

THE ROLE OF LOGISTICS TERMINALS FOR DEVELOPMENT MULTIMODAL TRANSPORT. LOGISTICS SYSTEMS

PLAMEN DIYANKOV | TODOR TSONEV

ASSISTANTS OF ENGINEERING FACULTY,
DEPARTMENT ENGINEERING LOGISTIC
AT KONSTANTIN PRESLEVSKY –
UNIVERSITY OF SHUMEN

STUDENT
OF SPECIALTY ENGINEERING LOGISTIC
AT KONSTANTIN PRESLEVSKY –
UNIVERSITY OF SHUMEN

BULGARIA

PLAMEN_DQNKOV@ABV.BG

BULGARIA

ABSTRACT: LOGISTICS IS COMPLEX AND DYNAMIC FUNCTION WHOSE CHARACTERISTICS VARY WITHIN THE LIMITS AND REQUIREMENTS OF THE MARKET ENVIRONMENT. IT IS A CONCEPT OF INTEGRATED (INTERCONNECTED) MANAGEMENT OF MATERIAL AND ACCOMPANYING INFORMATION AND FINANCIAL FLOWS TO HIGH-QUALITY CUSTOMER SERVICE AT MINIMAL COST. FOUNDED BUT ITS FUNCTION IS TO CREATE SPATIAL AND TEMPORAL USEFULNESS OF PRODUCTS DELIVERING THEM WHERE THEY SOUGHT AT THE APPROPRIATE TIME.

KEYWORDS: GLOBALIZATION, DEREGULATION, INTERMODAL TERMINALS

Тенденциите в развитието между фирмената конкуренция показват, че тя намира ново поле за проявление във формирането на действащите вериги за доставки, които да придвижат чрез своите структури по-бързо, по-надеждно и по-евтино материали и продукти до крайното им предназначение в сравнение с други, паралелно действащи вериги за доставка. Разширяването на мащабите на интеграция и глобализация на бизнеса също действат за създаването на международни логистични системи и вериги за доставка. Вдигането на традиционните национални, търговски, митнически, транспортни и други бариери между страните ЕС повишава значимостта на международната логистична координация.

Нарастващата конкуренция и натискът на увеличаващите се разходи водят до дерегулация или глобализация на пазарите - те са и основните ключови фактори за развитието на логистичната индустрия. Скъпяващият се жизнен цикъл на продуктите, голямото им разнообразие изправят логистичните процеси пред допълнителни предизвикателства - от покупката на материали и компоненти до доставката на крайния продукт. Намалващо ниво на създаване на добавена стойност в производителя, голямата диверсификация на производствения процес водят до реструктуриране на товаропотоците с тенденция за по-малки партии и по-висока стойност на превозваните продукти. За да се посрещат непрекъснато увеличаващите се изисквания, доставчиците на логистични услуги се нуждаят от много съоръжения. Тези съоръжения на първо място трябва да предлагат ефективни транспортни връзки. Достъпа до пътища е особено важен за градската логистика. Значимостта на жп и корабни връзки зависи от качеството на интермодалните услуги, както и от специфичните изисквания на

