

ИНФОРМАЦИОННЫЕ И ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

Е.А. Попова¹

¹Филиал Ростовского государственного университета путей сообщения
в городе Воронеж

В статье рассмотрен процесс планирования грузовых перевозок от подачи до согласования заявок на перевозку, произведен анализ причин их отказов и отклонений. Предложены мероприятия для повышения эффективности взаимодействия субъектов, участвующих в планировании и осуществлении перевозок грузов.

Ключевые слова: перевозчик, перевозка грузов, планирование, согласование заявок, АС ЭТРАН.

INFORMATION AND TECHNOLOGICAL ASPECTS OF CARGO TRANSPORTATION PLANNING

E.A. Popova¹

¹Branch of the Rostov State University of Railway Transport in Voronezh

The article considers the process of planning cargo transportation from the submission to the approval of applications for transportation, analyzes the reasons for their refusals and deviations. Measures are proposed to improve the efficiency of interaction between entities involved in the planning and implementation of cargo transportation.

Keywords: carrier, cargo transportation, planning, approval of applications, AS ETRAN.

Активное внедрение в технологический процесс доставки грузов технических средств и информационных технологий способствует взаимодействию железнодорожного и морского транспорта.

Управление процессами перевозок грузов основывается на грамотном планировании всей транспортной логистической системы.

Без дополнительного уточнения с организатором перевозки и организацией, которая отправляет груз не получится произвести отправку продукции к местам потребления. Это делается путем выполнения юридических аспектов перевозки и четкого выполнения процессуальных технологий, связанных с техническими организационными моментами грузоперевозки.

Устав железнодорожного транспорта четко прописывает и определяет обязанности всех участников грузоперевозки, невыполнение которого в принципе может повлиять на качество исполнения транспортной услуги [1].

Качество транспортировки товаров, которые получают заявку на одобрение процесса перевозки, повышается исполнением всех видов работ, которые позволяют грамотно регулировать инфраструктуру железнодорожного транспорта: сокращать время неэффективных простоев; снижать затраты на обработку составов, и их пересортировку на объектах, где имеются соответствующие технические возможности, свести к минимуму денежные затраты и денежные санкции, невыполнение локальных работ.

Для того чтобы отправить свой товар в прямом международном сообщении или не совсем прямом международном, прямом или косвенном смешанном, а также при необходимости включения водных вокзалов в логистическую цепочку транспортировки, документы должны передать в срок, который не превышает 15 дней до начала организации транспортировки товара. При перевозке грузов непосредственно водно-железнодорожным сообщением организация, осуществляющая перевозку водных или железнодорожных грузов, должна подать заявку вовремя.

Если вы отправляете товары по железнодорожным путям, которые не относятся к отправителю, вы можете передать договор лицу, отправляющему товар после урегулирования соглашения с ветвевладельцем [5].

Электронная площадка формирования документа перевозки, а точнее ее функциональные возможности очень помогает сформировать самому без чьей-либо помощи этот документ, при чем общая платформа видит еще и наличие вагонного парка у операторов, собственников вагонов.

Организатору перевозки надо успеть просмотреть и утвердить поданное заявление на перевозку в период не более двух суток (рисунок 1), и, если есть какие-то вопросы перенаправить ее к собственнику подъездного пути или в адрес объекта, который также является участником доставки груза. Но также организатор доставки некой продукции абсолютно может легко не выполнить согласование заявки, так как это изложено в документах Устава [1].



Рисунок 1 – Процедура рассмотрения заявок на перевозку грузов

При возникновении такого рода ситуации организатор доставки обратно высылает эту заявку, и конечно в документе формулирует причину.

Собственники предприятий-организаторов перевозки занимаются рассмотрением поданной заявки для того, чтобы минимизировать ситуации которые могут вызывать вопросы у соответствующих участников процесса доставки, железных дорог иностранных государств и в срок не более 10 дней, когда в сообщении участвуют несколько государств, или когда в процессе перевозке участвуют несколько железных дорог, или когда в процессе доставки еще и в логистическую транспортную цепочку включаются морские порты. После того как все согласования прошла заявка её пересылают всем участникам.

В период 12-15 дней надо уложиться для того, чтобы все процедуры согласования документов прошли успешно, особенно в организации международных поставок грузов, как в прямом, так и непрямом сообщении между государствами.

Как правило, по железной дороге утверждение заявки осуществляется в установленные сроки, а заявка на доставку товаров контейнерами большого объема на внутренних перевозках полностью отменяется. Все участники транспортной организации отметили положительный эффект, так как заявки уже не являются точечными (с поставкой в следующие сутки), и вагоновладельцы к тому же имеют возможность не проходить процедуру согласования документов.

