

ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ ТЕРМИНАЛЬНЫХ ТЕХНОЛОГИЙ ДОСТАВКИ ГРУЗОВ

М.А. КУЗЬМИНА, В.Н. КОНОНЕНКО, Ю.П. МИРОНОВА, С.Л. НАДИРЯН

*Кубанский государственный технологический университет,
350002, Российская Федерация, г. Краснодар, ул. Московская, 2;
электронная почта: sof1008008@yandex.ru*

В данной статье были рассмотрены тенденции развития терминальных технологий доставки грузов. Роль географического положения России особенно важна, так как благодаря ей Российская Федерация имеет положение транспортно-логистической системы, которая обеспечивает связь между Европой и Азией. В статье рассматриваются приоритетные задачи, которые были определены в Транспортной стратегии Российской Федерации. Определяет основные услуги, предоставляемые терминалами клиентам, тенденции развития терминальных технологий доставки грузов, формы организации управления перевозками, а также рассматривает позитивные и негативные последствия развития терминалов.

Ключевые слова: терминал, терминальная система, транспортная инфраструктура, транспортно-логистическая система.

В Транспортной стратегии Российской Федерации в качестве одной из приоритетных ставится задача развития транспортной инфраструктуры страны, в частности – наращивание мощности имеющихся и создание новых терминалов.

Географическое положение России в качестве так называемого трансконтинентального «транспортного моста», связывающего Азиатско-Тихоокеанский регион с Европой, предопределяет ключевую роль ее транспортно-логистической системы в обеспечении доставок грузов между двумя этими быстро развивающимися регионами.

Основой транспортно-логистической системы должны стать современные многофункциональные терминальные комплексы, обеспечивающие своих клиентов широким спектром услуг, в числе которых:

- координация и взаимодействие различных видов транспорта;
- погрузочно-разгрузочные работы, перевалка грузов;
- длительное и краткосрочное хранение грузов, грузопереработка;
- доставка грузов «точно в срок»;

– выполнение необходимых таможенных процедур;
– производственно-техническое, банковское, информационное обслуживание и другие виды логистического сервиса.

Терминальная технология определяет формы организации и управления перевозками, размеры и структуру парка автомобилей, диктует технические требования к фирмам, производящим автомобильные транспортные средства.

Важным условием четкой работы терминальной системы является централизованное управление, позволяющее синхронизировать подвоз-развоз грузов. Наличие централизованного управления позволяет организовать высокоэффективную работу транспорта компаний различного масштаба, имеющих терминальные комплексы на всей территории страны.

Терминальные системы могут создаваться:

- в областях, краях и автономных республиках в ведении территориального объединения автомобильного транспорта для выполнения перевозок грузов во внутриобластном междугородном сообщении - региональная терминальная система,
- в зоне действия территориальных объединений автомагистральных сообщений для выполнения перевозок грузов в межобластном и межреспубликанском сообщениях - магистральная терминальная система.

Главное назначение терминальной системы состоит в расширении сферы деятельности транспорта общего пользования при резком улучшении использования большегрузных автопоездов. При этом традиционный сквозной метод доставки грузов полностью не исключается. Но он должен использоваться при перевозке крупных, не требующих под группировки партий груза, при перевозках на относительно малые расстояния и т. п. По предварительным оценкам через терминалы в зависимости от структуры грузопотоков должно перевозиться 40-60% всех грузов во внутриобластном и 70-80% в межобластном и межреспубликанском сообщениях.

Эффективность терминальных систем зависит, в основном, от суточной выработки межтерминальных автопоездов. Наибольшей выработки можно

достичь при максимальном использовании грузоподъемности, минимальном времени ожидания погрузочно-разгрузочных работ и учете ряда других факторов. Это возможно при выполнении принципа централизованного управления системой [1, 2].

Терминальная система содержит четыре подсистемы:

- подвоза-развоза грузов на терминалы;
- переработки грузов на терминалах;
- перевозок между терминалами;
- сквозных перевозок.

При такой организации перевозок движение автомобилей на подвозо-развозочных маршрутах ограничено сферой деятельности терминала. Движение межтерминальных автопоездов ограничено протяженностью магистралей между терминалами. Автопоезда, приписанные к определенной магистрали, как правило, не должны выполнять перевозки на других магистралях.

Терминалы являются не только пунктами накопления и перераспределения отправок. Клиентура терминалов также нуждается в складах для хранения своей продукции и готова платить терминалам за предоставление складских услуг.

Таким образом, крупные терминалы в последнее время играют все более важную роль в системе макрологистики [1]. Обеспечивая укрупнение отправок, перераспределение грузопотоков, поддержание формирования и развития международных транспортных коридоров, предоставление грузовладельцам и транспортным операторам значительного объема дополнительных нетранспортных услуг, терминальная система обеспечивает оптимальное развитие всей товаропроводящей системы в целом [2, 3].

Предполагалось, что развитие терминальной технологии международных перевозок грузов в России будет проводиться с учетом подготовленной Министерством транспорта России Государственной программы развития транспортно-экспедиционной деятельности и логистики – программы «Терминал».

В основе программы лежал комплекс мер по ускоренному созданию, расширению и реконструкции терминалов, перевалочных и складских комплексов, элементов контейнерной системы и других сооружений транспортно-распределительной инфраструктуры.

