

Отдельно требуется отметить, что исторически водоснабжение в Венеции решалось совершенно специфически для европейских городов. Венецианцы устраивали на многочисленных площадях колодцы – коллекторы для сбора дождевой воды. Они представляли собой цистерны с замысловатой системой фильтров, куда собирали дождевую воду и воду из родников на отдаленных островах. Вода забиралась из канала около Brentы, в котором было запрещено судоходство, и на баржах особой конструкции вода доставлялась с материка в Венецию. Из почти 7 тысяч таких колодцев сохранились 2,5, и их разнообразные по форме, размерам, композиционному решению, детализировке и стилистике мраморные завершения являются неотъемлемой частью площадей города.

На примере Венеции очевидно, что оригинальные утилитарные формы инженерных устройств и сооружений могут служить интересным акцентом исторической среды, создающим неповторимый образ городской среды.

УДК 725.4

Залесская Г.Л., Колесников А.В.

ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ СЕТИ ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ БРЕСТСКОЙ ОБЛАСТИ

Одним из важных факторов роста белорусской экономики можно считать потенциал развития логистических центров на территории страны. Согласно Постановлению Совета Министров Республики Беларусь от 26 августа 2008 г. №1249 предусматривается создание сети таких центров. Также разработана классификация логистических центров в зависимости от их отраслевой направленности:

- транспортно-логистические центры предназначаются для оптимизации внутренних и внешних материальных потоков, а также сопутствующих им информационных, финансовых и сервисных потоков с целью минимизации общих логистических затрат;
- оптово-логистические центры, основной функцией которых является поставка оптовых партий потребительских товаров и продукции производственно-технического назначения отечественного и импортного производства непосредственно потребителям или организациям розничной торговли;
- многофункциональные логистические комплексы, которые включают также торгово-деловой, административно-деловой и выставочный центры [1].

В данной статье поставлена задача провести анализ характеристик транспортных путей, населенных пунктов и основных грузопотоков на территории Брестского региона и на его основе дать предложения по размещению логистических центров с разной функционально-отраслевой направленностью.

Анализ территории Брестской области позволяет выявить следующие важные факторы, влияющие на размещение логистических центров:

1. Транспортные потоки: через Брестскую область проходит трансъевропейский транспортный коридор II Берлин-Варшава-Минск-Москва-Нижний Новгород; транспортный коридор Балтийское море – Черное море; проходят 2 международные автомобильные дороги категории «Е» E30 и E85; проходят важные железнодорожные пути, в том числе E20 и E30; имеются 2 судоходных водных пути: Западный Буг и Днепро-Бугский канал; в г. Бресте и г. Барановичи находятся аэропорты.

2. Населенные пункты: Брест (население 309 764 на 2009 г.), Барановичи (население 169 210 на 2010 г.), Пинск (население 130 777 на 2012 г.), Кобрин (население 51 166 на 2009 г.) [2].

3. Крупные автомобильные и железнодорожные узлы: в городах Брест, Барановичи, Кобрин.

4. Особые зоны экономического развития: СЭЗ «Брест»; на территории Брестской области, Волынской области (Украина) и Люблинского воеводства (Польша) реализуется проект «Бизнес-долина Буг» [3], [4].



