

## **МЕТОДИКА ПОДДЕРЖКИ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ ПРИ ВЫБОРЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА**

**Куган С. Ф.**, к.э.н., доцент,  
зам. декана экономического факультета  
Брестский государственный технический университет  
г. Брест, Республика Беларусь

Создание конкурентных преимуществ региона является одной из главных целей социально-экономического развития территории, поэтому решение вопроса создания оптимальной логистической (распределительной) сети, основанной на выборе лучшего местоположения логистических и распределительных центров, остается стратегически важным [1].

Качество решений подобного рода зависит от информации, которой обладают лица, принимающие решения (ЛПР). В динамично меняющейся экономической среде при проектировании логистической сети необходимо принимать во внимание влияние внешних факторов: законодательство, социальную и географическую среду, а также внутренних: квалификацию управленческого персонала, его отношение к инновациям и организационным изменениям [2].

Начиная подготовку проекта по строительству логистического центра необходимо создать модель выбора местоположения и разработать требования, которым она должна соответствовать, чтобы обеспечить его универсальность. Предполагается, что модель должна включать четыре этапа:

- предварительный анализ;
- определение общего местоположения;
- принятие решения о выборе лучшего местоположения логистического центра;
- реализация проекта [3].

Прогрессивная компьютеризация и всеобщий доступ к информации положительно повлияли на ускорение экономических процессов. Эти изменения также оказывают непосредственное влияние на скорость экономического анализа, их точность и принятие решений. Определенные фрагменты, связанные с расчетами, при реализации моделей

методики могут быть автоматизированы, что в свою очередь приведет к увеличению скорости получения информации, необходимой для принятия решения.

Основываясь на общепринятых этапах реализации проектов, нами разработана методика поддержки принятия решения при выборе местоположения логистического центра.

Первый этап – предварительный анализ, является основой для понимания ситуации и предпочтений лица принимающего решение, инициирующего процесс выбора местоположения логистического центра. На этом этапе определяются основные цели проекта. Для правильного определения целей, мер по их достижению и формированию набора возможных вариантов реализации проекта, требуется дополнительная информация (спрос, объемы материальных и финансовых потоков, структура и количество доступных транспортных средств, временные рамки в отдельных точках доставки и т.д.).

Вторым этапом, определяющим потенциальное расположение центра, является определение области поиска местоположения. Этот этап является достаточно важным и в дальнейшем влияет на суммы транспортных расходов, сгенерированных в будущем.

При реализации третьего этапа необходимо принимать во внимание влияние факторов, отражающих экономическую ситуацию региона. Эти факторы могут быть специфическими для конкретной отрасли, геополитической ситуации и их необходимо учитывать. Существующие математические модели допускают, как правило, только анализ расчетных факторов. Учет других факторов может быть связан только с субъективным мнением ЛПР.

Четвертый этап – реализация проекта – состоит из трех элементов: оценка результатов с учетом плановых и фактических показателей, реализация проекта строительства логистического центра, контроль затрат с учетом целей, принятых на этапе анализа. Реализация проекта и контроль результатов необходимы для подтверждения того, что все предположения по проекту были выполнены.

Использование многокритериальных методов поддержки принятия решений делает процесс принятия решений более гибким, поскольку позволяет анализировать многие количественные и качественные факторы, которые до сих пор были не учтены.

Как показывает европейский опыт – строительство логистического центра является весьма дорогим проектом и требует большого

срока окупаемости инвестиций. Учитывая специфику государственного регулирования в Республике Беларусь, целесообразно использовать при строительстве логистических центров или аналогичных проектов механизм государственно-частного партнерства (ГЧП), реализация которого позволяет использовать возможности частного сектора в решении государством социально-значимых проблем, связанных с логистической деятельностью, в развитии транспортно-логистической инфраструктуры, в том числе при строительстве логистических центров [3].

Как правило, проекты ГЧП по строительству логистических центров нацелены на длительные жизненные циклы объектов, приносящих стабильные доходы, поэтому они требуют долгосрочного кредитования и сохранения за государством контрольных функций и права собственности.

Использование механизма государственно-частного партнерства дает частному бизнесу ряд преимуществ: возможность выбора земельного участка для построения центра; получение более выгодных условий при частичном финансировании, например, долевое строительство, возможность меньших ставок по кредиту; приобретение опыта строительства специализированных складских комплексов. Установление партнерских взаимоотношений между государством и частным бизнесом, в том числе мирового уровня позволит вывести национальную логистику на современный мировой уровень.

#### **Список литературы:**

1. Государственная программа развития транспортного комплекса Республики Беларусь на 2016–2020 годы. – [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.economy.gov.by/ru/gp\\_trans-ru/](http://www.economy.gov.by/ru/gp_trans-ru/). – Дата доступа: 10.06.2019.
2. Быкова, М. А. Логистическое управление интегрированными структурами в условиях риска : монография / М. А. Быкова. – М. : Издательский дом «Экономическая газета», 2011. – 144 с.
3. Елохов, А. М., Елохова, Т. А. Стратегическое программно-целевое управление: монография / А. М. Елохов, Т. А. Елохова // Зап.-Урал. ин-т экономики и права. – Пермь, 2015. – 376 с.