



Груз – терминал – регион



Покровская О. Д. Формирование терминальной сети региона для организации перевозки грузов: Научная монография. – М.: Транслит, 2012. – 192 с.

В книге представлены концепция политранспортного обслуживания региона на основе терминальной технологии, методы формирования и комплексного расчёта параметров транспортно-экспедиционной сети, системной организации доставки грузов. Обоснован алгоритм создания терминалов для автомобильного и железнодорожного транспорта, проведён анализ возможных вариантов реализации сетевого подхода в условиях Кузбасса.

Ключевые слова: регион, терминальная сеть, транспорт, доставка грузов, логистика.

Глобализация экономики и радикально изменившиеся технические возможности информационных сетей вкупе со столь же акцентированной на растущую динамику общественных запросов рыночной средой поставили в повестку дня вопрос о качественно ином, чем до сих пор, уровне организации и сопровождения товародвижения, грузоперевозок. Причём это становится делом уже не только самих производителей, перевозчиков и продавцов, но и региональных структур управления, поскольку касается транспортной и погрузочно-складской инфраструктуры на местных территориях, трудовых ресурсов и энергозатрат, условий межхозяйственной кооперации, социальной политики субъектов федерации и многого другого.

С учётом новых реалий особенно возрастает роль транспортно-логистических объектов, разумно координированной терминальной сети региона, способных обеспечить интересы и цели общего для контролируемой зоны транспортно-экспедиционного пространства. Научная монография О. Д. Покровской даёт повод оценить серьёзность ожидаемых здесь перемен и задуматься о действительных и мнимых проблемах одной из сфер современного транспортного рынка и перевозочного процесса.

Если брать в целом структуру исследования и опираться на определённые автором методологические подходы, то так или иначе обязательно проявят себя приоритеты зарубежного опыта, по традиции отдающего предпочтение при доставке грузов мультимодальным хамам, практике создания «терминальных деревень». В российских условиях такой вариант в чистом виде пока вряд ли может стать реальностью, однако на фоне не всегда внятных установок по поводу логистических центров, призывов быстрее строить некое новое взаимо-

действие грузовладельцев и перевозчиков, складских операторов и экспедиторов при полном отсутствии единого субъекта управления актуальность региональной терминальной сети и выбора удобных для территорий технологий транспортных услуг должна восприниматься как совершенно неотвратимая и уже опаздывающая задача.

В книге главенствующей объявлена траектория грузодвижения от последней точки товарного производства до конечного потребителя доставленной продукции. Подобная схема предполагает естественное дробление крупных грузопотоков по ходу распределения назначений, что понятным образом приводит к трёхэтапному обслуживанию: сначала сбор (концентрация) груза в узлах, далее магистральная перевозка, а в заключительной стадии – адресная дифференциация товаров по получателям. При всей ясности демонстрируемых целей вопрос, тем не менее, в том, насколько специфика такой схемы транспортного сопровождения способна реализоваться в существующих или проектируемых региональных обстоятельствах. Упрощая – какова готовность местной среды. Авторский анализ и сопутствующие ему элементы предлагаемой сетевой конструкции не во всем убеждают придирчивого оппонента.

С одной стороны, в монографии заявлен концептуальный подход к созданию региональной терминальной системы, претендующей на очевидную универсальность (первая глава), а с другой – превалируют интересы индустриального, шахтёрского Кузбасса и Кемеровской области как его административной оболочки (что особенно подчёркивает четвертая глава). При таком несколько смещённом и размытом акценте какие-то смысловые детали и формулировки выглядят по меньшей мере недостаточно логичными.

Самый доказательный пример: в той же первой главе несообразность ее названия («Анализ транспортно-экспедиционного обслуживания процессов грузодвижения массовых сыпучих грузов в существующих условиях»), противостояние содержанию сразу бросаются в глаза. Во-первых, объявлен анализ, но он всего лишь в одном из четырёх параграфов, а остальное – это предпосылки к выбору и сам выбор концеп-

ции формирования терминальной сети региона. Во-вторых, ни основная тема монографии, ни соответствующая ей концепция не сосредоточены на массовых сыпучих грузах (для Кузбасса, понятно, это уголь). То есть более узкая формулировка задач в названии заведомо снижает значение фактически присутствующего содержания. Что, кстати говоря, констатирует и сам автор в чётко и логично обоснованных и прописанных выводах к главе.

