

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.

Брестский регион – это западные ворота страны. Он расположен на перекрестке оживленных путей с востока на запад и с севера на восток. В современных условиях следует учитывать приграничное положение области, имея в виду близость границы с Польшей, Украиной, что повышает ее роль в укреплении экономических связей с этими государствами.

Регион располагает хорошо развитой транспортной инфраструктурой: разветвленной сетью автомобильных дорог, обеспечивающих пассажирское и грузовое сообщение со странами Балтии. Брестский железнодорожный узел является одним из крупнейших в Центральной Европе и полностью обеспечивает транзит стран СНГ со странами Западной Европы на Московском и Санкт-Петербургском направлениях. Железнодорожные пути снабжены системой перевода на стандарт международной колеи. Особую важность имеет транзитный коридор № 2 Лондон-Берлин-Варшава-Брест-Минск-Москва, а также прямой путь в Вильнюс и Киев. Около 80% сухопутного экспорта стран СНГ в Западную Европу проходит транзитом через Брестский регион. Железнодорожные линии и автомобильные дороги связывают город с Минском, Гродно, Гомелем, Вильнюсом, Москвой, Брянском, Киевом, Варшавой, Белостоком. В Брестском регионе находится Международный аэропорт «Брест» первой категории, который может принимать тяжёлые авиалайнеры, а также водная транспортная артерия, связывающая порт города посредством Днепро-Бугского канала с Чёрным морем.

Формирование транспортно-логистической системы в Брестском регионе также обусловлено наличием достаточного технического потенциала для осуществления транспортно-экспедиционных услуг в полном объеме, отработанных технологий выполнения грузовых и коммерческих операций, связанных с перевозкой грузов, их документальным оформлением, а также наличием значительного опыта и достаточного кадрового потенциала.

Все указанные выше факторы являются определяющими при инвестировании средств в строительство логистических центров в Брестском регионе. Одним из вариантов инвестирования является приобретение права аренды земельного участка в Брестском районе, в нескольких километрах от основной магистрали.

Развитие транспортно-логистических центров, придорожного сервиса, гостиничного бизнеса и туризма является наиболее перспективным для Брестского региона. Учитывая географическое положение региона, который железнодорожными и шоссейными магистралями связывает Западную Европу с восточнославянским миром, в области созданы все предпосылки для развития транспортно-логистических центров.

Важнейшим аспектом формирования транспортно-логистической системы являются действующие в регионе транспортно-логистические центры, среди которых следует отметить СООО «Брествнештранс», имеющий следующие производственные мощности: современный комплекс собственных складов, расположенный на территории 20 га в нескольких километрах от белорусско-польской границы и в 1 км от авто-трассы грузового автоперехода Козловичи-Москва, позволяющий круглосуточно осуществлять погрузку / выгрузку, сортировку, комплектацию и хранение грузов, поступающих в вагонах, контейнерах и автомашинах; около 7,5 км железнодорожных путей европейской и широкой колеи; пункт таможенного оформления «Брествнештранс».

«Брествнештранс» позволит значительно ускорить процесс таможенного оформления грузов, а также сократить финансовые затраты субъектов хозяйствования на перевозки. Комплекс будет оказывать целый спектр логистических услуг: правовые консультации, оформление всех необходимых документов, поиск фирмы-перевозчика и контроль над транспортировкой груза на протяжении всего маршрута следования. Данный транспортно-логистический центр ориентирован на субъекты хозяйствования Брестского региона. Помимо данного комплекса начато строительство логистического центра в Козловичах, ориентированного на значительно большие объемы грузов. Его планируется использовать для перемещения товаров в рамках Таможенного союза.

Республиканское транспортно-экспедиционное унитарное предприятие «Белинтертранс – транспортно-логистический центр» Белорусской железной дороги оказывает транспортно-экспедиционные услуги по перевозкам грузов как в экспортном, импортном, транзитном, так и во внутривнутриреспубликанском сообщениях. Предлагает сотрудничество и предоставляет следующие услуги: организацию международных перевозок грузов по железным дорогам СНГ, Балтии, Западной Европы и Азиатско-тихоокеанского региона; осуществление комбинированных перевозок грузов при следовании груза из стран Западной Европы через пограничный переход Тересполь / Брест (автомобиль-вагон/контейнер); организацию перевозок тяжеловесных грузов автомобильным транспортом с последующей перегрузкой на железнодорожный транспорт весом одного места 110-115 тонн и перевозок грузов контейнерным поездом «Монгольский вектор».