Только в смешанном железнодорожно-водном сообщении утверждение документов возможно около четырех суток, а все остальные надо рассмотреть за сутки [4, 5].

Бывают случаи, когда, руководствуясь Уставом статьей 11, ветвевладелец не принимает к рассмотрению документы [1].

Существуют особенности организации перевозки, когда не всегда возможно выполнить доставку. Такого типа процессы всегда утверждены соответствующими проверяющими организациями и могут быть применены в части отказа от организации перевозки.

Технология транспортировку грузов предусматривает взаимодействие всех звеньев транспортировки и несоблюдение технологии какого-либо одного участника вызывает сбой всей технологической цепочки.

Причинами срыва могут быть всевозможные ошибки в документах, несоответствия юридического характера, сбои как на морском транспорте, так и на железной дороге [2-4].

В целях снижения причин задержек в документообороте, нужно:

- производить реструктуризацию портовых возможностей, как станций, так и самого порта;

- производить организацию перевозки в совокупности со всеми участниками, в том числе всех видов транспорта;

- давать гарантию в технических аспектах перевозки;

- для быстрого формирования документов для экспорта использовать систему ЭТРАН;

- ввод динамического формирования грузовых перевозок (в связи с отсутствием дополнительной технической возможности на железнодорожном транспорте, когда фактические эксплуатационные условия обработки вагонов обычно глобально имеет отличительные признаки от нормы);

- владельцы грузов должны осуществлять процесс планирования перевозок на основе логистического подхода к технологическому процессу всех линейных предприятий в целом – правильно определять сроки погрузки и доставки грузовых вагонов на грузовые объекты;

- использование особенностей образования цены для организации перевозок по определенным числам и назначениям, и остальные механизмы железной дороги в целях увеличения качественного согласования организаций, которые принимают участие в процессе планирования и реализации доставки грузов получателю.

«Грузовые перевозки» (ЭТП ГП) – информационная платформа, дает организаторам перевозки, которые не имеют доступа к системе ЭТРАН, перево-

зить все виды вагонов. Это значительно улучшает перераспределение порожняка грузоотправителям.

Ранее были случаи, когда заявки по разным причинам могли долго оставаться в системе, не получали одобрения и задерживали доставку вагонов без грузов грузоотправителям. Таким образом, был блокирован вагонооборот [2-4].

Особенностью данной торговой платформы является возможность ее использования в мобильном приложении. Использовать такую платформу и при перевозке небольших партий грузов.

Такой документооборот может еще и формировать документы, связанные с банковскими операциями.

В целях обеспечения качественного процесса грузоперевозки, надо уменьшить технологию утверждения документов на всех этапах, информировать всех сопутствующих участников доставки, качественная работа на всем полигоне прохода грузопотока [5].

При соблюдении таких пунктов могут быть улучшены процессы, связанные с оборотом документов:

- оформление перевозки грузов на территорию другой производитель только через систему ЭТРАН;
- программу ЭТРАН продолжать совершенствовать и вводить новые функциональные возможности для решения старых проблем, вызывающих задержку в оформлении, и конечно вводить абсолютно новые функции;
- производить регулярный анализ работы всех участников перевозки, особенно при организации и согласовании твердых ниток;
- для равномерной организации погрузки заранее производить и дорабатывать транспортные цепочки;
- если на железнодорожном транспорте планируется введение ремонта на определенном участке, то информацию об этом выставлять на определенной платформе, которые смогут увидеть все организаторы доставки товаров.

Список литературы

1. Федеральный закон «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» от 10.01.2003 № 18-ФЗ (ред. от 03.07.2016) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2017).

2. Левин, Д.Ю. Управление эксплуатационной работой на железнодорожном транспорте: технология и управление работой железнодорожных станций и узлов: учеб. пособие / Д.Ю. Левин. – Ростов н/Д: Феникс, 2017. – 542 с.

3. Елисеев, С.Ю. Современные системы автоматизированного управления перевозками : учеб. пособие / С.Ю. Елисеев, Г.М. Биленко – М. : МИИТ, 2009. – 314 с.

4. Елисеев, С.Ю. Логистическое управление грузовыми перевозками в транспортных узлах / С.Ю. Елисеев // Железнодорожный транспорт. – 2006. – № 1. – С. 32.

5. Типовая технология согласования заявок на перевозку грузов во всех видах сообщений с учетом возможности инфраструктуры (ред. от 28.12.2010 № 121). – ОАО «РЖД».