

УДК 656.7:658

СТРУКТУРА ТЕРМИНАЛЬНОЙ СЕТИ ТАТАРСТАНА

Мугинова О.А., Глинский В.А.

*Санкт-Петербургский государственный университет
гражданской авиации, г. Санкт-Петербург,
e-mail: olesya.muginova@mail.ru*

Республика Татарстан занимает выгодное транспортно-географическое положение в европейской части РФ. Удачное географическое положение Татарстана на мировой карте, в частности территориальное положение города Казани, Набережных челнов (НЧ) и др. городов крупнейшего перекрестка РФ, дает возможность увеличивать долю экспортных операций и транзитного потенциала данной макрозоны. Согласно Транспортной стратегии РФ до 2030 г. в национальной транспортной сети планируется сформировать несколько хабов: московский авиационный узел, Санкт-Петербург, Самара, Казань, Екатеринбург, Красноярск, Новосибирск и Хабаровск [1 – 4].

Нами представлена иерархичная структура транспортной сети Республики Татарстан, где отмечены различные терминальные группы (рисунок 1). Звенья 1-го уровня – опорные терминалы (в том числе приграничные). «Приграничные терминалы» – точки притяжения (возникновения) межхабовых, или внешнеторговых (чаще контейнерных) грузопотоков. Звенья 2-го уровня – спутниковая сеть. Создание спутниковой сети – это этап создания расширенной сети и глубокое проникновение в регион расположения опорного звена с целью концентрации/укрупнения грузопотоков по маршрутам. Вспомогательная цель развития спутников – продолжение цепочек поставок груза до конечного клиента, увеличение грузовой базы опорного терминала за счет создания очагов грузопритяжения. Звенья 3-его уровня – филиальная сеть. Мобильные терминалы играют роль разведки и способа вхождения в регион, когда строится не крупный терминал, а только необходимая для первичных терминальных операций терминальная инфраструктура. Основная цель создания мобильных терминалов – увеличение сетевых перевозок, а также увеличение их гибкости.

Грузы из разных пунктов сети (рисунок 1) собираются в центральном транспортном узле соответствующего логистического кластера, а далее распределяются по внутренним и международным «спицам» [3].

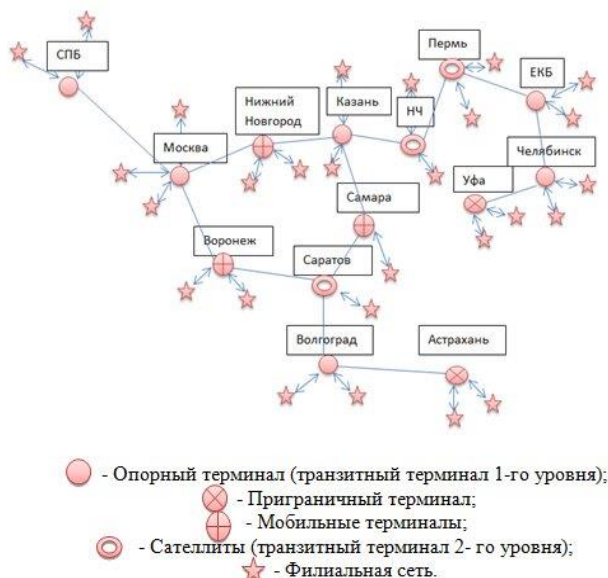


Рис. 1 Структура терминальной сети Поволжского макрорегиона

Межтерминальные связи Татарстана обеспечивают выход на макрону Урала (Екатеринбург – ЕКБ), далее через Транссиб (ТСМ) – на Сибирь и Дальний Восток. Транзитный потенциал сети будет нарастать и по направлению Север – Юг. Так, магистраль Белкомур (рисунок 2), сократит пробег из регионов Татарстана, Урала и Сибири к северным портам России более чем до 800 км и позволит оптимизировать логистику грузов, следующих с Урала и из Сибири, за счёт сокращения железнодорожного «плеча» и стоимости доставки этих грузов (на 40-65%).

Выводы. Сформулированы принципы формирования терминальной сети Татарстана, дан анализ межтерминальных связей Татарстана.



Рис. 2 Хаб (ЕКБ) макрзоны Урала в мультимодальном альянсе интегрированной системы международных коридоров ТСМ-СМП-ШП

Список использованных источников

1. Палагин Ю.И. Интермодальные транспортно-логистические процессы: Экспедирование, технологии, оптимизация / Ю.И. Палагин, В.А. Глинский, А.И. Мочалов. – СПб.: Политехника, 2019. – 367 с.
2. Глинский В.А. Способы развития терминальной сети транссибирской магистрали / В.А. Глинский, А.В. Елисеева // Вестник СПбГУ ГА. – 2014. – № 2. – С. 74-78.
3. Глинский В.А. Консолидация груза в терминальной сети грузовых агентов при интермодальной доставке / В.А. Глинский, П.В. Бутрина // Вестник СПбГУ ГА. – 2014. – С. 133-136.
4. Фурсов В.А. Методика размещения мультимодальных транспортных центров в рыночном пространстве региона / В.А. Фурсов, Н.В. Лазарева // Мир науки, культуры, образования. – 2013. – С. 415-417.