Вторая, третья и упоминавшаяся четвертая главы выполняют отведенную им роль. Параметрическое описание терминальной сети и обоснование ее функций, а тем более предлагаемый инструментарий для программного обеспечения решений по транспортной терминальной системе региона, расчёту основных ее параметров вполне адекватны задачам исследования. Они реализуются далее на примере Кемеровской области при различных вариантах числа и дислокации логистических накопительно-распределительных центров, объёмах перевозок груза и прочих условиях, которые учтены в разработанных методиках и позволяют предложить наилучший порядок транспортного обслуживания в расчётном регионе.

Впрочем, здесь тоже есть свой обобщающий мотив для размышлений и даже сомнений. Допустим, основные функции терминальной сети региона предполагают рациональное распределение грузопотоков между видами транспорта и содействие политранспортному обслуживанию грузоперевозок. Но какие региональные инструменты, структуры или органы управления (власти) смогут взять на себя такие функции? Какова тут степень допустимой централизации при формально свободной рыночной среде? Сюда легко добавить и другие сходные по смыслу вопросы.

А функции терминальной сети в отношении клиентуры? Да, можно предписать (что в монографии и сделано) региональным сетевым структурам способствовать снижению транспортной составляющей в себестоимости продукции своих клиентов, но кто добровольно возьмётся жертвовать собственной выгодой ради условного «партнёра», каким образом и, главное, под чьим водительством терминалы должны это обеспечить?





Не менее проблемной представляется и функция терминальной сети, рассчитанная на реализацию глобальных интересов региона (по сути, его администрации, органов власти), которые касаются инфраструктурной готовности к межрегиональной интеграции и выходу в систему международных транспортных коридоров. Опять же вряд ли кто способен на такой подвиг (без всякой иронии), поскольку решение подобных задач требует не только немалых финансовых затрат, но и долгосрочной целенаправленной политики, наличия союзников и сильных административных ресурсов, в том числе и персонифицированных. Прецедентов подобного уровня в стране пока не наблюдается, а абстракциями доказательства не заменишь.

Отдельная тема – логистика и логистические центры, их роль и участие в товародвижении. В книге этим вопросам внимание уделяется преимущественно с точки зрения функциональной, и нет смысла замыкаться на сугубо технологических аспектах. Стоит лучше учесть (или напом-

нить), что подавляющему большинству проектов в сфере логистики присущ один общий недостаток: они ориентированы на зарубежные аналоговые модели и очень плохо соотносятся с российской действительностью. Затраты на логистическое обслуживание, как правило, реальные, а их окупаемость – условная, поэтому оперировать столь сырыми наработками и научными категориями приходится, назовем это так, «в режиме ожидания». Скорее всего, полагаю, мы имеем сегодня абстрактный элемент в абстрактной же схеме, если проецировать логистический механизм на запросы будущей терминальной сети региона.

Размышления они и есть размышления, полезность монографии ими отрицаться не может. Хуже, когда научная работа – в отличие от рецензируемой – не даёт повода оценить её как серьёзный и располагающий к дискуссии исследовательский труд,

Ю. ВЛАДИМИРОВ,
кандидат философских наук ●

FREIGHT – TERMINAL – REGION

Review of the book:

Pokrovskaya O. D. Engineering of Terminal Network of a Region for the Organization of Freightage: Monograph. – Moscow, TransLit ed., 2012. – 192 pp.

The reviewed book contains a concept of poly-transport services in a region based on a technology of terminals. The author refers to the techniques of estimation of parameters of a transportation and forwarding network, substantiates the algorithm of engineering of motor road and railway terminals, analyses possible variants of network approach application to Kuznetsk Basin region.

Key words: region, terminal network, transport, delivery of cargo, logistics.

АВТОРЕФЕРАТЫ ДИССЕРТАЦИЙ

**Научные работы защищены
в Московском государственном
университете путей сообщения**

Афонин С. А. Рациональная технология диспетчерского управления транспортной системой промышленного предприятия/Автореф. дис... канд. техн. наук. – М., 2012. – 21 с.

В диссертационном исследовании представлены технологическая и математическая модели управления технологическими перевозками для транспортной

системы промышленного предприятия, разработана методика построения структуры диспетчерского управления производственным циклом перевозок массовых грузов на примере горно-обогатительного комбината. Предложена и обоснована технология создания системы автоматизации управления движением поездов ОАО «Михайловский ГОК», в период опытной эксплуатации она позволила получить годовую экономию в 6,5 млн рублей.

Королёв В. В. Оптимизация конструкции контррельсов стрелочных переводов на основе анализа фактического состояния пути