0,082	0,133	0,431	2,312	3
Гродненская область	0,066	0,039	0,105	0,087	0,084	0,171	0,096	0,255	0,118	0,469	1,297	5
г. Минск	0,516	0,546	1,062	0,526	0,405	0,931	0,157	0,043	0,026	0,226	5,998	1
Минская область	0,154	0,166	0,32	0,083	0,111	0,194	0,152	0,039	0,464	0,655	2,378	2
Могилевская область	0,059	0,044	0,103	0,015	0,078	0,093	0,110	0,168	0,173	0,451	1,231	6

Примечание – авторская разработка на основе статистических данных Национального статистического комитета Республики Беларусь².

Таким образом, первое место среди регионов Республики Беларусь занимает г. Минск, Минская область – второе, Гомельская область – третье, Витебская область – последнее седьмое место. Витебская область значительно отстает от конкурентов по уровню интенсивности грузопотоков, предоставляемым транспортным услугам, экологической составляющей и имеет средние позиции в складской инфраструктуре и связующих отраслях логистики.

² Национальный статистический комитет Республики Беларусь [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://www.belstat.gov.by/>

Для выявления причин нахождения Витебской области на последнем месте, определения «узких» мест и «точек» логистического роста необходимо провести анализ рассчитанных факторов в динамике.

По итогам 2019 года удельный вес Витебской области в ВВП республики составляет всего 7,5%. Динамика валового регионального продукта в области в 2019 – 2020 годах представлена на рисунке 1.

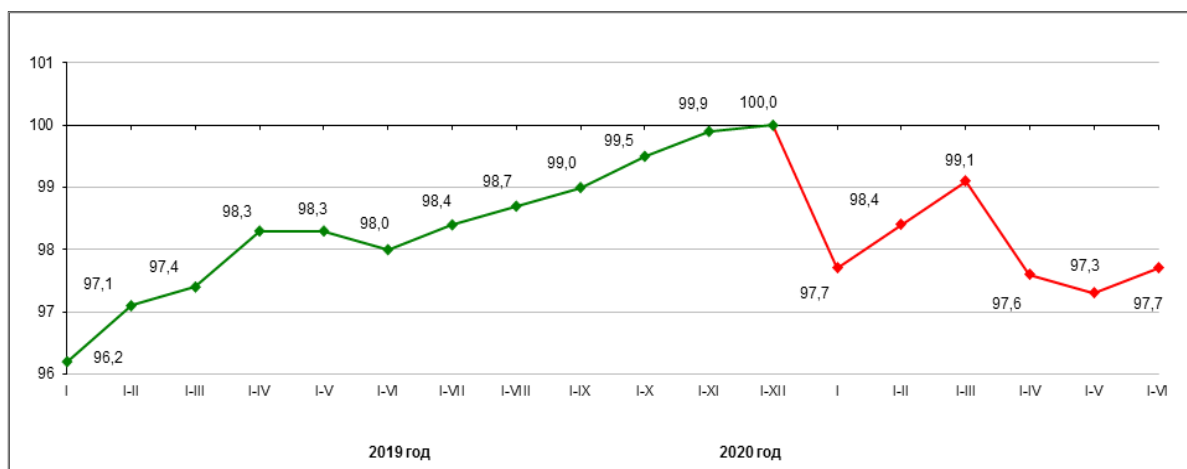


Рисунок 1. – Темпы валового регионального продукта (ВРП) (в сопоставимых ценах; в % к соответствующему периоду предыдущего года)³

Как видно по данным рисунка 1, роста ВРП в Витебской области за последние годы не наблюдается. Данная ситуация объясняется воздействием таких внешних факторов, как непредвиденные остановки работы нефтеперерабатывающих предприятий из-за поставок в начале 2019 года нефти ненадлежащего качества, циклические замедления в мировой горнодобыче и снижение мировых цен на сырьевые материалы и ресурсы, увеличение конкуренции на центральных рынках сбыта, пандемия.

Согласно данным, представленным на рисунках 2 и 3, в январе 2020 года прослеживается тенденция сокращения объемов оптового товарооборота и незначительного роста розничного товарооборота к уровню января 2019 года. Оптовый товарооборот в январе 2020 г. составил 188,8 млн руб., или в сопоставимых ценах 88,6% к уровню января 2019 г. Розничный товарооборот в январе 2020 г. составил 419,6 млн руб., или в сопоставимых ценах 100,1% к уровню января 2019 г. (см. рисунок 3) [5].

