

*Алымкулов А.Ш.*

## ОРГАНИЗАЦИОННО-ФУНКЦИОНАЛЬНАЯ СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОГО ЦЕНТРА

*A.Sh. Alymkulov*

### ORGANIZATIONAL-FUNCTIONAL STRUCTURE OF THE TRANSPORT-LOGISTICAL CENTER

УДК: 656.13.072

*В статье рассмотрена программа формирования транспортно-логистических центров в Кыргызстане. Приведена организационно-функциональная структура транспортно-логистического центра «Бишкек».*

*In article the program of formation of the transport-logistical centers in Kyrgyzstan is considered. The organizational-functional structure of transport-logistical center "Bishkek" is resulted.*

Развитие международных перевозок грузов и конкурентной среды в сфере рынка транспортных услуг в Кыргызстане, существенные изменения в системе экономических взаимоотношений между участниками транспортного процесса при одновременном усилении интеграционных тенденций в мировой экономике требуют поиска адекватных рыночных механизмов обеспечения эффективного функционирования транспортного комплекса, в качестве которого рассматривается логистика. В мировой экономической системе логистика, как наиболее эффективный, рыночно-ориентированный способ планирования, формирования и развития грузопотоков и сопутствующих им потоков с наименьшими издержками и максимальным синергетическим эффектом во всей логистической цепи, прочно завоевала свои позиции.

Отсутствие в Кыргызстане транспортно-логистической инфраструктуры, отлаженной системы транспортно-экспедиционного обслуживания, основанной на принятой в мировой практике терминальной технологии грузодвижения, затрудняет процесс товарообмена, снижает эффективность использования подвижного состава транспорта, в целом отрицательно сказывается на развитии всего хозяйственного комплекса, не позволяя в полной мере использовать ее потенциал. Поэтому особую актуальность приобретает создание в Кыргызстане сети региональных транспортно-логистических центров различных уровней, образующих в совокупности интегрированную транспортно-логистическую систему.

Наиболее конструктивным подходом к формированию транспортно-логистической системы является программно-целевой подход [1].

Программа формирования транспортно-логистических центров в Кыргызстане представляет собой скоординированный комплекс социально-экономических, производственных, научно-исследовательских и других программ, планов и мероприятий,

увязанный по ресурсам, срокам и исполнителям, направленный на разработку и реализацию проблемы создания и развития эффективной системы транспортно-логистического обслуживания на базе современной концепции интегрированной логистики.

Основными целями Программы создания транспортно-логистического центра в г. Бишкек являются:

- повышение качества транспортно-логистического обслуживания потребителей как в пределах города Бишкек, так и вне его в пределах внутрирегиональной сети транспортных коммуникаций, приближение качества обслуживания к мировым стандартам;
- внедрение современных интегрированных логистических технологий управления региональными грузовыми и связанными с ними информационными и финансовыми потоками;
- развитие производственно-технической базы и инфраструктуры транспортного комплекса региона;
- решение социально-экономических задач развития региона за счет создания новых рабочих мест и увеличения поступлений в доходные части республики от функционирования транспортно-логистического центра;
- развитие внешнеэкономических связей за счет привлечения иностранных инвестиций и партнеров в формируемую транспортно-логистическую систему и обеспечения высокого уровня транспортно-логистического обслуживания экспортно-импортных операций в соответствии с мировыми стандартами;
- уменьшение вредного воздействия транспорта на окружающую среду за счет рационального регулирования региональных материально-транспортных потоков, оптимальной маршрутизации перевозок, рационального выбора видов подвижного состава и технологии перевозок в соответствии с международными стандартами;
- формирование эффективной системы регулирования регионального рынка транспортно-логистического сервиса за счет создания центров сертификации услуг транспортно-логистических фирм и координации их работы органами лицензирования, надзора и контроля на транспорте. Транспортно-логистические фирмы должны в перспективе стремиться к интеграции всего процесса управления грузовыми потоками за счет комплексного выполнения логистических функций операций:

