

УДК 625.1(479.25):330.322.16

ПРИНЦИПЫ ПОСТРОЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНОГО ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА (НА ПРИМЕРЕ АРМЕНИИ)

Г.С. Ерицян

Национальный политехнический университет Армении

В связи с некоторыми проблемами, возникающими на современном этапе в сфере транспорта, появляется необходимость применения логистики и, тем самым, улучшения транспортных услуг. Для комплексного использования различных видов транспорта необходимо улучшить информационное взаимодействие между всеми участниками перевозочного процесса. Исходя из вышесказанного, становятся актуальными вопросы совершенствования коммерческих процедур, связанных с перевозками, в том числе с упрощением операций по оформлению документов.

С помощью информационных технологий создаются предпосылки для логистического сопровождения грузовых перевозок. Определяя назначение логистических систем в условиях рынка, акцентируется, что торговая сделка предполагает высокий уровень транспортного обслуживания.

Микрографическое положение Армении связано с ее окружением. Это, прежде всего, расположение республики в окружении ближайших соседей - Ирана, Турции, Грузии, Азербайджана, а также относительно отдаленных регионов - Ближнего Востока, России, Европы. Наличие каждого из соседних государств вносит существенные коррективы в формирование и развитие производительных сил Армении.

Макрогеографическое положение республики необходимо рассматривать с точки зрения связей с экономически развитыми регионами (центральный регион России), а также исходя из близости к странам Европы. Указанные особенности существенно влияют на формирование транспорта.

Армения богата минеральной водой, строительными материалами (туф, ферзит, базальт, гранит), минеральным сырьём (молибден, медь) и т.д. Однако вышеуказанные особенности затрудняют доступ к ним. В связи с расширяющейся возможностью тесного сотрудничества с некоторыми зарубежными странами возникает необходимость более полного использования преимуществ транспортно-географического расположения республики.

Представлены возможности создания в Армении регионального логистического центра, коммуникациями которого могут успешно пользоваться другие страны. Рассмотрены принципы построения транспортно-логистического центра и транспортно-коммуникационные условия для вовлечения Армении в региональный социально-экономический процесс.

Ключевые слова: логистический центр, регион, экономические связи, перевозочный процесс, транспортно-коммуникационная система.

Введение. Применение в транспорте логистики на современном этапе обусловлено острой необходимостью улучшения транспортного обслуживания.

Для комплексного использования различных видов транспорта необходимо улучшить информационное взаимодействие между участниками перевозочного процесса (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель). Использование информационных технологий позволяет организовать логистическое сопровождение грузовых перевозок. Товар должен быть доставлен к месту потребления в установленный срок. Что касается маршрута перемещения, то его выбор должен быть, по возможности, наиболее рациональным и экономичным. Оформление документов должно быть доступным и простым. Выполнение этих требований диктует необходимость создания логистических центров, выступающих в роли основного оператора перевозок.

Цель работы и постановка задачи. Целью данной работы является выявление и обоснование имеющихся возможностей для создания в Армении регионального логистического центра, коммуникациями которого могут успешно пользоваться другие страны.

Регионы имеют преимущество быстрого выхода из кризиса, если располагают развитой транспортно-коммуникационной системой (ТКС), которая создает предпосылки для решения социально-экономических вопросов конкретной территории. Решение данной задачи может быть обеспечено при условии соответствия транспортной инфраструктуры, организации перевозочного процесса и территориальных природно-экономических особенностей региона.

Методы исследования. За последние 20...25 лет на значительной части Евразийского материка и, в частности, в Южно-Кавказском регионе произошли глобальные социально-политические изменения. В связи с объявлением бывшими союзными республиками СССР суверенитета изменилось транспортно-географическое положение Армении. На фоне этих изменений разработка и внедрение новых коммуникационных схем между Востоком и Западом резко увеличивают роль Южно-Кавказского региона, и в этом контексте Армения, как возможное транзитное государство, оказывается в качественно новой и вполне выгодной ситуации [1].