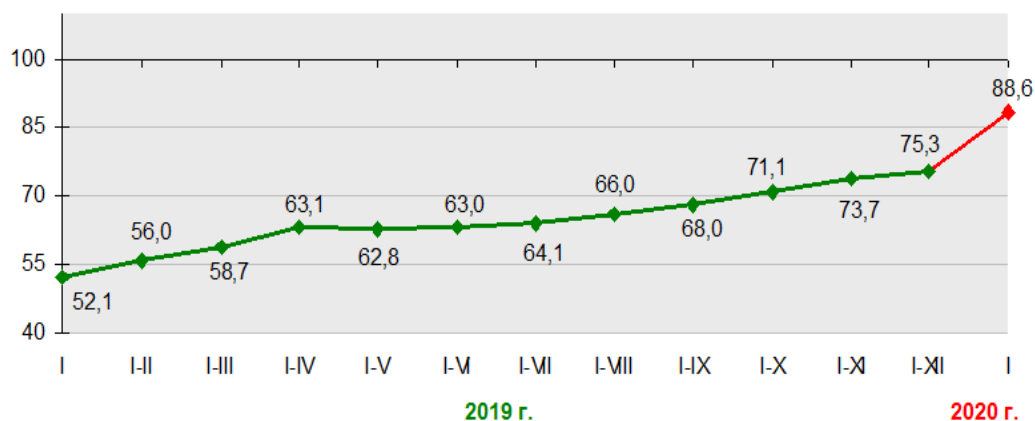


Рисунок 2. – Оптовый товарооборот (в % к соответствующему периоду предыдущего года; в сопоставимых ценах)⁴

³ Главное статистическое управление Витебской области [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://vitebsk.belstat.gov.by/>

⁴ Главное статистическое управление Витебской области [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://vitebsk.belstat.gov.by/>

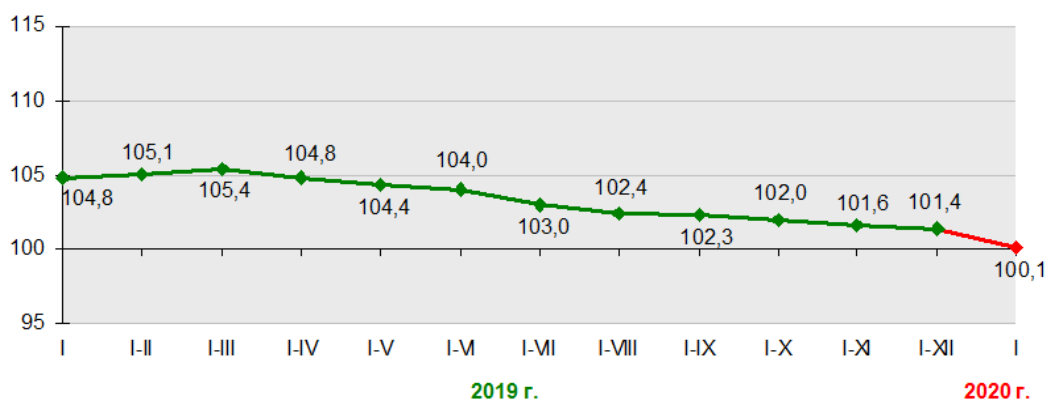


Рисунок 3. – Розничный товарооборот
(в % к соответствующему периоду предыдущего года; в сопоставимых ценах)⁵

Оборот внешней торговли товарами предприятий Витебской области в 2019 г. составил 4 941,2 млн долл. США, в том числе экспорт – 1 837,3 млн долл. импорт – 3 103,9 млн долл. Сальдо внешней торговли товарами получилось отрицательное и составило 1 266,6 млн долл. В 2018 году сальдо имело также отрицательное значение, и его величина составляла 934,8 млн долл. [5].

Транспортный комплекс Витебской области представлен автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным, трубопроводным транспортом. Грузооборот всех видов транспорта в Витебской области с 2019 г. по 2020 г. представлен на рисунке 4.

