

Управление грузоперевозками в транспортных узлах с применением ЛОГИСТИЧЕСКИХ ЦЕНТРОВ

Сергей ЕЛИСЕЕВ, зам. начальника Департамента управления перевозками ОАО «РЖД», к.т.н.

Особо важными узлами, непосредственно влияющими на работу железных дорог и всего транспортного комплекса РФ, сегодня являются транспортные узлы на стыке с морскими и речными портами.



Сокращение перевозок экспортных и импортных грузов, наблюдавшееся после распада СССР, сменилось с 1992 года устойчивым ростом объемов перевозок экспортных грузов, особенно в смешанном сообщении через порты. Доля экспортных перевозок через порты возросла с 43–45% в 1988–91 годах до 80% в настоящее время.

С 1995-го по 2004 год объемы экспортных перевозок через главные российские морские порты увеличились в несколько раз, а импортных — практически остались прежними. Такое изменение структуры перевозок повлияло на перераспределение грузо- и вагонопотоков по российским железным дорогам, вызывая и необходимость переориентировать работу сортировочных станций.

Особо сложная ситуация с вывозом грузов через порты сложилась на железных дорогах в марте — апреле 2005 года: на сети РЖД было обездвижено более 20 тысяч полувагонов с грузами, следующими в адрес припортовых станций. Причин тому две. Первая — предъявление грузов в адрес портов Новороссийский, Мурманск и Находка (порт Восточный) в объемах, превышающих их перерабатывающие возможности. И вторая — неритмичный и несогласованный подвод грузов к портам и пунктам перевалки, возникающий из-

за отсутствия единого транспортного конвейера, разобщенности видов собственности и систем управления транспортом. В итоге железнодорожники несли потери около 2,2 млн. рублей в сутки.

Сегодня в стране не существует органа, оперативно регулирующего перевозку грузов в Единой транспортной системе РФ: оперативное управление перевозочным процессом разобщено по видам транспорта. Никто пока не может организовать перевозку в интересах грузовладельца и с оптимальной выгодой для всех участников процесса.

Железнодорожный транспорт — основное слагаемое единого транспортного комплекса (ЕТК) страны. На его долю приходится 80% всех грузоперевозок. Инфраструктура железнодорожного транспорта представляет собой наиболее протяженную транспортную сеть, которая охватывает все экономически важные регионы страны и гармонично вписывается в систему международных транспортных коридоров.

Принимая во внимание тот факт, что железнодорожный транспорт является основным магистральным видом в ЕТК страны, имеет мощнейшие информационные ресурсы, каналы связи и программно-вычислительные комплексы, логично сделать заключение, что именно ОАО «РЖД» надлежит стать инициатором и учредителем системы Логистических Центров, организующих взаимодействие по организации перевозок с участием смежных видов транспорта и других участников транспортировки грузов на основе логистических технологий. В интересах и в силах ОАО «РЖД» как крупнейшего участника транспортного рынка — возглавить

объединение усилий, направленных на ликвидацию проблем стыковых пунктов и на создание эффективно действующего ЕТК России.

Основная задача такой логистической системы — обеспечить взаимодействие всех участников транспортного процесса при перевозке продукции от производителя до потребителя. Функционирование этой системы должно строиться на следующих принципах:

- изучение рынков производства и сбыта (как в России, так и за рубежом) и привлечение грузоперевозок в российскую транспортную систему;
- выстраивание логистической цепочки от производителя до потребителя с участием всех видов транспорта и вспомогательных организаций;
- реализация логистической цепочки — управление процессом транспортировки;
- несение ответственности за реализацию логистической цепочки на всем пути следования груза.

В последние годы на российских железных дорогах подготовлены необходимые предпосылки и база для создания Логистической Системы:

- создана самая мощная транспортная компания страны — ОАО «РЖД»;
- создана развитая инфраструктура путей сообщения, имеющая резервы для увеличения провозной способности;
- создана единая централизованная вертикаль оперативного управления перевозками на базе ЦУП — ДЦУ — ЦУМР — ДС;
- создана мощная информационная база, объединяющая все информационные потоки железнодорожных перевозок (технологии, каналы связи, программно-вычислительные комплексы);
- созданы автоматизированные системы управления перевозками;
- создана правовая база, позволяющая перейти на договорные взаимоотношения со всеми участниками и поль-

зователями услуг транспортного комплекса России;

- ведется разработка и внедрение Единых технологических процессов (ЕТП) работы транспортных узлов на базе АСУ.

Нельзя не учитывать международный аспект проблемы. Географическое положение России предоставляет ей неисчерпаемый ресурс — быть связующим звеном в грузоперевозках между Западной Европой, Восточной Азией и Америкой. Между тем, существующие возможности транзитных грузоперевозок по российской территории используются сейчас не более чем на 2%, и в последнее время имеют отрицательную динамику.

Одна из главных причин тому — опять же отсутствие единой структуры, организующей перевозку грузов с участием разных видов транспорта. Необходимо принципиально переосмыслить подходы к повышению эффективности работы транспортных коридоров. Прежде всего, иные принципы должны быть применены к управлению работой в транспортном коридоре как к единой системе организации транзитных перевозок через территорию нескольких государств. Тут требуется создать общую структуру управления, которая бы загрузила транспортный коридор при сильной экономической заинтересованности в наращивании объемов транзитных перевозок.