В мировом рыночном пространстве усиливается роль Южно-Кавказского региона и, особенно, Армении, экономические связи которой со странами этого региона адекватны своему природно-ресурсному потенциалу. ТКС создает предпосылки для успешного решения социальных и экологических вопросов конкретной территории [2]. Успех обеспечивается при соответствии транспортной инфраструктуры, организации перевозочного процесса и территориальных природно-экономических особенностей региона. Неподготовленный переход к рынку, недоучет пространственного аспекта и, что очень важно

для Армении, ее блокада со стороны Азербайджана и Турции привели к социально-экономическому разрыву, ухудшению условий жизни.

Иногда в тех регионах, где парк имеет относительно большое количество подвижного состава, а сеть путей сообщения достаточно развита, уровень транспортного обслуживания зачастую оказывается невысоким из-за несвоевременного учета динамически изменяющихся требований к качеству перемещения.

Территория Армении находится между Грузией, Ираном, Азербайджаном и Турцией. Известные события в Грузии резко уменьшили надежность этой страны в качестве транзитного государства по маршруту Запад-Восток. По этой причине было заморожено строительство железнодорожной линии Карс-Тбилиси-Баку.

Политика Турции была и остается непредсказуемой. Однако в последнее время Турция старается превратить свою страну в транспортный перекресток всемирного значения. При этом, если не будет обеспечен выход на Восток, турецкий рынок по мировым масштабам окажется тупиковым.

На наш взгляд, расположение Армении в промежуточной зоне между Западом и Востоком диктует необходимость изыскания новых коммуникаций, например, использование коммуникационных возможностей Ирана и выход через территорию Ирана в страны Средней Азии и Персидского залива. При этом для других стран региона (Ближний Восток, Россия, Европа и др.) появляется возможность воспользоваться указанной коммуникацией [1], что усилит влияние общегосударственных интересов и региональных факторов. Этому в большей мере будет способствовать строительство железной дороги Армения-Иран (об этом уже отмечается в разных инстанциях), которая станет единственной альтернативной дорогой, связывающей Армению с гаванями [3].

В связи с расширяющейся возможностью тесного сотрудничества с зарубежными странами возникает необходимость более полного использования преимуществ транспортно-географического расположения республики и региона.

Таким образом, с глобальной точки зрения, имеются транспортно-коммуникационные условия вовлечения Армении в мировой социально-экономический процесс. Но для этого, конечно, необходимо решить много проблем и, в первую очередь, привести технологию транспортного процесса в соответствие с требованиями международного стандарта. Кроме вышесказанного, с целью уменьшения транспортных издержек необходимо организовать центр международных и межрегиональных маркетинговых исследований (логистический центр).

Определенный опыт создания логистических центров (систем) накоплен в ряде стран (Россия, страны Европы, Япония и т.д.). Транспортно-логистическая система разделяется на макро- и микрологистические группы. К микрологистическим отнесены такие организации, как, например, грузовые станции, термина-

лы, которые взаимодействуют в пределах транспортного узла. Функционирование грузовых станций и терминалов рассматривается с позиции микрологистики.

В работах Прокопьева Т.А. [4] и Резера С.М. [5-8] на основе логистических данных исследовано взаимодействие транспортных систем. Отмечается, что внедрение логистических технологий позволяет увеличить объемы перевозок и доходы железнодорожного транспорта, осуществить более полное транспортно-экспедиторское обслуживание, повысить доходность.

В работах [9, 10] даны принципы построения транспортно-логистических систем и исследованы методы определения технико-технологических параметров различных элементов. На основе логистического подхода представлены математические основы моделирования рынка транспортных услуг.

В [11, 12] рассмотрены проблемы формирования организационно-функциональных, региональных логистических структур. Основные функции логистических центров, согласно этим работам, следующие: координация стратегического и тактического логистического планирования и взаимодействие с органами исполнительной власти в регионе; координация работы посредников. В конечном счете ставится цель внедрения в перевозочный процесс логистической технологии "Точно в срок".