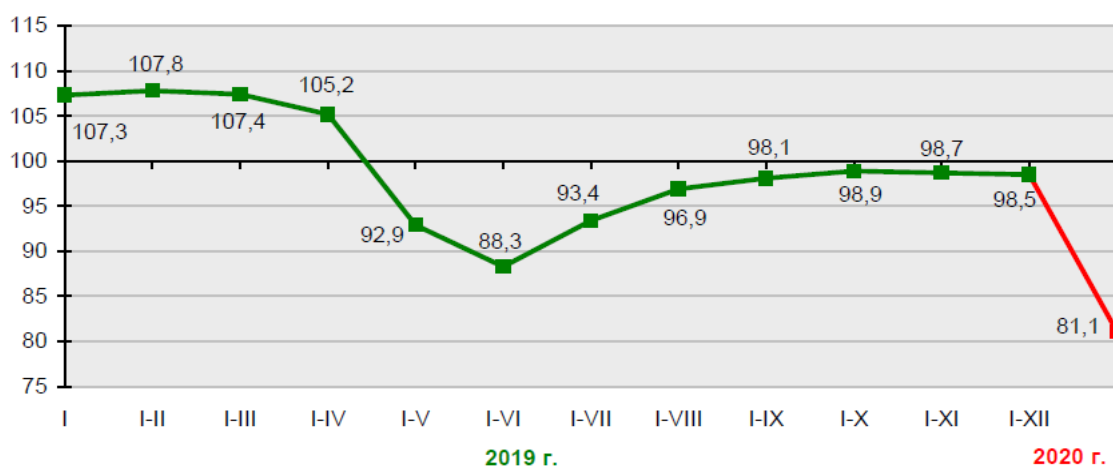


Рисунок 4. – Грузооборот транспорта Витебской области
(в % к соответствующему периоду предыдущего года; в сопоставимых ценах)⁶

В январе 2020 г. грузооборот всех видов транспорта, выполненный организациями и субъектами малого и среднего бизнеса, составил 96,1 млн ткм, или 81,1% к уровню января 2019 г., объем перевозок грузов – 0,7 млн т (85,3%). В январе 2020 г. пассажирооборот транспорта составил 117,6 млн пассажиро-километров, или 97,6% к уровню января 2019 г., объем перевозок пассажиров – 14,5 млн человек (94,6%).

Можно сделать вывод, что наблюдается тенденция к уменьшению объемов перевозок грузов, грузооборота, перевозок пассажиров и пассажирооборота всеми видами транспорта внутри региона. За последние два года демонстрируется падение всех показателей транспортной составляющей Витебской области.

При изучении складской инфраструктуры Витебской области, были проанализированы такие показатели, как количество складов и складской объем оптовой торговли Витебской области, данные которых представлены в таблице 4.

⁵ Главное статистическое управление Витебской области [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://vitebsk.belstat.gov.by/>

⁶ Главное статистическое управление Витебской области [Электронный ресурс]. 2020. URL: <https://vitebsk.belstat.gov.by/>

Таблица 4. – Наличие и использование складов и объектов торговой сети Витебской области за 2018 – 2020 гг.⁷

Показатель	На 1 января 2018 г.			На 1 января 2019 г.			На 1 января 2020 г.		
	Количество собственных (без сданных в аренду) и арендованных объектов		Коэффициент использования, %	Количество собственных (без сданных в аренду) и арендованных объектов		Коэффициент использования, %	Количество собственных (без сданных в аренду) и арендованных объектов		Коэффициент использования, %
	всего	Из них фактически используются		всего	Из них фактически используются		всего	Из них фактически используются	
Склады, расположенные в специальных помещениях, единиц	460	444	96,5	441	425	96,4	457	429	93,9
Складской объем, тыс. м ³	947,9	909,7	96,0	949,8	916,0	96,4	962,2	923,2	95,9

Анализ данных таблицы 4 позволяет сделать вывод о низком уровне развития складской системы региона. На 1 января 2020 года количество складов по сравнению с 2018 годом уменьшилось. Основными барьерами развития данной сферы являются вакантность для строительства складов, недостаток складов, отвечающих современным требованиям санитарии, а также неблагоприятные условия собственности на землю для инвесторов, что вызывает трудность в их привлечении. Важно отметить недостаточное количество складских помещений класса А и В, оборудованных системой температурного контроля. Основная часть функционирующих на территории региона складов по степени оснащенности и техническому состоянию может быть отнесена к складам класса «С» и «D».

Связующие отрасли, обслуживающие логистические потоки Витебской области, представлены результатами телекоммуникационной, почтовой и курьерской деятельности. По результатам статистических данных доходы от услуг в области телекоммуникаций в 2019 г. составили 274,5 млн руб., или в сопоставимых ценах 103% к уровню 2018 г. Значительную долю в объеме доходов от услуг в области телекоммуникаций занимают услуги передачи данных (50,7%) и сотовой подвижной электросвязи (24,8%). Доходы от услуг передачи данных в 2019 г. по сравнению с 2018 г. в сопоставимых ценах составили 115,2%, доходы от услуг сотовой подвижной электросвязи – 88,3%. Доходы от услуг почтовой и курьерской деятельности в 2019 г. составили 33,1 млн руб., или в сопоставимых ценах 102% к уровню 2018 г. [15]. Таким образом, за последние годы наблюдается положительная динамика роста доходов от телекоммуникационной, почтовой и курьерской деятельности.

