

ЛОГИСТИЧЕСКОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СУБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОГО РЫНКА ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ И УПРАВЛЕНИИ ЕЮ НА ПОЛИГОНЕ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ



ИГОРЬ ХАХУЛИН
Куйбышевская железная дорога (филиал ОАО «РЖД») начальник Территориального центра фирменного транспортного обслуживания



НИКОЛАЙ СУГРОБОВ
ИВЦ Куйбышевской железной дороги, начальник отдела автоматизированных систем управления сортировочных станций (АСУ СС)



АЛЕКСАНДР КОТОВ
ООО «Элам Систэмз», ведущий программист СамГУПС, аспирант

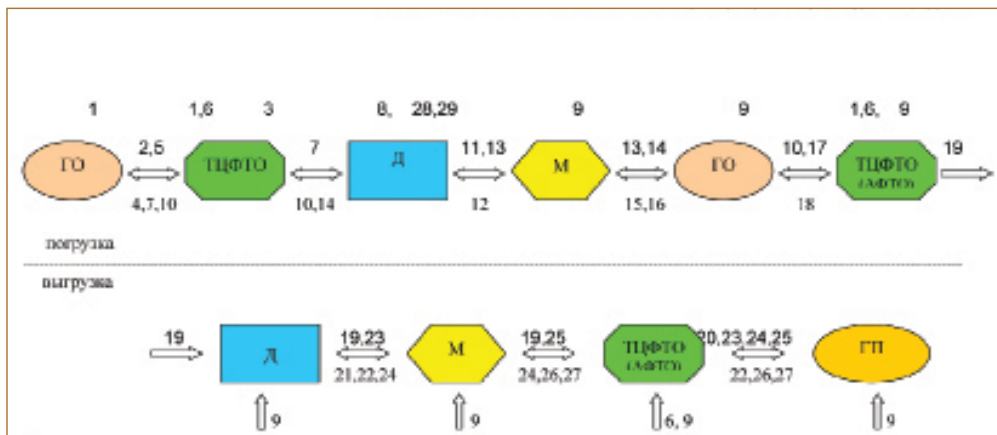
С учетом предложений авторов по организации местной работы и управления ею (погрузкой и выгрузкой на полигоне железной дороге), опубликованных ранее в других изданиях, предлагается следующая схема взаимодействия звеньев логистической цепи при организации погрузки и выгрузки (рис. 1).

Условные обозначения:

- 1 — конвенционные запрещения и ограничения погрузки;
- 2 — заявка на перевозку грузов;
- 3 — согласование заявки;
- 4 — согласованная заявка;
- 5 — УСЗ на перевозку;
- 6 — сведения об оплате перевозки и задолженности ГО ;
- 7 — согласованный УСЗ1;
- 8 — информация о вагонах;
- 9 — сведения договора на подачу и уборку вагонов или эксплуатацию железнодорожного пути необщего пользования;
- 10 — сведения о прикреплении вагонов к заявкам УСЗ;
- 11 — информация о прибытии вагонов на станцию погрузки;
- 12 — результаты осмотра вагонов под погрузку;
- 13 — уведомление о подаче вагонов под погрузку;
- 14 — подача вагонов под погрузку;

- 15 — уведомление об окончании грузовых операций;
- 16 — сдача груженого вагона;
- 17 — накладная на перевозку груза;
- 18 — квитанция о приеме груза к перевозке;
- 19 — перевозочные документы;
- 20 — уведомление о прибытии груза;
- 21 — результаты осмотра вагонов под выгрузку;
- 22 — формирование подачи вагонов;
- 23 — уведомление о подаче вагонов под выгрузку;
- 24 — выдача груза;
- 25 — сдача груженых вагонов;
- 26 — уведомление об окончании грузовых операций;
- 27 — сдача порожних вагонов;
- 28 — ограничения погрузки;
- 29 — регулировочные задания.

