

Реализация данных мероприятий позволит повысить рейтинги РБ по "индексу логистики" и "торговле через границу" и планировать вхождение ее в число пятидесяти ведущих стран мира по этим показателям.

Список цитированных источников

1. Программа развития логистической системы РБ на период до 2015 г., утвержденная постановлением СМ РБ от 29.08.2008 г. № 1249 [Электрон. ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.by/main.aspx?guid=3871&p0=C20801249&p2={NRPA}>
2. Стратегия развития транзитного потенциала Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы, утвержденная постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 9 августа 2010 года № 1181 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.tc.by/download_files/rus_solution105180_1.pdf
3. Платежный баланс Республики Беларусь за 2010 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nbrb.by/statistics/BalPay/Comment/2010.pdf>
4. Платежный баланс Республики Беларусь за 2011 год [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.nbrb.by/statistics/BalPay/Comment/2011.pdf>
5. Транспорт и связь в Республике Беларусь: статистический сборник – Мн., 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belstat.gov.by/homep/ru/publications/transp/2011/contents_Transport_&_Communications_2011.pdf
6. Статистический ежегодник Республики Беларусь. – Мн., 2011 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://belstat.gov.by/homep/ru/publications/yearbook/2011/contents_Yearbook_2011.pdf
7. Транспорт и логистика Республики Беларусь: справочник / Министерство транспорта и коммуникаций; под ред. И.И. Карбановича. – Мн., 2010.

Слонимская М.А., кандидат экономических наук, доцент,
УО «Витебский государственный технологический университет»,
г. Витебск, Республика Беларусь
marina_slonimska@tut.by

ВЫБОР МЕСТА РАЗМЕЩЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА НА ОСНОВЕ РЕЗУЛЬТАТОВ СЕГМЕНТИРОВАНИЯ РАЙОНОВ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Строительство логистических центров требует значительных инвестиций, и подобные проекты имеют достаточно длительные сроки окупаемости. Это обуславливает актуальность и важность задачи выбора наиболее перспективных территорий для их строительства. В настоящее время для определения оптимального месторасположения логистических центров существуют различные аналитические и экспертные методы, которые имеют ряд недостатков.

Предлагается подход к выбору места размещения логистического центра на основе сегментирования районов и городов областного подчинения по показателям спроса на транспортные услуги. Для этих целей можно использовать такие критерии, как грузооборот и объем перевезенных грузов.

Рассмотрим территориальные особенности спроса на транспортные услуги на уровне районов РБ. На рис. 1 представлены результаты сегментирования районов и городов областного подчинения РБ по двум показателям: объему перевезенных грузов и

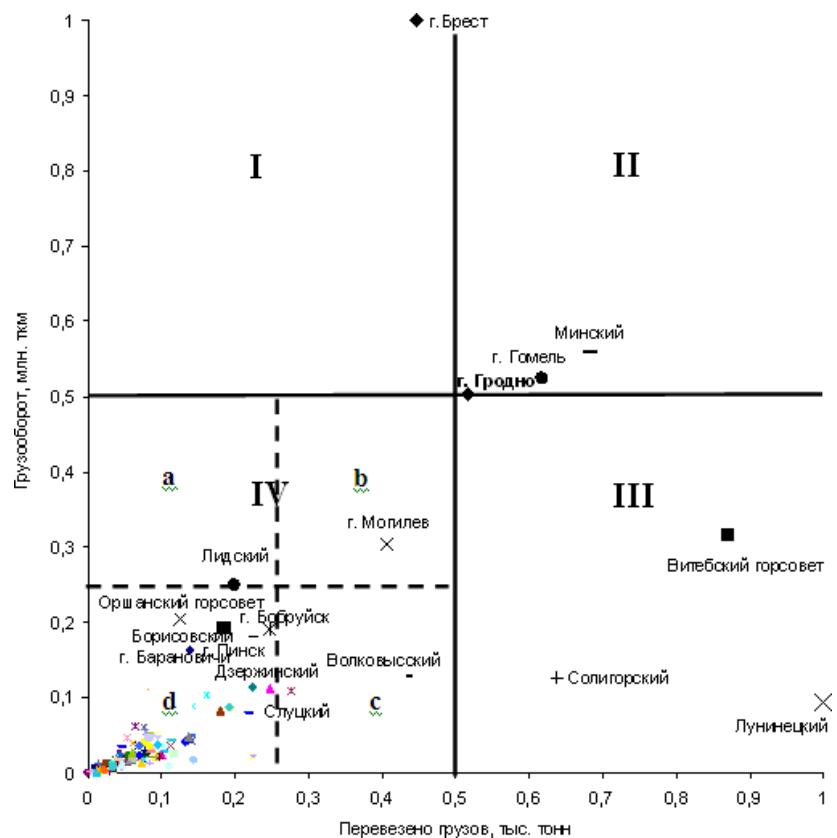


Рисунок 1 – Сегментирование районов и городов областного подчинения РБ по объему перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта по данным за 2008 год

Источник: Расчеты авторов по данным Национал. статистич. комитета РБ

При этом из объектов анализа был исключен г. Минск как значительно отличающийся от других с точки зрения анализируемых параметров.