Основные показатели экологической обстановки и охраны окружающей среды Витебской области за 2017 – 2019 гг. представлены в таблице 5.

Таблица 5. – Основные показатели экологической обстановки и охраны окружающей среды Витебской области за 2017 – 2019 гг.⁸

Показатель	2017 год	2018 год	2019 год
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных и стационарных источников, тыс. т	190,6	195,7	197,3
Выбросы загрязняющих веществ в атмосферный воздух от стационарных источников от использования, обезвреживания отходов, технологических и др. процессов, тыс. т	79,4	83,3	85,6
Количество стационарных источников выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, единиц	15376	15720	15740
Инвестиции в основной капитал, направленные на охрану окружающей среды и рациональное использование природных ресурсов, млн руб.	71,4	52,9	107,0
Доля захороненных отходов производства 1-3 класса опасности в общем объеме образовавшихся отходов, %	20,2	24,4	55,9
Образование отходов производства, тыс. т	769	770	901
Использование отходов производства, тысяч тонн	633	627	757

⁷ Деятельность организаций оптовой торговли Витебской области за 2019 год [Электронный ресурс].

URL: https://vitebsk.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/public_bulletin/index_16669/?special_version=Y

⁸ Охрана окружающей среды в Республике Беларусь [Электронный ресурс]. 2020.

URL: https://www.belstat.gov.by/ofitsialnaya-statistika/publications/izdania/public_compilation/index_17588/

Так, статистические данные свидетельствуют о росте количества выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух, росте количества отходов, несмотря на значительное увеличение вложенных инвестиций на устранение данной проблемы. Стоит отметить также высокий уровень загрязнения поверхностных и грунтовых вод в результате производственной и хозяйственной деятельности. Учитывая вышеизложенное, экологическое состояние Витебской области можно оценить как неудовлетворительное.

Заключение. Таким образом, «точки роста» Витебской области имеются в таких частных факторах, как розничный товароборот и доходы от телекоммуникационной, почтовой и курьерской деятельности. Остальные показатели имеют отрицательные темпы роста, что оказывает негативное влияние на социально-экономическое положение Витебской области. В настоящее время логистический потенциал региона используется не в полной мере, несмотря на то, что территория имеет выгодное географическое положение и развитые транспортные коммуникации, которые дают возможности для устойчивого развития логистической деятельности области. Поэтому требуется разработать Стратегию развития логистического потенциала Витебской области, которая будет способствовать сокращению логистических издержек при формировании и управлении материальными потоками, обеспечит качество и доступность логистических операций и транспортных услуг, поможет привлечь инвестиции в объекты инфраструктуры, обеспечит рост основных общеэкономических показателей, поможет перейти к сотрудничеству и взаимодействию и упрочнению связей органов власти, крупных производителей и субъектов среднего и малого бизнеса. Необходимо отчетливо и ясно выявить «зоны» ответственности каждой заинтересованной стороны и обеспечить реальное взаимодействие между ними. Так, решение выявленных проблем в использовании логистического потенциала региона основывается на использовании системного подхода, целенаправленности на синергетический результат и объединении усилий всех субъектов по всем направлениям логистической деятельности региона для повышения конкурентоспособности территории.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фрейдман, О.А. Анализ логистического потенциала региона / О.А. Фрейдман. – Иркутск : ИрГУПС, 2013. – 164 с.

REFERENCES

1. Freidman, O.A. (2013). *Analiz logisticheskogo potentsiala regiona [Analysis of the logistics potential of the region]*. Irkutsk: IrGUPS. (In Russ.)

Поступила 29.03.2021

ASSESSMENT OF THE LOGISTICS POTENTIAL OF THE REGION (ON THE EXAMPLE OF THE VITEBSK REGION)

E. VERETENNIKOVA

The article is devoted to the problem of studying the logistics potential of the region. Theoretical studies of the concept of "logistics potential" are presented. The review of the main methods of assessing the regional logistics potential is carried out, the main groups of factors are identified, on the basis of which the author's methodology for assessing the logistics potential of the region is proposed. The "bottlenecks" and "points" of the growth of the logistics potential of the Vitebsk region are identified and practical recommendations for their use are given.

Keywords: logistics, logistics potential, region, factor, methodology.