Рисунок 1 – Схемы транспортных связей Брестского региона

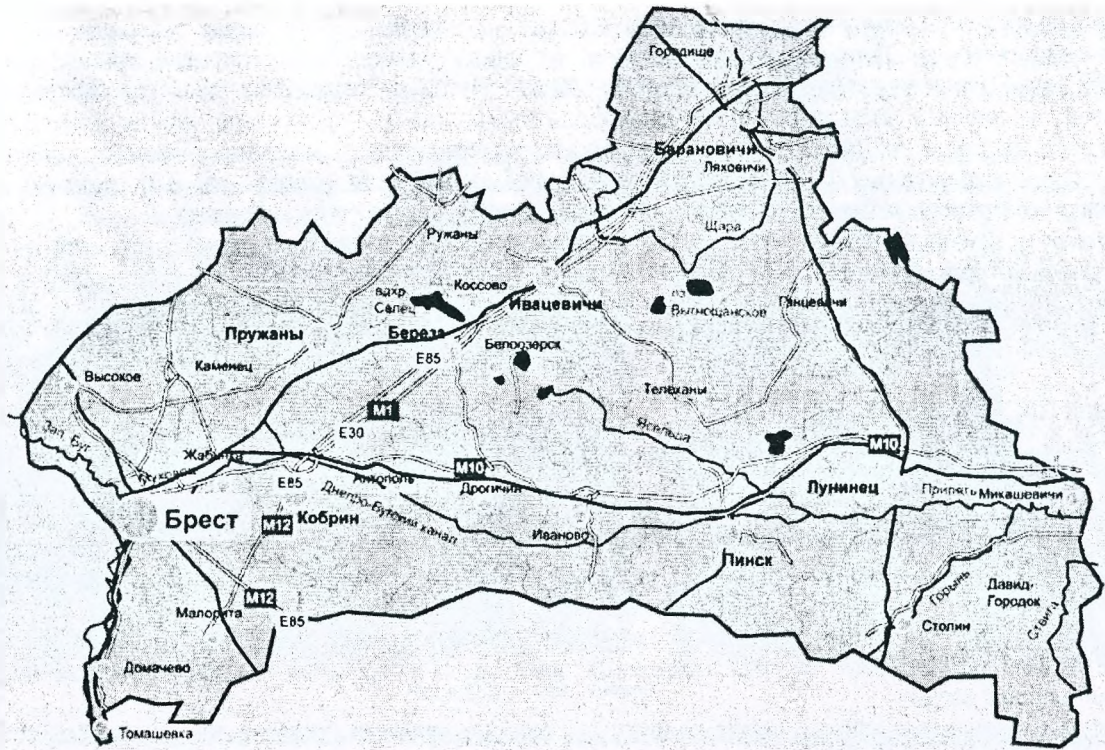
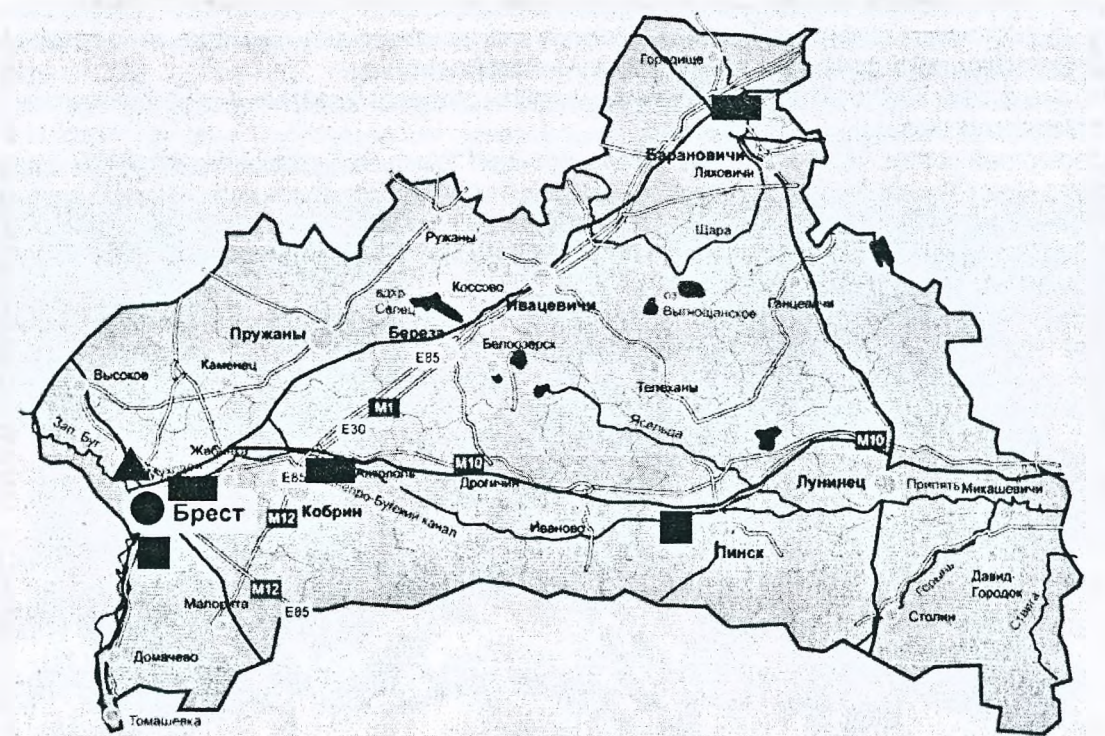


Рисунок 1 – Схемы транспортных связей Брестского региона

Исходя из вышеперечисленных факторов, можно выделить следующие населенные пункты, в которых наиболее целесообразным будет строительство логистических центров: Брест, Барановичи, Пинск, Кобрин.



Условные обозначения:

- Существующий транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис»
- Место расположения многофункционального логистического комплекса
- ▲ Место расположения оптово-логистического центра
- Место расположения транспортно-логистического центра

Рисунок 2 – Предложение по совершенствованию сети логистических центров Брестского региона

В настоящее время в городе Бресте возведен транспортно-логистический центр «Брест-Белтаможсервис» [5], за проектировано строительство многофункционального логистического комплекса, который будет включать в себя

логистический центр «Евразия» и торгово-развлекательный центр (далее ТРЦ) «Монарх Плаза» [6]. Кроме этого, учитывая факт возрастания грузопотока через Брест на 25% ввиду вступления Беларуси ЕЭП и необходимости увеличения пропускной способности таможенного оформления, а также процесса обработки грузов, в Бресте следует предусмотреть строительство новых логистических центров, в т. ч. мультимодальных (с использованием двух и более видов транспорта). С другой стороны, Брест ежегодно принимает около 1 600 000 человек, въезжающих из ЕС, и, с целью улучшения инфраструктуры и туристической привлекательности города, целесообразно создание крупных ТРЦ. Объединение логистических центров и ТРЦ путем создания многофункциональных логистических комплексов позволяет снизить экономические издержки. Таким образом, анализируя особенности и перспективы развития СЭЗ «Брест», необходимо рассмотреть следующие участки для создания логистических центров: участок «Козловичи», участок вдоль ул. Лейтенанта Рябцева, участок «Аэропорт».