В настоящее время в Бресте в стадии строительства три логистических центра: бельгийский терминал «Европа-Азия», российский и словацкий комплексы. Намечено развитие итальянской промышленной зоны

в Бресте в качестве транспортно-логистического центра, обеспечивающего перевалку и транзит грузов между Евросоюзом и странами Таможенного союза и в перспективе Китаем. В новом проекте будут задействованы крупные итальянские компании. Одна из них – ZIS – осуществляет управление грузоперевозками из аэропорта Монтикьяри в г. Брешиа и охватывает практически весь север Италии. Компания заинтересована в сотрудничестве с Брестским аэропортом по доставке грузов из Италии в Брест, а отсюда – по Беларуси и всей территории Таможенного союза и в обратном направлении. Еще одна итальянская компания, которую планируется вовлечь в логистический проект, – Savino del Bene, со штаб-квартирой во Флоренции, занимается сухопутными и морскими перевозками и представлена на всех континентах. Реализация проекта приведет к увеличению товарооборота и экспортных возможностей для белорусских и совместных предприятий на территории Италии.

Белорусская магистраль придает большое значение увеличению грузопотоков по международным транспортным коридорам. Устойчивый рост объемов транзита наблюдается в сообщении Восток-Запад-Восток, в том числе, в рамках II Общевропейского транспортного коридора через пограничный переход Брест-Тересполь. Положительную роль в увеличении объема транзита играют созданные в 2010 году условия для осуществления перегруза на белорусской стороне грузов, следующих транзитом в Западную Европу, что позволяет значительно увеличить пропускную способность погранпереходов. Осуществлять перегруз на белорусской стороне стало возможным в результате заключения соглашений с рядом лицензированных польских перевозчиков.

Создание и развитие транспортно-логистических центров позволит осуществлять рациональную доставку товаров от поставщика к потребителю, организовать взаимосвязанную в единый процесс деятельность предприятий и организаций, обеспечивающих перевозку грузов и оказание сопутствующих услуг, а также значительно увеличить транзитный поток через территорию данного региона.

Таким образом, формирование транспортно-логистической системы в Брестском регионе обусловлено развитой транспортной инфраструктурой, наличием достаточного технического потенциала для осуществления транспортно-экспедиционных услуг в полном объеме. Приоритетным направлением является создание транспортно-логистических центров, ориентированных на развитие транспортно-экспедиционных услуг, совершенствование организации экспортных и увеличение транзитных грузопотоков.

#### Список цитированных источников

1. О Программе развития логистической системы Республики Беларусь на период до 2015 г.: Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 1249 [Электронный ресурс] // Нац. центр правовых актов Республики Беларусь. – Режим доступа: <http://www.pravo.by>. – Дата доступа: 13.04.2012.
2. О логистической деятельности: Проект закона Республики Беларусь [Электронный ресурс] // Транспортная логистика. – Режим доступа: <http://www.mintrans.by>. – Дата доступа: 13.04.2012.

**Карпенко Е.М.**, д.э.н., доцент., **Хаврукова С.В.**, ассистент,  
УО «Гомельский государственный технический университет им. П.О. Сухого»,  
г. Гомель, Республика Беларусь  
[havrukova@bk.ru](mailto:havrukova@bk.ru)

### **РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ: ОСНОВНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ И ПЕРСПЕКТИВЫ**

В настоящее время по территории РБ проходят три из девяти европейских транспортных коридора, которые предусматривают заход транспорта и груза на территорию нашего государства: коридор № II (Берлин – Варшава – Минск – Москва – Нижний Новгород), коридор № IX (Хельсинки – Санкт-Петербург/Москва – Киев – Кишинев) и его ответвление – коридор № IХВ (Калининград/Клайпеда – Вильнюс – Минск – Киев – Кишинев). Очевидно, что географическое положение РБ является огромным плюсом, который позволяет в перспективе значительно увеличить объем грузоперевозок через территорию нашей республики, принося тем самым немалые доходы в бюджет. Достоверно спрогнозировать, по каким конкретно транспортным коридорам в будущем пойдет поток транзитных грузов между ЕС, Таможенным союзом и странами Азиатско-Тихоокеанского региона, конечно, невозможно, но возможно создать развитую современную логистическую систему, чтобы привлечь потенциального перевозчика и скорректировать этот грузопоток в выгодном нам направлении [4]. Так, например, в международном рейтинге всемирного банка по индексу развития логистики за 2011 г. РБ не значится вообще (для справки: рейтинг Всемирного банка по индексу развития логистики обновляется каждые два года. Последний рейтинг включает 155 стран. Первую строчку в нем