Но программа так и не была реализована. В результате проведения Правительством Российской Федерации жесткой бюджетной политики не было осуществлено стартовое финансирование Программы [4, 5]. Не удалось закрепить законодательно большинство льгот для инвесторов и других участников Программы. Не оправдалась и надежда на заинтересованность нетранспортных инвесторов.

Тенденции развития терминалов, а с ними и организации мультимодальных перевозок, в перспективе будут заключаться в том, что:

- 1) работа терминальных сетей в большей системе будет сосредоточена в руках независимых региональных транспортных компаний;
- 2) произойдет усложнение структурного состава участников мультимодальных перевозок;
- 3) увеличится количество двусторонних и многосторонних компаний (совместных предприятий) в области смешанных перевозок;
- 4) национальные компании выйдут на внешний рынок для обеспечения управления по всей цепи перевозок;
- 5) возрастет значение операторов в смешанных перевозках.

Однако развитие терминальной системы может иметь и такие негативные последствия, как неполная загрузка терминалов, значительное усложнение процесса перевозки, технико-организационная несовместимость в международных перевозках, снижение качества предоставляемых услуг.

Новая концепция терминальных сетей предлагает переход от изолированного мультимодального терминала к единому грузораспределительному центру, где терминал будет главным элементом. Наличие центра, являющегося связующим звеном между производителями и

потребителями продукции, является свидетельством дальнейшей интеграции транспорта и сфер производства и потребления [6, 7].

Эффективность реализации проектов развития терминальной технологии в большой степени будет зависеть от взаимодействия бизнеса и органов исполнительной власти. Подобные проекты выгодны не только для отдельных предприятий транспортного комплекса, но и для регионов России, поскольку за счет этого формируются инфраструктурные условия реализации преимуществ их географического положения.

ЛИТЕРАТУРА

1. Международные перевозки: учебник для студ. учреждений высш. проф. образования / В.М. Курганов, Л.Б. Миротин; под ред. Л.Б. Миротина. – 2-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Академия», 2013. – 304 стр.

2. Транспортная логистика (II часть): учебник / Т.Б. Сулейменов, М.И. Арпабеков – Астана, 2012. – 211 с.

3. Основные концепции развития технологий мультимодальных перевозок. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Чернобривец Е.О. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 6. С. 68-72.

4. Ответственность перевозчика по договору международной автомобильной перевозки. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Адамян Г.В. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 1-10.

5. Приоритетные направления в развитии международных транспортных коридоров на территории России. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Недашковская А.О. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 6. С. 39-48.

6. Развитие терминальной системы при международных перевозках. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Парневая А.И. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 4. С. 11-14.

7. Роль и место России в международных интермодальных перевозках. Кузьмина М.А., Надирян С.Л., Поздняков И.А. Научные труды Кубанского государственного технологического университета. 2015. № 5. С. 28-35.

REFERENCES

1. Mezhdunarodnye perevozki: uchebnik dlya stud. uchrezhdeniy vyssh. prof. obrazovaniya / V.M. Kurganov, L.B. Mirotin; pod red. L.B. Mirotina. – 2-e izd., ster. – М.: Izdatelskiy tsentr «Akademiya», 2013. – 304 str.

2. Transportnaya logistika (II chast): uchebnik / T.B. Suleymenov, M.I. Arpabekov – Astana, 2012. – 211 s.

3. Osnovnye kontseptsii razvitiya tekhnologii multimodalnykh perevozok. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Chernobrivets E.O.

Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 6. S. 68-72.

4. Otvetstvennost perevozchika po dogovoru mezhdunarodnoy avtomobilnoy perevozki. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Adamyan G.V. Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 4. S. 1-10.

5. Prioritetnye napravleniya v razvitiy mezhdunarodnykh transportnykh koridorov na territorii Rossii. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Nedashkovskaya A.O. Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 6. S. 39-48.

6. Razvitie terminalnoy sistemy pri mezhdunarodnykh perevozkakh. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Parnevaya A.I. Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 4. S. 11-14.

7. Rol i mesto Rossii v mezhdunarodnykh intermodalnykh perevozkakh. Kuzmina M.A., Nadiryan S.L., Pozdnyakov I.A. Nauchnye trudy Kubanskogo gosudarstvennogo tekhnologicheskogo universiteta. 2015. № 5. S. 28-35.

*TENDENCIES OF DEVELOPMENT
OF TERMINAL TECHNOLOGIES CARGO DELIVERIES*

M.A. KUZMINA, V.N. KONONENKO, YU.P. MIRONOVA, S.L. NADIRYAN

*Kuban State Technological University,
2, Moskovskaya st., Krasnodar, Russian Federation, 350002,
e-mail: soft008008@yandex.ru*

In this article, development trends in terminal technology delivery. The role of the geographical position of Russia is particularly important, because thanks to it the Russian Federation is the provision of transport and logistic system that provides a link between Europe and Asia. The article discusses the priorities that have been identified in the Transport strategy of the Russian Federation. Defines the basic services provided by the terminal customers, trends in the development of terminal technology, cargo delivery, forms of organization of transportation management, but also considers the positive and negative consequences of the development of terminals.

Key words: terminal, terminal system, transport infrastructure, transport and logistics system.