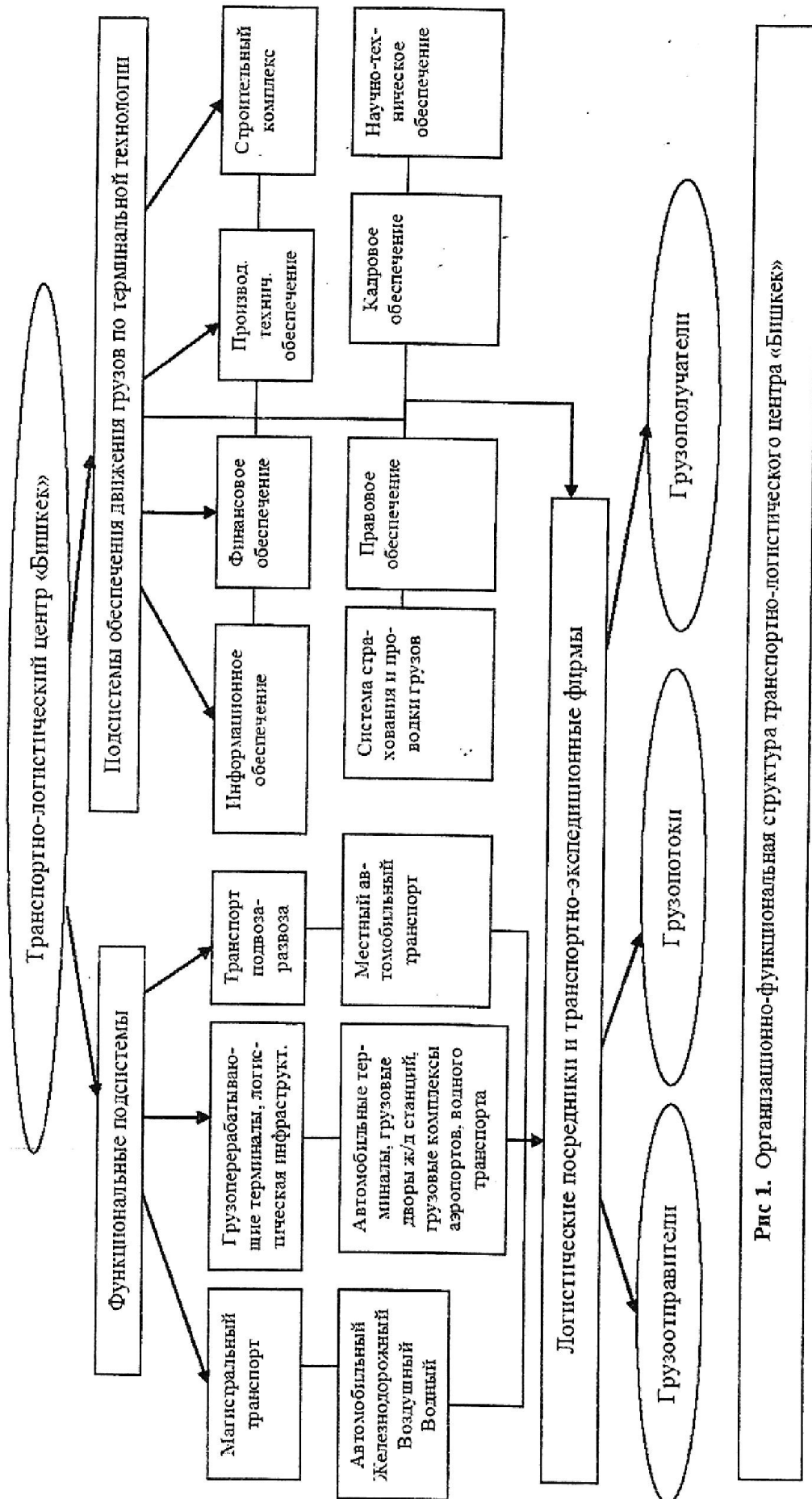


Рис 1. Организационно-функциональная структура транспортно-логистического центра «Бишкек»

- перевозки;
- погрузки-разгрузки;
- затаривания, упаковки, сортировки;
- грузопереработки;
- консолидации и разукрупнения партий грузов;
- складирования;
- хранения;
- управления запасами грузов в складской сети;
- оптимальной маршрутизации перевозок;
- экспедиторского обслуживания;
- координации мульти- и интермодальных перевозок, операций таможенной обработки грузов;
- оптимального подбора подвижного состава для перевозок конкретных грузов;
- рациональной загрузки порожних транспортных средств в попутном направлении и др.