Город Барановичи является крупным железнодорожным узлом и лежит на пересечении важных железнодорожных и шоссейных дорог. Создание логистического центра в данном городе позволит улучшить грузопотоки, а также положительно скажется на развитии промышленности города. С целью улучшения инфраструктуры здесь есть возможность для создания ТРЦ. Учитывая вышеперечисленные факторы, необходимо создание мультимодального многофункционального логистического центра, который будет ориентирован на обработку автомобильного и железнодорожного грузопотока, а в перспективе и авиационного.

Город Пинск – еще один перспективный город для размещения логистического центра. Создание здесь мультимодального логистического комплекса позволит оптимизировать процесс обработки грузов (железнодорожных, автомобильных, речных).

Город Кобрин – крупный автомобильный узел, лежащий на важных европейских автомобильных путях. Создание многофункционального логистического комплекса с гостиницей позволило бы не только обрабатывать проходящие через город грузы, но и сыграло бы большую роль в развитии туристической направленности города. В настоящее время в городе создан аквапарк, один из немногих в Беларуси, который является центром притяжения для туристов, но в городе слабо развита остальная сеть развлечений. Создание ТРЦ, как части многофункционального логистического комплекса, позволило бы удовлетворить не только потребности города, но и стало бы местом притяжения для приезжающих туристов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Брестская область // Википедия [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: http://ru.wikipedia.org/wiki/Брестская_область – Дата доступа: 15.04.2012.
2. Бизнес-долина БУГ [Электронный ресурс]. – 2007. – Режим доступа: <http://www.business-valley.org/> – Дата доступа: 15.04.2012.
3. Свободная экономическая зона «Брест» [Электронный ресурс]. – 2007-2008. – Режим доступа: <http://www.fez.brest.by/> – Дата доступа: 15.04.2012.
4. ТЛЦ Белтаможсервис Брест [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: <http://tlc.brest.by/> – Дата доступа: 15.04.2012.
5. Компания VITAFLEX [Электронный ресурс]. – 2012. – Режим доступа: <http://vitaflex-by.com/ru/index.html> – Дата доступа: 15.04.2012.

УДК 721

Клицунова В.А.

СОЗДАНИЕ РЕГИОНАЛЬНОГО ТУРИСТИЧЕСКОГО ПРОДУКТА НА ОСНОВЕ КУЛЬТУРНО-ИСТОРИЧЕСКОГО И ПРИРОДНОГО НАСЛЕДИЯ В ПРИБУЖСКОМ РЕГИОНЕ: ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ПОДХОД

Цель данного исследования – предложить инновационные подходы при создании регионального турпродукта в Прибужском регионе с использованием культурного и природного наследия. Предложения основаны на многочисленных экспедициях автора в Ивановский район и проведении там тренингов и семинаров с представителями местного населения и властей в рамках ряда международных проектов (проект ЕС/Фонда «Евразия» «Укрепление общественного взаимодействия для устойчивого развития сельских регионов Беларуси», 2011–2012 гг., проект ЕС/ПРООН «Устойчивое развитие на местном уровне», 2008–2010 гг., проект Программы малых грантов Посольства США «Белорусскому Полесью – устойчивое развитие», 2009 г.). Кроме этого, в работе использовались наиболее современные научные подходы, доказавшие свою эффективность при создании турпродукта на примере лучших мировых практик.

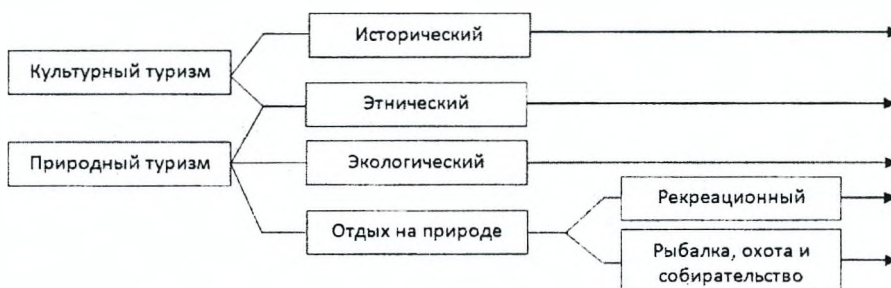


Рисунок 1 – Типология различных видов туризма [1, с. 147]