Отдельным вопросам организации производства (в том числе и транспортной организации), ее оптимального функционирования посвящены работы [14, 15]. В этих трудах в качестве основных методов исследования были использованы системный анализ, методы математического моделирования и теории запасов.

По мнению вышеуказанных авторов и авторов других работ [16-20], современная организация производства и функционирование сложных систем невозможны без транспортно-логистических комплексов, а также без использования автоматических систем управления и новейших информационных технологий. Следовательно, особая роль в обеспечении эффективной работы транспорта и его конкурентоспособности [20] принадлежит информационным технологиям.

Транспортная логистика базируется на сети логистических центров. Основной структурно-функциональной единицей транспортной логистики является транспортно-логистический центр, пользователями которого являются экспедиторы, агентские и брокерские компании.

Основные функции транспортно-логистического центра: обеспечение процесса планирования; организация и осуществление рациональной, недорогой доставки груза; перевозки; обеспечение контроля за транспортными и другими организациями, возникающими в пути следования; предоставление

соответствующей информации грузоотправителям, экспедиторам, грузополучателям, перевозчикам и другим участникам перевозки.

Надежная, устойчивая и эффективная работа транспорта обеспечивается способностью логистической системы к адаптации в условиях неопределенности внешней среды. Транспортно-логистические системы относятся к сложным самоорганизующимся системам, следовательно, управляющее звено должно иметь более высокий уровень организации, чем управляемый. Только при выполнении этого условия можно полностью дать предпочтение логистической системе.

Логистическая система представляет собой объединение взаимодействующих логистических целей, согласно которым проходят материальный и информационный потоки от отправителя до получателя. В логистической цепи выделяют следующие звенья: поставка материалов, сырья и полуфабрикатов; производство товаров; их распределение со склада готовой продукции и потребление. Логистические системы открыты. В результате воздействия внешней среды возникают отклонения некоторых параметров. Благодаря отклонениям возникает необходимость обратной связи. Логистические системы обладают характерными свойствами: системность, синергизм, оптимальность.

Системностью определяется целостность материальных, информационных и финансовых потоков. Синергетика [21] направлена на повышение эффективности функционирования системы в целом по сравнению с суммарной эффективностью отдельных составляющих. Что касается оптимальности логистических систем, то следует подчеркнуть, что оптимальные решения, принимаемые в рамках логистических систем, позволяют сохранить устойчивость управления и улучшить возможность выбора правильного решения в будущем.

Так как логистическая цель внешнеторговых комбинированных перевозок ориентирована на регион Восток-Запад, то, по нашему мнению, обработка необходимых новых технологий, вопросы логистической поддержки и взаимодействия с таможенными органами Ирана должны быть возложены на создаваемый в Армении транспортно-логистический центр.

Выводы. Создание в Армении транспортно-логистического центра, во-первых, может способствовать выходу из сложившейся обстановки, а также успешному решению социально-экономических вопросов республики; во-вторых, даст возможность другим странам пользоваться коммуникациями этого центра.

Наличие транспортно-коммуникационных предпосылок создаваемого центра соответствует условиям вовлечения Армении в мировой социально-экономический процесс.