На рис. 1. представлена организационно-функциональная структура транспортно-логистического центра «Бишкек», включающего комплекс взаимосвязанных структурных элементов функциональных и обеспечивающих подсистем, объединенных единой стратегической целью, направленной на совершенствование системы грузо-и товародвижения и максимальное удовлетворение потребителей рынка в транспортных и логистических услугах.

Транспортно-логистический центр включает в свой состав комплекс взаимосвязанных и взаимообусловленных функциональных и обеспечивающих подсистем, состоящих из многочисленных взаимодействующих и взаимосвязанных элементов-звеньев грузопроводящей сети, а также грузоотправителей и грузополучателей, интегрированных в единую систему товароматериальным потоком и обеспечивающие получение максимального синергетического эффекта на основе согласования экономических интересов и достижения компромиссов для реализации стратегической цели функционирования и развития транспортно-логистической системы - максимальном удовлетворении запросов клиентуры в качестве товаров, транспортных и логистических услуг с минимальными совокупными издержками.

Транспортно-логистическая система, как и любая система вообще, имеет свои границы, внутреннюю и внешнюю среду, входы и выходы из системы, обеспечивающие связь с внешней средой.

В качестве условной границы транспортно-логистического центра, учитывая, что он формируется на базе мультимодальных транспортных узлов, расположенных на территории региона, принята граница транспортного узла в рамках территории рассматриваемого региона.

Входами и выходами из системы являются железнодорожные товарные и сортировочные станции, порты и аэропорты, автомобильные терминалы и грузовые автостанции, расположенные в границах

общесетевого транспортного узла в пределах территории региона.

Системообразующие функциональные подсистемы, условно отображенные на схеме тремя блоками, соответствующими трем функциональным подсистемам, представлены: различными видами транспорта, основными структурными элементами мультимодального транспортного узла; транспортно-логистической инфраструктурой региона; компаниями логистическими посредниками, организующими грузо- и товародвижение в логистической системе.

Обеспечивающие подсистемы представлены на схеме восемью блоками, к основным из них относятся: информационное обеспечение; финансовое обеспечение; нормативно-правовое обеспечение; а также научно-техническое и кадровое обеспечение и подсистема страхования логистических рисков.

Элементы функциональных и обеспечивающих подсистем тесно связаны между собой, взаимодействуют друг с другом, объединяясь в интегрированные логистические звенья и цепи. Необходимо учитывать возможность расширения логистических функций отдельных объектов-элементов системы, при котором их сфера деятельности будет охватывать сразу несколько функциональных и обеспечивающих подсистем или всю логистическую систему в целом при соответствующем совмещении логистических функций.

Внешнюю среду по отношению к транспортно-логистической системе составляют: предприятия промышленности, строительства, сельского хозяйства, торговли других регионов нашей республики, стран СНГ и дальнего зарубежья, участвующие в межрегиональном и международном грузо и товарообмене; транспортные, транспортно-экспедиционные предприятия, компании логистические посредники других регионов нашей республики, стран СНГ и дальнего зарубежья, транснациональные корпорации, участвующие в продвижении товаро-материальных потоков, входящих и выходящих из общесетевого транспортного узла, расположенного в рамках территории данного региона и соответственно в пределах границы транспортно-логистического центра.

К внутренней среде, наряду с элементами и звеньями (субъектами и объектами), входящими в состав транспортно-логистического центра, относится региональный потребительский и товарный рынки, представленные предприятиями промышленности, транспорта, торговли, организациями и населением региона, на территории которого создается транспортно-логистический центр.

#### Список использованной литературы

1. Сергеев В.И., Кизим А.А., Эльяшевич Г.А. Глобальные логистические системы: Учеб. пособие/под ред. В.И. Сергеева. - СПб.: Бизнес-пресса, 2001.

Рецензент: д.т.н., профессор Маткеримов Т.Ы.