

# КАК УВЕЛИЧИТЬ ОБЪЕМЫ ПОГРУЗКИ КОНТЕЙНЕРНЫХ ПОЕЗДОВ С ПОМОЩЬЮ TOS: ОПЫТ ВСК И «СОЛВО»

Осень прошлого года на Дальнем Востоке выдалась жаркой в плане большого объема грузопотоков. В начале ноября 2021 г. работники припортовой станции Находка-Восточная Дальневосточной дороги установили исторический рекорд суточной погрузки контейнеров – 451 вагон (773 контейнера), что составило почти семь контейнерных поездов. По информации отраслевого издания «Гудок», технический план погрузки на станции за ноябрь был перевыполнен в два раза. Большая часть вагонов 10 ноября, когда был установлен рекорд, отправлена с терминалов Восточной стивидорной компании (ВСК, входит в Группу Global Ports).

В пиковый сезон загрузки только ВСК в среднем отгружает за сутки порядка 260–280 вагонов – больше

половины от ноябрьского рекорда в Находке-Восточной. На рост производительности терминала повлиял ряд инфраструктурных нововведений, таких как расширение грузового железнодорожного фронта в тылу причалов, добавление нового грузового пути длиной 434 м, приобретение новой погрузочно-разгрузочной техники. Пропускная способность фронта в этой зоне выросла вдвое. Существенный вклад внесло и развитие ранее установленной системы управления терминалом Solvo.CTMS до более расширенной версии Solvo.TOS 6.5.

Параллельно на терминале проводилось обновление собственной системы электронного документооборота Conterra (разработчик «РОЛИС», входит в группу GlobalPorts), в кото-

рую добавилось много новшеств по части оформления документов по железнодорожному и автомобильному фронтам, а также параллельно внедрялся новый клиентский веб-портал.

«Восточная стивидорная компания» более 10 лет использует ИТ-решения «СОЛВО», периодически модернизируя и обновляя установленный функционал. Также у Global Ports есть успешный опыт применения Solvo.TOS на других своих терминалах.

«Обновление ИТ-архитектуры стало необходимым и важным шагом в условиях бурного роста грузопотока на Дальнем Востоке. Переход на новую систему потребовал отладки, однако по итогам запуска и мы, и клиенты видим рост прозрачности и контролируемости процессов оформления, эффективности обработки грузов. Эти задачи остаются приоритетами для нас, и мы настроены дальше увеличивать производительность», – отметил управляющий директор ВСК Илья Долгий.

## Причины модернизации

Изначально на ВСК существовала своя система электронного документооборота, в связи с чем в предыдущие годы от системы управления требовалась в основном оперативная часть: планирование и управление работами на судовом, железнодорожном и автомобильном фронтах, в складской зоне.

С ростом загруженности грузового терминала появилась необходимость в усовершенствовании системы электронного документооборота и ее



более тесная интеграция с TOS, усиление контроля по каждой операции, чтобы лучше управлять процессами и снижать число ошибок, связанных с человеческим фактором при работе с документами.

### Прозрачность и подотчетность бизнес-процессов

Обновленная система Solvo.TOS на ВСК взяла под автоматизированный контроль не только проверку всех операций терминала по планированию, передвижениям контейнеров и техники, но и данных, поступающих через систему электронного документооборота, а также операций по предоставлению универсальных услуг. Каждый процесс стал прозрачным и подотчетным.

«Каждый контейнер имеет свой профиль в системе, к которому подгружается информация обо всех сопутствующих документах. По каждому отправляемому контейнеру ведется проверка, все ли нужные документы оформлены и согласованы. В противном случае он не покинет территорию терминала. Например, если контейнер должен подлежать ремонту и не был отремонтирован, если опасный груз не был промаркирован, Solvo.TOS не даст совершать с ним дальнейших операций. Более того, система интегрируется с клиентским сервисом и сообщает, если грузоотправитель допустил ошибку в заполнении формы на отправку груза: указал неверные габариты или номер контейнера. Все сверенные и перепроверенные данные отправляются в корпоративную систему электронного документооборота Conterra, которая взаимодействует с другими компаниями и контролирующими органами. Такой же контроль осуществляется и для документов, поступающих на терминал через эту систему», – рассказывает представитель проектной группы «СОЛВО» на ВСК.

### Порядок при взаимодействии с другими участниками цепи поставок

Перешел из ручного в автоматизированный режим контроль по направлению работы с железнодорожными справочниками, содержащими информацию о станциях, платформах, технических условиях и требованиях при проведении погрузочно-разгрузочных работ. В соответствии с этими данны-



ми на базе системы созданы правила по осуществлению и контролю каждой операции на железнодорожном фронте.

«Отдельные правила создаются в системе и для каждой группы клиентов: морская линия, экспедитор, перевозчик. Выдаются разрешения, позволяющие или запрещающие вносить изменения в тот или иной документ, подтверждения на отправку того или иного груза при выполнении ряда условий, связанных с наличием всех необходимых документов и данных. Все процессы стали нагляднее и прозрачнее, при завершении определенного этапа логистического процесса на терминале ИТ-система присылает участнику сообщение, отчет о выполненной операции», – рассказывает руководитель департамента по работе с клиентами и реализации услуг Global Ports Галина Гальцова.

Аналогичный порядок установлен и на всех других фронтах терминала.

### Размещение, поиск и позиционирование

К уже существовавшим в прежней версии системы «СОЛВО» правилам позиционирования и размещения теперь добавлен расширенный функционал для работы с размещением и поиском контейнеров в складской зоне, а также для работающей на терминале техники. Отчеты по зоне отображения

склада стали подробнее. Добавился функционал, облегчающий работу оперативных сотрудников, которые теперь получают и используют в работе больше полезной информации от системы. Так, появились функция проверки правильности размещения контейнеров на платформах с учетом их веса и автоматическая конфигурация постановки на платформу. Более чем в три раза сократилось время планирования. Например, если раньше планирование погрузки 50 вагонов осуществлялось в полуручном режиме и длилось порядка 1,5–2 ч., то сейчас все производится по нажатию кнопки за 15–30 мин.

### Автоматизированный учет ускоренных поездов

«Сейчас ведется работа по достижению безошибочного автоматического планирования ускоренных контейнерных поездов одним направлением на 98–99%. Именно эти цифры являются для нас целевыми. Недочеты еще есть, но все это оперативно корректируется и все равно занимает гораздо меньше времени, чем раньше», – рассказывает управляющий директор ВСК Илья Долгий.

Отметим, терминал обрабатывает порядка 99% таких железнодорожных составов, отправляющихся по России, в страны ближнего и дальнего зарубежья. ■