логистичната верига (обем на доставките). Инвеститорите оценяват достъпа до интермодални терминали като бонус с оглед по-голяма гъвкавост от гледна точка на видове транспорт или като бъдеща опция и решение за обслужване на увеличаващия се трафик и минимизиране на разходите по основните пътни връзки. Несъмнено тенденциите в развитието на логистичната индустрия трябва да намерят своето отражение върху разработването на успешни концепции за обслужване. Общият подход към тези концепции е създаването на атрактивни търговски условия за съществуващите и бъдещи наематели на логистични терминали, които могат да бъдат използвани за разработването и внедряването на трайни транспортни решения чрез интензивно ползване на интермодален транспорт. Следователно концепциите за обслужване на логистичните терминали трябва да балансират между интересите, както на ползвателите от частния сектор на оперативното ниво, така и от публичния сектор, който предоставя инфраструктурата. За потребностите на малките и средни предприятия влияят не само услугите, които трябва да бъдат извършвани в логистичните терминали, но също така и степента на използването на интермодален транспорт. Резултатите показват, че броят на интермодалните терминали е прекалено нисък за европейските мащаби. Трябва да се има предвид обаче, че терминалите не могат да бъдат близо един до друг, тъй като това би увеличило разходите, което е в противоречие с една от основните цели в логистиката. Интермодалните потоци са за средно/голямо разстояние (минимум 150 км) и не трябва да се съревновават с други транспортни възли в мрежата а напротив - да максимизират възможните синергии. Като възможно решение на това противоречие се препоръчват увеличена гъвкавост на жп операциите и подобро пред и следтоварно обслужване. Важна предпоставка за успешното позициониране имат тяхната интеграция, тъй като работата в мрежа подобрява сътрудничеството помежду им. Това ги прави по-разпознаваеми и по-използвани в контекста на транспортната общност. Интеграцията създава възможности за експлоатиране на следните конкурентни фактори:

- локации, главни транспортни възли;
- оптимизиране използването на превозните средства;
- интегрирани логистични услуги;
- внедряване на съвременни информационни технологии;
- бърза и ефективна дистрибуция;
- логистичната синергия в резултат от интеграцията на интермодални терминали е ключов фактор за подобряване на интермодалния транспорт.

Близостта на различните транспортни и логистични дейности повишават атрактивността на интермодалния транспорт за промишлените и транспортни оператори и по този начин правят този вид транспорт по-надежден, гъвкав и предпочитан. Комплексът от тези фактори влияе върху интермодалността, повишава конкурентните ѝ предимства. Това синтезирано заключение е ключов момент в оценката на товарната европейска транспортна политика, която поощрява нарастващата употреба на интермодалните техники.

Изграждане на логистични структури, които да подпомагат предвижването и обработването на преминаващите през страната товаропотоци изисква:

- засилване ролята на логистичния мениджмънт, като стратегическо средство за взаимодействие между производители, търговци, дистрибутори, превозвачи, финансови институции и други организации имащи отношение към създаването и

експлоатирането на снабдители, промишлени и дистрибуторски вериги от национален и международен мащаб;

- подобряване на транспортните връзки с пристанищата и адекватно развитие на транспортната инфраструктура, като фактор за ускорено икономическо развитие на страната; комплексна тарифна политика с оглед създаване на преференции за транзитните товари през жп и шосейните трасета и предлагането на по-добър, евтин и качествен сервиз;
- развитие на интермодалния транспорт и организиране на блок-контейнерни влакове от Европа до нашите пристанища с оглед на относителното намаляване на негативните тарифни разлики; актуализиране на тарифата внос/износ и транзит на БДЖ с цел намаляване на навлата до пристанищата; оживяване на релациите с Иран и Средна Азия а така също и жп връзките към Адриатическо море;
- внедряване на компютъризирани информационни системи за обслужване на пристанищните комплекси с последващото им интегриране в мрежите за обмен на електронни данни с дистрибутори и превозвачи от вътрешността на страната, Черноморския и Средиземноморския район;
- разширяване дела на частния бизнес в извършването на логистични услуги (логистични оператори, които изпълняват подобни на туроператорите функции, концесии за дългосрочна експлоатация на кейове, терминали, складове и други логистични терминали, джойнт-венчъри за спедиторство и дистрибуция, участие в международни логистични вериги и т.н.).

Комплексното решаване на тези и редица други задачи ще създаде благоприятни условия за увеличаване на товаропотоците, повишаване нивото на обслужване на потребителите и реализиране на високи печалби от участниците в логистичният бизнес. Предпоставки за това са налице, необходими са повече воля и предприемчивост на различните нива на управление.

REFERENCES

1. **Todorov, F., 2011:** Logistichni kompleksi, Trakiya M, Sofia, 2011
2. **Government of transports,** Finansov I ikonomicheski analiz, 2009
3. **EU guidelines for the development of trans-European transport network,** 19 November 2013.