Первым звеном логистической цепи организации погрузки остается грузоотправитель. Грузоотправитель в установленном порядке формирует и передает в ТЦФТО заявку на перевозку грузов. После получения согласованной заявки совместно с агентом АФТО формирует проект УСЗ на перевозку грузов. УСЗ формируется с учетом конвенционных запретов и ограничений, действующих на момент его



ГО — грузоотправитель
ТЦФТО — территориальный центр фирменного транспортного обслуживания
Д — служба перевозок
М — служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок
АФТО — агентство фирменного транспортного обслуживания
ГП — грузополучатель

Рисунок 1
Схема взаимодействия звеньев логистической цепи при организации погрузки и выгрузки

формирования. Сформированный проект УСЗ передается в ТЦФТО на согласование. Согласованный УСЗ по датам планируемого периода возвращается грузоотправителю.

Вторым звеном логистической цепи организации погрузки является ТЦФТО. На ТЦФТО возлагаются функции согласования заявок на перевозку грузов, формирования и согласования УСЗ, формирования приоритетов погрузки, управления и координации работы коммерческих диспетчеров и агентств АФТО.

Формирование УСЗ осуществляется с учетом возможности своевременного обеспечения вагонами заявок грузоотправителей, выполнения договоров перевозки и своевременной выгрузки грузов.

Таким образом, ТЦФТО становится основным звеном в управлении процессом организации погрузки.

В процессе организации погрузки контролируется исполнение Дирекцией управления движением (ДУД) приоритетов погрузки, полнота и своевременность подачи вагонов под погрузку.

Третьим звеном логистической цепи организации погрузки является ДУД. На ДУД возлагаются функции организации погрузки: формирование графика и плана подачи вагонов; обеспечение вагонами заявок уточненного сводного заказа (УСЗ) в соответствии с приоритетами погрузки; прогнозирование погрузки; планирование, контроль и анализ выполнения сменно-суточного плана погрузки.

Отвечая за организацию погрузки и находясь под контролем ТЦФТО, ДУД вынуждена контролировать качество учета вагонов под грузовыми операциями, повышать достоверность баланса вагонов, улучшать технологию обслуживания клиентов.

Четвертым звеном логистической цепи организации погрузки является служба коммерческой работы в сфере грузовых перевозок (М). Задачи службы М — осмотр вагона перед подачей под погрузку, проверка правильности погрузки, учет времени нахождения вагонов под грузовыми операциями.

Постоянный контроль качества работы приемосдатчиков со стороны руководителей станции повысит достоверность сведений памяток на подачу и уборку вагонов, позволит избежать негативных компромиссов.

Пятым звеном логистической цепи организации погрузки является грузоотправитель. Задачи грузоотправителя следующие: погрузка вагонов в установленные договором сроки, оформление комплекта перевозочных документов, сдача груженых вагонов перевозчику.

Информирование грузоотправителей о наличии порожних вагонов накануне планируемой даты погрузки и благоприятный режим обслуживания позволят средним и мелким грузоотправителям выполнять договорные сроки погрузки.

Шестым звеном логистической цепи организации погрузки является ТЦФТО (РАФТО). На РАФТО возлагаются следующие функции: прием заявок на перевозку грузов; формирование совместного с грузоотправителями проекта УСЗ; заключение договоров перевозок и другие функции товарных контор.

Переподчинение товарных контор позволит исключить случаи приема непогруженных грузов к перевозке, повысить качество обслуживания грузоотправителей.

Первым звеном логистической цепи организации выгрузки является ДУД. На ДУД возлагаются функции управления процессами организации выгрузки: формирование и контроль выполнения приоритетов выгрузки, прогнозирование выгрузки, планирование, контроль и анализ выполнения показателей выгрузки, формирование и подача вагонов под выгрузку в соответствии с приоритетами выгрузки.

Использование информационных технологий при выполнении вышеперечисленных функций повысит качество обслуживания грузополучателей, позволит избежать неоправданных издержек и убытков перевозчика. Прогнозирование выгрузки улучшит качество планирования перевозок.

Вторым звеном логистической цепи организации выгрузки является служба М. На службу М возлагаются следующие функции: осмотр груженого вагона по прибытию на станцию выгрузки; прием порожнего вагона от грузополучателя или организации, осуществляющей перевалку грузов; учет времени подачи и выгрузки вагонов.