Наиболее привлекательным сегментом с точки зрения размещения логистического центра является второй. В него вошли территории, которые характеризуются наибольшим спросом на услуги по перевозкам грузов автомобильным транспортом, как с точки зрения объема перевезенных грузов, так и расстояния перевозки – города Гродно и Гомель, а также Минский район. Т.о., можно сделать вывод о целесообразности размещения логистического центра в непосредственной близости к одной из обозначенных территорий.

Рассмотрим состав двух других сегментов – первого и третьего. Первый отличается дальностью перевозок грузов автомобильным транспортом, в него вошел только г. Брест. Третий – объемом перевезенных грузов. К территориям, соответствующим такой характеристике, согласно полученным результатам сегментирования, можно отнести Солигорский и Лунинецкий районы, а также Витебский горсовет.

Представляется целесообразным также аналогичным образом выделить более привлекательные территории в четвертом сегменте, разбив его на четыре дополнительных сегмента.

Отметив результаты сегментирования районов и городов областного подчинения Республики Беларусь по объему перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта на карте (рис. 2), можно обозначить границы наиболее подходящей территории размещения логистического центра.

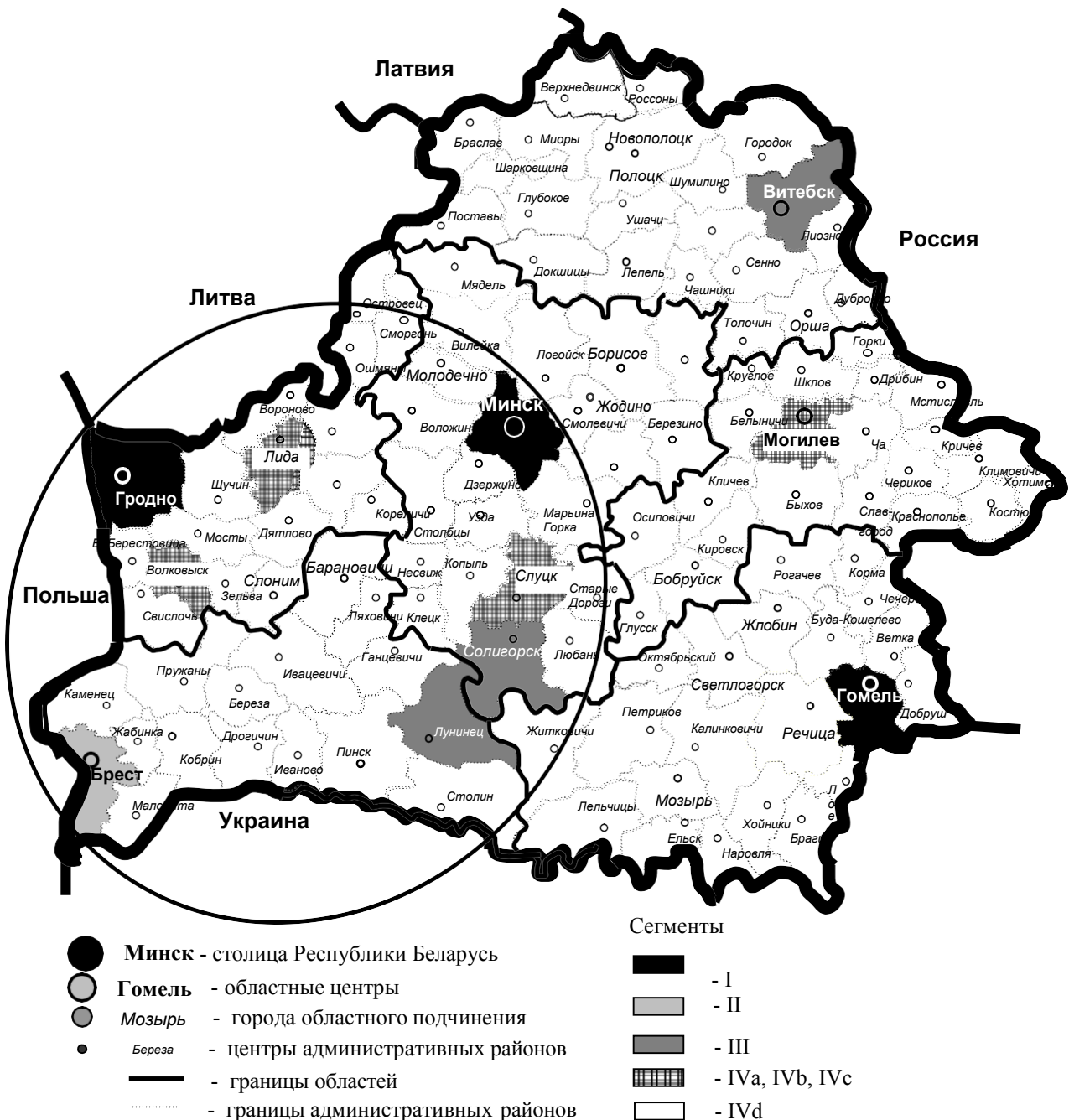


Рисунок 2 – Границы территории целесообразного размещения логистического центра по результатам сегментирования районов и городов областного подчинения Республики Беларусь по объему перевезенных грузов и грузообороту автомобильного транспорта по данным за 2008 год
 Источник: Расчеты автора по данным Национального статистического комитета Республики Беларусь

Для более обоснованного выбора территории размещения логистического центра следует также учитывать размер спроса на услуги по перевозке грузов железнодорожным транспортом. Для железной дороги актуальна диверсификация предоставляемых услуг и, в частности, включение услуг, обеспечивающих автомобильные перевозки, что подтверждает необходимость участия железной дороги в строительстве сети транспортно-логистических центров. Однако отсутствие статистических данных об объемах грузооборота железнодорожного транспорта в разрезе областей не позволяет получить данную оценку.

Предлагаемая методика выбора мест размещения логистических центров позволяет учитывать факторы спроса на логистические услуги при выборе мест размещения логистических мощностей, что позволит избежать строительства невостребованных логистических центров и будет способствовать снижению совокупных логистических издержек.

Список цитированных источников

1. Транспорт и связь в Республике Беларусь. – Минск: Национальный статистический комитет РБ. – 2009.

Сухонос Н.И., аспирант кафедры менеджмента
Белорусского государственного университета г. Минск,
преподаватель Брестского государственного университета им. А.С. Пушкина,