Литература

1. **Ерицяи Г.С., Амирджаниян А.Ю.** Роль железных дорог Армении в глобальном международном коридоре Восток-Запад и необходимость новых логистических подходов // Материалы II Межд. науч.-практ. конф. "Наука и образование транспорту", 12-13 мая 2010г.- Самара-Саратов: СТЖТ, 2010.- С. 15-18.
2. **Ерицяи Г.С.** Защита атмосферного воздуха от загрязнения выбросов автомобилей в горных условиях: Автореф. дис. ... д.т.н.- Ереван, 2011.- 32 с.
3. Mscit.am. Հայաստանի տրանսպորտի ոլորտի զարգացման ռազմավարություն 2020 (Վերջնական հաշվետվություն):- Երևան, 2003.- էջ 3-10:
4. **Прокофьева Т.А.** Формирование региональных логистических транспортно-распределительных систем грузодвижения // БТУ.- 1999.- № 11-12.- С. 2-4.
5. **Резер С.М.** Управление транспортом за рубежом.- М.: Наука, 1994.- 315 с.
6. **Резер С.М.** Транспортные проблемы в городских системах логистики // ВИНТИ.- 1993.- № 3.- С. 12-15.
7. **Резер С.М.** Взаимодействие транспортных систем.- М.: Наука, 1985.- 246 с.
8. **Резер С.М., Ловецкий С.Е., Меламед И.И.** Математические методы оптимального планирования в транспортных системах // Итоги науки и техники. ВИНТИ. Организация управления транспортом.- 1990.- №10.-172 с.
9. **Смехов А.А.** Маркетинговые модели транспортного рынка.- М.: Транспорт, 1998.- 120 с.
10. **Смехов А.А.** Основы транспортной логистики.- М.: Транспорт, 1995.-197с.
11. **Сергеев В.И.** Менеджмент в Бизнес-Логистике.- М.: "Филинь", 1997.-С. 60-65.
12. **Сергеев В.И.** Оптимизационные модели в оценке качества логистических систем // Экономика. Проблемы развития автотранспорта // Сб. научн. трудов.- СПб.: СПб ГИЗА, 1996.- С. 134-141.
13. **Хмельницкий А.Д.** Политика управления транспортными процессами в условиях рыночно-ориентированной экономики мегаполиса Москвы // Логистика и Бизнес.- 1998.- С. 170-172.
14. **Сергеенко О.Б.** Организация транспортного обслуживания в регионе на логистической основе: Дис. ... к. э. н.- М., 1995.-129 с.
15. **Вольхин Е.Г.** Проблемы обеспечения элементов логистической системы "Лукойл": Дис. ... к.э.н.- М., 1996.-156 с.
16. **Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э.** Интермодальные и мультимодальные системы // ВИНТИ.- 1992.- №1.- С. 3-9.
17. **Миротин Л.Б., Ташбаев Ы.Э.** Логистические системы и технологии перевозочного процесса на транспорте, основанные на логистике // ВИНТИ. Транспорт: Наука, техника, управление.- 1993.- №2.- С. 12-13.
18. **Шаров В.А.** Логистические подходы к организации перевозки грузов железнодорожного транспорта // БТИ.- 2000.- №5.- С. 19-22.
19. Логистизация прохождения внешнеторговых грузов через пункты взаимодействия железнодорожных и морских (речных) перевозчиков /П.В. Куренков и др.; Под общ. ред. Л.Б. Миротина и др. // Бизнес и Логистика-98. - М.: Брандес, 1998.- С. 197-202.

20. Мазилкина Е.И., Паничкина Т.Г. Управление конкурентоспособностью.- М.: Омега-Л, 2008.- 325 с.
21. <https://ru.wikipedia.org/wiki/Синергетика>.

*Поступила в редакцию 17.02.2017.
Принята к опубликованию 14.06.2017.*

ՏԱՐԱԾԱՇՐՋԱՆԱՅԻՆ ՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱ-ԼՈՂԻՍՏԻԿԱԿԱՆ ԿԵՆՏՐՈՆԻ ԿԱՌՈՒՑՄԱՆ ՍԿԶԲՈՒՆՔՆԵՐԸ (ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՕՐԻՆԱԿՈՎ)

Գ.Ս. Երիցյան

Արդի ժամանակաշրջանում տրանսպորտի խնդիրների հետ կապված լոգիստիկայի կիրառումը պայմանավորված է տրանսպորտային ծառայությունների բարելավման խիստ անհրաժեշտությամբ:

Տրանսպորտի տարբեր տեսակների համալիր օգտագործման համար անհրաժեշտ է բարելավել փոխադրման գործընթացի բոլոր մասնակիցների տեղեկատվական փոխգործակցությունը: Դրանով է պայմանավորված փոխադրումների, այդ թվում՝ նաև փաստաթղթերի ձևակերպման օպերացիաների պարզեցման հետ կապված կոմերցիոն գործարքների կատարելագործման արդիականությունը:

Տեղեկատվական տեխնոլոգիաները նախադրյալներ են ստեղծում բեռնափոխադրումների լոգիստիկ ուղեկցման համար: Շուկայական պայմաններում որոշելով լոգիստիկ համակարգերի նշանակությունը՝ շեշտվում է, որ առևտրական գործարքը ենթադրում է տրանսպորտային սպասարկման բարձր մակարդակ:

Հայաստանի միկրոգրաֆիկական դրությունը պայմանավորված է տարածաշրջանի իրավիճակով: Դա, առաջին հերթին, հանրապետության դիրքն է մոտակա հարևանների՝ Իրանի, Թուրքիայի, Վրաստանի, Ադրբեջանի, ինչպես նաև համեմատաբար հեռու գտնվող Միջին Արևելքի, Ռուսաստանի, Եվրոպայի շրջապատում: Հարևան յուրաքանչյուր պետության առկայությունը Հայաստանի արտադրողական ուժերի ձևավորման ու արագացման գործընթացում էական ճշգրտումներ է մտցնում:

Հանրապետության մակրոաշխարհագրական վիճակն անհրաժեշտ է դիտարկել տնտեսապես զարգացած տարածաշրջանների՝ Ռուսաստանի կենտրոնական շրջանների, Եվրոպայի երկրների հետ կապի տեսանկյունից: Նշված առանձնահատկությունները էական ազդեցություն ունեն տրանսպորտի ձևավորման գործում:

Հայաստանը հարուստ է հանքային ջրով, շինարարական նյութերով (տուֆ, ֆերգիտ, բազալտ, գրանիտ), հանքային հումքով (մոլիբդեն, պղինձ) և այլն: Սակայն վերը նշված առանձնահատկությունները դժվարացնում են դրանց հասանելիությունը:

Մի քանի արտասահմանյան երկրների հետ ընդլայնվող սերտ համագործակցության հնարավորությամբ պայմանավորված՝ անհրաժեշտություն է առաջանում ավելի ամբողջական օգտագործել հանրապետության տրանսպորտա-աշխարհագրական դիրքի առավելությունները:

Առանցքային բաղեր. լոգիստիկ կենտրոն, տարածաշրջան, տնտեսական կապեր, փոխադրական գործընթաց, տրանսպորտա-ենթակառուցվածքային համակարգ:

PRINCIPLES OF BUILDING A REGIONAL TRANSPORTATION-LOGISTICAL CENTRE (BY THE EXAMPLE OF ARMENIA)

G.S. Yeritsyan

In connection with some problems arising currently in the sphere of transport, it becomes necessary to use logistics thus improving the transportation services. It is necessary to improve the information interoperability between all participants of the transportation process for comprehensive use of different types of transport. It explains the actuality of enhancement of commercial procedures related to transportation, including simplification of procedures for document preparation.

The prerequisites are created with the help of information technologies for the logistic support of freight transportation. Determining the purpose of logistics systems in market conditions, it emphasizes, that trade deal implies a high level of transport service.

The micrographic situation of Armenia is connected with its surroundings. First of all, this is the location of the Republic among its close neighbors such as Iran, Turkey, Georgia, Azerbaijan as well as relatively remote regions like Middle East, Russia, Europe. Existence of each of these neighboring countries has its significant corrective input in forming and developing production capacities of Armenia.

The macrogeographic situation of the Republic must be regarded from the point of view of connections with economically developed regions: central regions of Russia, proximity to European countries. The mentioned peculiarities have a significant impact on the transport formation.

Armenia has rich resources of mineral water, construction materials, such as tufa, petrosilex, basalt, granite; mineral raw materials such as molybdenum, copper, etc. However, the above mentioned peculiarities make it difficult to access them.

In view of expanding possibilities of close cooperation with some foreign countries, there is a necessity of full usage of benefits of transport-geographical location of the Republic.

Keywords: logistic center, region, economic relations, transportation process, transport-communication system.