Создание условий качественного приема порожних вагонов от грузополучателей позволит избежать необоснованные издержки перевозчика на передислокацию порожних вагонов в поисках подходящих под погрузку грузов. Заинтересованность в достоверности информации, постоянный контроль со стороны руководителей станций за работой приемосдатчиков повысит достоверность сведений памяток приемосдатчика на подачу и уборку вагонов, позволит избежать негативных компромиссов и издержек перевозчика.

Третьим звеном логистической цепи организации выгрузки является АФТО. На АФТО возлагаются следующие функции: уведомление грузополучателей о прибытии грузов на станцию; проверка дебиторской задолженности; выдача грузов.





Четвертым звеном логистической цепи организации выгрузки является грузополучатель. Функциями грузополучателя являются следующие: выгрузка грузов в установленные договором сроки; сдача порожних вагонов перевозчику.

Пересмотр договоров на подачу и уборку вагонов и технологии работы станции по обслуживанию средних и мелких грузополучателей, информирование о наличии груза до его прибытия на станцию выгрузки — все это повысит качество услуг, позволит избежать негативных компромиссов и неоправданных издержек.

ВЫВОДЫ

В условиях перехода российских железных дорог на рыночные принципы хозяйствования и усиления конкуренции на транспортном рынке возникает необходимость поиска научного инструментария управления процессами организации местной работы, анализа, оценки и оптимизации бизнес-отношений субъектов транспортного рынка и ОАО «РЖД».

Комплексное исследование эффективности управления процессами организации грузовых операций с позиции интегрированной логистики определило основные направления совершенствования бизнес-отношений субъектов транспортного рынка — участников процессов организации грузовых операций.

Базовым научным принципом при решении задач оптимизации управления процессами организации грузовых операций является методологический принцип логистики — системный подход для достижения заданных на плановый период целей.

В качестве инструмента управления процессами организации грузовых операций с использованием информационных технологий предложено использование экономических критериев, позволяющих минимизировать издержки и убытки ОАО «РЖД» и клиентов-партнеров компании.

Комплексное исследование управления процессами организации грузовых операций позволило сделать выводы о необходимости проведения комплекса административных, технических и технологических мероприятий, направленных на улучшение качества календарного планирования перевозок, разработки, внедрения новых и усовершенствования имеющихся информационных технологий; улучшения информационного взаимодействия автоматизированных систем управления; разработки экономических критериев и механизмов управления; совершенствования правового

механизма решения проблем возникновения «складов на колесах» и решения технологических и технических вопросов перевозчика.

Для решения проблемы низкого качества календарного планирования перевозок обосновано предложение, разработаны технология и алгоритмы формирования УСЗ.

Для увеличения погрузочных ресурсов, доходов и снижения издержек перевозчика разработана методика принятия экономически обоснованных решений по использованию вагонов собственности стран СНГ и Балтии. Данная методика может использоваться в АСУ ПР.

Реализация предложений авторов позволит:

- отойти от командно-административных методов управления процессами организации местной работы дороги;
- осуществлять управление процессами организации местной работы дороги на основе экономических критериев, обеспечивающих решение дорожных и корпоративных задач в сложившихся условиях;
- увеличить объемы перевозок, повысить доходы перевозчика;
- исключить негативные компромиссы и минимизировать издержки управления процессами организации местной работы;
- минимизировать издержки и потери от появления «складов на колесах»;
- сократить убытки от просрочки доставки грузов;
- улучшить взаимодействие перевозчика с клиентами-партнерами;
- повысить трудовую и технологическую дисциплину;
- минимизировать издержки и убытки клиентов компании на организацию перевозок грузов;
- повысить имидж ОАО «РЖД» и его устойчивость на рынке транспортных услуг.

Библиографический список:

1. Котов. А.С., Сугробов Н.В. Анализ организации и управления погрузкой на железных дорогах // Вестник транспорта — М.— 2012. — № 2.— С.17—25.
2. Сугробов Н.В., Котов. А.С. Анализ организации и управления выгрузкой на железных дорогах // Вестник транспорта — М.— 2012.— № 2.— С.26—29.
3. Котов. А.С., Сугробов Н.В. Моделирование управления и организации погрузки // Вестник транспорта — М.— 2012.— № 3.— С.26-35.