

АРМЯНО-ПОЛЬСКАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «УПАКОВКА. ПОЛИГРАФИЯ. ЛОГИСТИКА. ЕРЕВАН-2011» ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ, 17 ОКТЯБРЯ



Состоялась III-я международная армяно-польская конференция «Упаковка. Полиграфия. Логистика. Ереван-2011».

Республика Армения — идеальное место для проведения конференций, семинаров и выставок, так как геополитическое расположение Армении предопределяет ее особую роль в развитии евроазиатских связей. Неслучайно эта страна была непосредственным участником Великого шелкового пути. Совершенно очевидно, что Армения в ближайшем будущем станет полноправным участником евроазиатского транспортного процесса.

Особенность развития транспортного комплекса определяется экономико-географическими характеристиками Армении, которая расположена на юго-западе Азии, не имеет выхода к морю и граничит на западе и юго-западе — с Турцией, на севере — с Грузией, на востоке — с Азербайджаном, на юге — с Ираном. Имея особое геополитическое положение, Армения в ближайшем будущем имеет все шансы стать крупным логистическим региональным центром и обеспечить транзитные транспортные перевозки регионального значения по транспортному коридору Европа — Кавказ — Азия. С учетом прогресса и динамики развития логистики в Польше, эта конференция особенно важна.

Конференция проходила в гостинице «РАЗДАН», находящейся в красивом ущелье одноименной реки. В церемонии открытия мероприятия приняли участие: представители министерств и ведомств Республики Армения, президент Республиканского Союза Работодателей Армении к. т. н. Гагик Макарян, заместитель посла Республики Польша в Армении Мачей Фалковски, представители профессорско-преподавательского состава Государственного инженерного университета Армении, Ереванского государственного университета архитектуры и строитель-

ства, Государственного аграрного университета Армении, а также магистранты и аспиранты указанных вузов.

Участников конференции приветствовали президент ассоциации АРМЕНПАК, член Армяно-Польской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству, к. т. н., доцент Сурен Чибухчян, главный специалист департамента по двустороннему сотрудничеству министерства экономики Республики Польша Ханна Кусяк, президент Польской палаты по таре и упаковке, д. т. н., профессор Станислав Ткачык.

В своих презентациях канцлер Высшей Школы Логистики (г. Познань), доктор Иренеуш Фехнер и заместитель Института Логистики и складирования доктор Станислав Кжижаняк рассказали о перспективах развития интермодальной логистической сети в Польше и о логистическом образовании. Было отмечено, что сбалансированные грузовые перевозки должны учитывать пропагандируемое Европейской комиссией требование к модальности перевозок, т. е. стремление использовать положительные качества отдельных видов транспорта, функционирующих отдельно или во взаимодействии. В этом контексте интермодальные перевозки как одно из транспортных решений могут сыграть положительную роль в перевозках товаров.

Использование интермодальных перевозок, желательных с точки зрения сбалансированного развития, сталкивается с препятствиями экономического характера, а также связано с ожиданиями клиентов. Предлагаемый польскими специалистами подход, направленный на создание условий для дальнейшего развития и надлежащего функционирования интермодальной логистической сети в Польше, предполагает использование так называемых мультиагентных систем, что позволит координировать действия субъектов. Это — пользователи и поставщики транспортных услуг, распорядители

транспортной инфраструктуры, инициаторы и создатели законоположений и нормативных актов, координаторы. Как отметил Станислав Кжижаняк, одну из главных ролей в формировании интермодальной сети в Польше играют органы государственной власти, и именно государство должно активно участвовать в совместном создании эффективной транспортной инфраструктуры, поддерживающей как пассажирские, так и грузовые перевозки. Развитие логистических услуг привело к созданию в Польше новой профессии - логистики, появлению новых рабочих мест и вызвало спрос на работников с новыми квалификациями.

Начальное логистическое образование в Польше можно получить после окончания гимназии с трехлетним обучением, которая является последним звеном в системе обязательного образования. Среднее логистическое образование можно получить в профтехучилище с 4-летним сроком обучения или за 2 года в колледже, где готовят специалистов по специальностям «техник-логистик» и «техник-экспедитор», после окончания общеобразовательной средней школы или другого типа профтехучилища, подготавливающего к другим профессиям. На более высоком уровне образование по профессии «логистика» можно получить после обучения на степень бакалавра (3 года) или инженера (3,5 года). Условием принятия на данное отделение является аттестат зрелости. Обучение в вузе можно продолжить для получения уровня магистра. Для этого сначала следует закончить обучение на степень бакалавра по специальности «логистик», или одной из специальностей с образованием, аналогичным базовому, например, управление, транспорт или экономика. Сегодня в Польше действуют 329 средних учебных заведений, 116 учебных центров, 247 средних школ и 104 вуза по подготовке кадров для логистики. И в этой системе особое место занимает Высшая Школа Логистики (г. Познань), которая имеет более 3 500 учащихся.