г. Брест, Республика Беларусь
koshel-n@mail.ru

ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ БРЕСТСКОГО РЕГИОНА

В условиях глобализации процессов мировой экономики транспорт следует рассматривать не с традиционных позиций изолированных транспортных систем, а с точки зрения функционирования эффективных логистических схем доставки конкретных материальных ресурсов и конечной готовой продукции между звеньями сложных логистических производственно-транспортных и транспортно-сбытовых систем. Опыт цивилизованных стран с рыночной экономикой показывает, что эффективность логистических схем доставки может быть достигнута только на основе современных национальных транспортно-логистических систем, включающих в себя не только инфраструктуру традиционно используемых видов транспорта, но и современные транспортно-логистические центры, аккумулирующие в своем составе высокопроизводительные склады с комплексной механизацией или автоматизацией погрузочно-разгрузочных работ, информационно-планирующие и контролирующие, таможенные, банковские и другие структуры государственной и негосударственной форм собственности для рационального обслуживания логистических потоков за минимальное время.

Опыт использования транспортно-логистических систем в развитых странах показывает, что транспортные расходы при этом сокращаются на 7–20%, расходы на погрузочно-разгрузочные работы и хранение материальных ресурсов и готовой продукции уменьшаются на 15–30%, общие логистические издержки – на 12–35 %, а также ускоряется оборачиваемость материальных ресурсов на 20–40% и снижаются запасы материальных ресурсов и готовой продукции на 50%.

Под транспортно-логистической системой понимают совокупность потребителей и производителей услуг, а также используемые для их оказания системы управления, транспортные средства, пути сообщения, сооружения и иное имущество.

В отличие от транспортной системы транспортно-логистическая система расширена вглубь системы снабжения материальными ресурсами и сбыта готовой продукции, учитывая тем самым транспортно-логистические издержки не только на транспорте общего пользования, но и у производителей и потребителей материальных ресурсов при производстве конечной готовой продукции.

Важнейшим системообразующим элементом транспортно-логистической системы являются транспортно-логистические центры.

Согласно проекту Закона Республики Беларусь «О логистической деятельности» под транспортно-логистическим центром понимают логистический центр, предназначенный для оказания комплекса транспортно-экспедиционных услуг при перевозке грузов, а также сопутствующих услуг участникам транспортно-логистической деятельности.

При формировании региональной транспортно-логистической системы необходимо учитывать состояние и возможности экономики региона, а также состояние его внешнеэкономических связей, геоэкономическое положение и позиционирование в системе международных транспортных коридоров.