



# Резервы систем управления

А.А. МОСКАЛЕВ, генеральный директор НТЦ «Транссистемотехника»

**Один из резервов повышения конкурентоспособности продукции российских промышленных предприятий, без сомнения, связан со снижением транспортной составляющей в стоимости продукции. По экспертным оценкам, эффективная логистика, без изменения действующих тарифов на железнодорожные перевозки, обеспечивает снижение издержек на 3–7%.**

В цепи управления поставками, в части железнодорожного транспорта, существенные резервы, помимо магистрального железнодорожного транспорта, заключены в инфраструктуре необщего пользования: железнодорожных цехах крупных промышленных предприятий и портов, подъездных путях железнодорожного транспорта, погрузочно-транспортных управлениях. Причем это не только физические ре-

зервы, связанные с возможностями технического оснащения и увеличения мощности грузовых фронтов, путевого развития, развития тягового подвижного состава, но и резервы системы управления, технологии организации поездной, маневровой и грузовой работы, работы с вагонами нерабочего парка, учета затрат, расчетов с контрагентами.

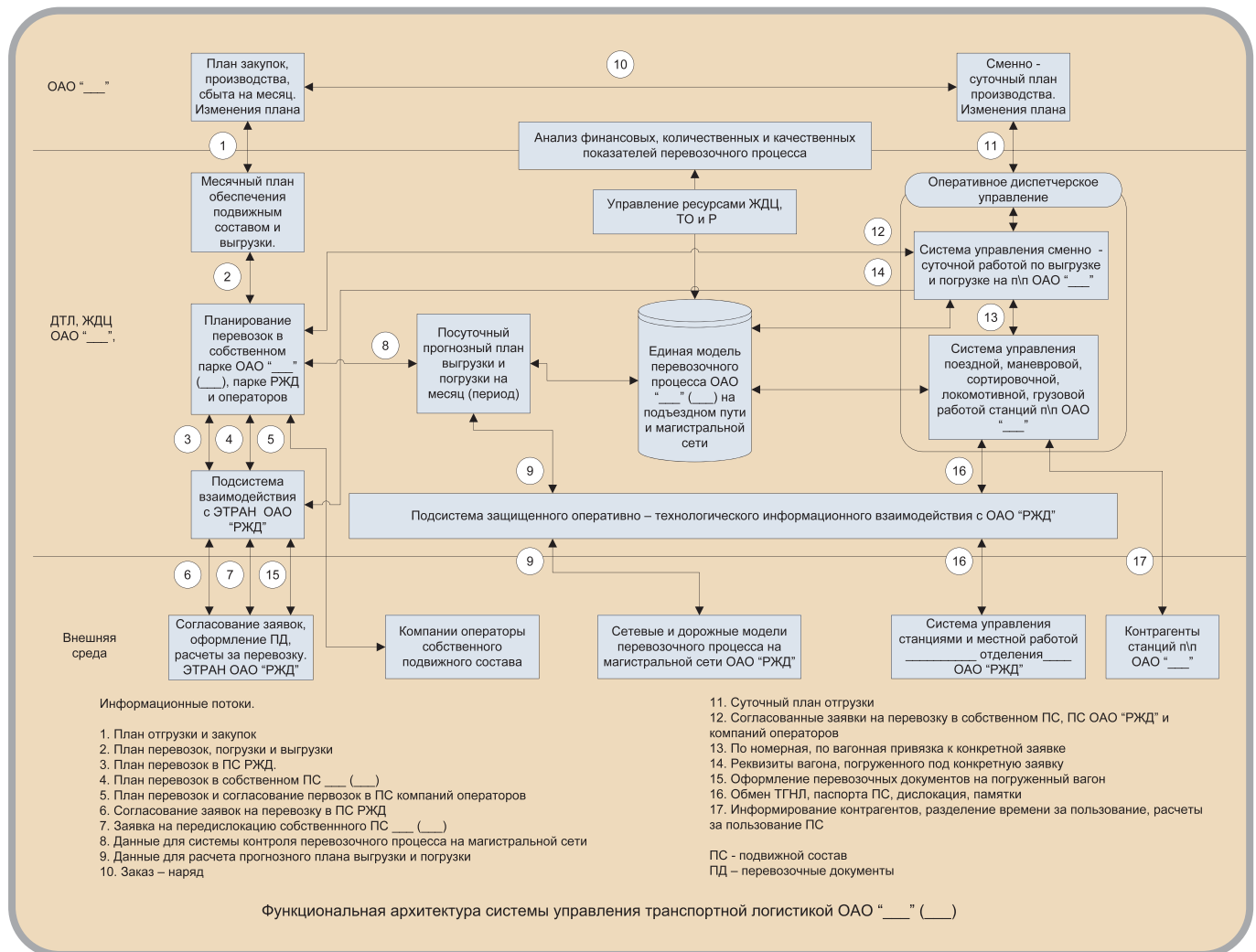
В общем обороте вагона на путях необщего пользования элементы непро-

изводительного простоя вагонов составляют:

- под накоплением — 20–25%;
- ожидание выполнения операций — более 40%.

Оперативной обстановкой на подъездном пути владеет зачастую только смена приемосдатчиков, причем каждый на своем участке. Система оперативного диспетчерского управления основана на вербальных коммуникациях. Координация действий служб железнодорожных цехов между собой и цехами основного производства низка.