Высшая Школа Логистики совместно с Институтом логистики и складирования впервые в Польше разработала учебники для профессиональных дисциплин в сфере логистики для учащихся средних образовательных учебных заведений. Недавно Школа открыла центр информационных технологий, который предоставляет компьютерные программы с собственного сервера через Интернет непосредственно в школьные ИТ-лаборатории, а также готовит учителей и помогает им в решении технических проблем.

Отметим, что в Армении есть хорошие предпосылки для развития логистики, в частности:

- транспортный коридор «Север — Юг» общей протяженностью 556 км обеспечивает выход к Черному морю через территории Армении и Грузии и в дальнейшем к странам ЕС. Коридор, проходя через территорию Армении с юга до севера (Мегри — Капан — Горис — Ереван — Аштарак — Гюмри — Бавра), соединяется с грузинской дорогой с южной стороны;
- в результате реализации проекта этого коридора улучшится дорожная коммуникация Европа — Кавказ — Азия в месте пересечения Западной Азии и Восточной Европы;
- коридор, соответствуя международным требованиям, станет наиболее короткой и удобной транзитной дорогой, ведущей в страны ЕС со стороны Ирана через территории Армении и Грузии;
- имея стратегическое значение, дорога обеспечит развитие населенных пунктов Армении с юга до севера и

соответствие пассажиро- и грузоперевозок европейским требованиям;

ЗАО «Южно-кавказская железная дорога» начало работы по строительству логистического центра на приграничной станции «Ахурян» и уже выделило 90 млн руб. на эти цели. Это связано с разницей ширины колеи и необходимостью перевода подвижных составов с армянской территории на турецкую и наоборот. Открытие железной дороги Гюмри — Карс при открытии границ между Арменией и Турцией позволит обеспечить грузоперевозки около 2 млн тонн в год. А это позволит, в свою очередь, снизить на 25—30% сравнительно дорогие грузоперевозки по территории Грузии;

- начато строительство железнодорожной связи Иран — Армения, стоимость которой оценивается приблизительно в 1,5—2 млрд долл, а срок строительства — в 5—6 лет. При реализации данного проекта можно будет разработать новые транспортные коридоры по направлению Персидского залива и Юго-Восточной Азии;
- принятие закона Республики Армения «О свободных экономических зонах» позволит создать благоприятную законодательную базу для свободных экономических зон в непосредственной близости от аэропорта «Звартноц», в городе Гюмри и на территории ЗАО «Марс»;
- проект закона Республики Армения «О свободных экономических зонах» получил положительные отклики в парламенте. Принятие этого закона позволит юридически регулировать все взаимоотношения и эффективно организовать функционирование этих зон.

Наряду с вышесказанным, необходимо продолжить также модернизацию внутренней транспортной и коммуникационной инфраструктуры для компенсации высоких трансграничных и транзакционных издержек. Учитывая, что Армения не имеет прямого выхода к морю, необходимо минимизировать внутренние транспортные расходы, в том числе воздушные, а также развивать сферу коммуникации.

Отметим, что в настоящее время в Армении и в целом на Южном Кавказе отсутствуют специализированные учебные организации и центры по подготовке специалистов по логистике. Поэтому организация региональных международных центров логистики по подготовке и переподготовке высококвалифицированных специалистов с применением зарубежного опыта, в частности, Польши и России, весьма существенно будет способствовать развитию логистики в Армении и в регионе в целом. И здесь партнерами могут стать Высшая школа логистики, Координационный совет по логистике (г. Москва, Россия), Научно-исследовательский институт логистики и складирования (г. Познань, Польша), Польская Палата по таре и упаковке (г. Варшава, Польша), журнал «ЛОГИСТИКА». В своем докладе Станислав Ткачык представил результаты работы института по сертификации и исследованию транспортной тары, а также опасных и радиоактивных веществ, рассказал о совместных международных проектах по снижению потерь при транспортировке свежих фруктов и овощей. Директор по проектам Международной Познаньской Ярмарки (МПЯ) Януш Мазурчак рассказал о международных выставках и конференциях по логистике, которые организовывала МПЯ.

СУРЕН ЧИБУХЧЯН

Президент ассоциации АРМЕНПАК, член Армяно-Польской межправительственной комиссии по экономическому сотрудничеству, к.т.н., доцент