Информационная система в лучшем случае представлена системой учета и отчетности, постфактум отражающей итоги эксплуатационной и грузовой работы.





При росте объемов основного производства, увеличении среднесуточного грузооборота, очевидными становятся работы по изменению Единого технологического процесса работы железнодорожного пути необщего пользования предприятия и станции примыкания ОАО «РЖД». И только часть предприятий в этих работах учитывает современное состояние оперативно-технологических автоматизированных систем управления эксплуатационной и грузовой работой, используемых на станциях примыкания, автоматизированных систем оформления перевозочных документов ОАО «РЖД», возможность применения аналогичных автоматизированных систем на станциях подъездного пути. ОАО «РЖД», в свою очередь, при работах над ЕТП ограничивается предложением информационного обслуживания предприятия, а не Единого автоматизированного технологического процесса ввиду отсутствия автоматизированной оперативно-технологической диспетчерской системы управления эксплуатационной и грузовой работой станциями подъездного пути.

Уменьшение непроизводительных простоев подвижного состава на 30–70% по отдельным видам операций, исключение возможности подачи под погрузку неисправных вагонов, вагонов технически исправных, но не годных под перевозку по конкретной заявке, оперативное реагирование на изменения плана отгрузки основного производства и обеспечение подбора подвижного состава в изменившихся условиях, как итог — снижение оборота вагона на 10–15% на пути необщего пользования, практически достижимо за счет резервов системы управления с созданием комплексной автоматизированной системы управления транс-

портной логистикой железнодорожного цеха предприятия.

Система предназначена для автоматизации оперативной деятельности персонала службы перевозок, грузовой, локомотивной и вагонной службы железнодорожного цеха (ЖДЦ) в процессах приема и сдачи поездов (групп вагонов) с (на) станцию примыкания, сортировочной работы, поездной, маневровой и грузовой работы на всех станциях, перегонах, грузовых фронтах предприятия и контрагентов подъездного пути, работы с вагонами нерабочего парка. Объектами управления системы являются все наличные подвижные единицы, находящиеся на территории инфраструктуры, в том числе тяговый подвижной состав, краны, вагоны, используемые в технологических внутривозовских перевозках без права выхода на магистральную сеть.

В процессе работы пользователей система обеспечивает автоматический режим формирования технологических документов, сквозной, связанный документооборот по всей технологической цепочке, контроль норм выполнения операций, ведение установленных учетных и отчетных форм по хозяйствам перевозок — грузовому, локомотивному и вагонному.

Руководящий персонал служб ЖДЦ, диспетчерский состав станций, центра управления перевозками, диспетчерский персонал цехов предприятия получает оперативные инструментальные средства, контролирующие пообъектную, пономерную работу на подъездном пути, причины превышения норм выполнения операций: график исполненного движения (ГИД), график исполненной работы (ГИР), средства контроля элементов оборота вагонов и использования локомотивов, дополнительные возможности для принятия оперативных регулировочных мер, автоматизированного планирования обеспечения плана отгрузки и контроля его исполнения.

Неотъемлемыми частями единой системы являются подсистемы двупольного информационно-технологического взаимодействия с подсистемой планирования отгрузки продукции основного производства, подсистемой оформления перевозочных документов, учета, отчетности и анализа, оперативно-технологическими системами управления перевозок и грузовой работы ОАО «РЖД».

Бизнес-процессы автоматизированной системы настраиваются в соответствии с ЕТП, с обеспечением ведения и

**В национальных транспортных системах России, СНГ, программно — технологические решения НТЦ ТРАНССИСТЕМОТЕХНИКА используются:**

**1. На сети дорог общего пользования (ОАО «РЖД», ОАО «АК «Железные дороги Якутии», Железные дороги Республики Беларусь).**

- Более 2000 систем управления станциями.

- 32 системы управления грузовой работой отделений железных дорог.

- Системы управления сетевыми пунктами технического обслуживания (СПТО).

- Количество пользователей систем более 40 000, включая диспетчерский персонал Центра управления перевозками ОАО «РЖД».

**2. Железнодорожные пути не общего пользования.**

- АСУ станций ж.д. цехов заводов ОАО «Газпром» (Астраханский, Сургутский, Оренбургской филиалы ООО «Газпромтранс»).

- АСУ станции ж.д. цеха ОАО «Выксунский металлургический завод».

- АСУ станций Железнодорожного комплекса АО «Казцинк», Республика Казахстан.

поддержки в актуальном состоянии отраслевой нормативно-справочной информации, соответствии правилам технической эксплуатации, возможностью динамически перенастраиваться при изменении технологии работы, изменениях инфраструктуры.

Применимость решения зависит от готовности функционального и ИТ менеджмента предприятия, к изменениям в системе управления, уровня транспортных издержек, установленных собственником, степени влияния транспортных рисков на деятельность основного производства, развития логистики и ее транспортной составляющей.

**ООО «НТЦ ТРАНССИСТЕМОТЕХНИКА»**

117405, Россия, г. Москва,

Варшавское ш., 125

Тел./факс (495) 781-90-16, 781-90-17

info@transsys.ru

www.transsys.ru