Итак, ОАО «РЖД» как крупнейший отечественный перевозчик призвано стать стержнем ЕТК РФ и возглавить создание единой российской логистической системы.

Для координации всех видов транспорта необходимо выстроить межтранспортную логистическую систему на базе Логистических Центров, организующую взаимодействие всех участников транспортного процесса. Цели создания такой логистической системы:

- обеспечение беспрепятственного прохождения грузов через стыковые пункты транспортных узлов;
- оптимизация перевозочного процесса с участием нескольких видов транспорта;
- ускорение продвижения внешне-торговых грузов;
- максимальное использование существующих возможностей всех видов транспорта и портов России;

- привлечение дополнительных грузопотоков в транспортные коридоры, проходящие по территории РФ.

Достижение этих целей в конечном итоге позволит снизить затраты грузовладельцев на перевозку, уменьшить транспортную составляющую в стоимости продукции, повысить доходности и устойчивость функционирования транспортного комплекса России, будет способствовать развитию экономики страны в целом.

Управление грузопотоками с участием смежных видов транспорта может быть реализовано на базе логистических центров, охватывающих всю «транспортную» территорию страны. Такая система должна быть создана по вертикальному централизованному принципу: Главный Логистический Центр — Региональные Логистические Центры — Районные Логистические Центры Транспортных Узлов.

Оптимальным вариантом организационно-правовой формы видится создание на базе ОАО «РЖД» дочерней компании — ОАО «Российская Логистическая Система».

Поскольку для экономики привлекательнее более эффективное использование или развитие уже существующих инфраструктур, нежели строительство новых, то при вхождении в ОАО «РЛС» нынешних транспортных компаний (экспедиторских, стивидорских и других) наиболее рационален вариант взаимного обмена акциями.

Забегая вперед, можно сказать, что прообразы Логистических Центров уже работают в системе ОАО «РЖД». Это 3 Логистических Центра: Новороссийского транспортного узла (на базе станции Новороссийск), Северо-Кавказской жд. в Ростове и Октябрьской жд. в Петербурге. Аналогичные Центры создаются на Дальневосточной и Калининградской жд.

Логистические Центры в транспортных узлах целесообразно создавать на коммерческой основе, когда участниками являются акционеры смежных видов транспорта, других причастных организаций, а также частные лица.

О задачах Логистических Центров

Главный Логистический Центр должен решать задачи стратегического уп-



равления грузопотоками, оперативно координируя деятельность Региональных Логистических Центров во взаимодействии с центральными управляющими органами разных видов транспорта и международной логистической системой.

Региональные Логистические Центры должны осуществлять оперативное управление в рамках своего региона во взаимодействии со смежными РгЛЦ и Районными Логистическими Центрами транспортных узлов региона.

Районные Логистические Центры Транспортных Узлов, концентрируя информационные ресурсы, аккумулируют в себе и реализуют на консолидирующей основе все технологические функции единого управления транспортным комплексом решающих узлов.

Основной задачей Логистических Центров Транспортных Узлов является обеспечить налаженное технологическое взаимодействие всех участников процесса в транспортном узле.

Функционирование современной системы управления процессом перевозок на любом виде транспорта возможно только благодаря ускоренному, широкомасштабному и повсеместному внедрению комплекса Автоматизированных Систем и Технологий (АСиТ) на всех уровнях управления.

На железнодорожном транспорте созданы мощнейшие информационные ресурсы, сконцентрированные в Главном Вычислительном Центре ОАО «РЖД» и Информационно-Вычислительных Центрах дорог, имеются современные каналы связи, позволяющие вести оперативный обмен данными практически с любой точкой страны. Эти информационные ресурсы и каналы связи остро востребованы всеми участниками транспортного процесса.

Технология логистического управления грузо- и вагонопотоками должна основываться на принципе диспетчеризации с использованием всего комплекса взаимосвязанных информационно-управляющих АСиТ.

Одна из главных задач автоматизированных систем, обеспечивающих ло-

СУЩЕСТВУЮЩИЕ ВОЗМОЖНОСТИ ТРАНЗИТНЫХ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПО РОССИЙСКОЙ ТЕРРИТОРИИ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ СЕЙЧАС НЕ БОЛЕЕ ЧЕМ НА 2%, И ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ВРЕМЯ ИМЕЮТ ОТРИЦАТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ



гистическое управление грузопотоками в крупных узлах, — организовать согласованный подвод грузов и подвижного состава к стыковым пунктам различных видов транспорта: портам, перегрузочным станциям, основным терминалам...

Груженный подвижной состав, следующий в адрес порта, с момента появления информации о нем в автоматизированной системе учета наличия и продвижения подвижного состава и грузов (для железнодорожного транспорта это система «ДИСПАРК») через связь с другими системами — «Сириус», «ЭТРАН», «Грузовой экспресс», «АСУ ЦУМР», ускоренно продвигается к станции назначения. Время его продвижения на всех этапах контролируется. Постоянно прогнозируется срок прибытия под выгрузку и одновременно планируется подход судна, на которое должен быть перегружен груз.

Определение точного времени подхода состава под выгрузку в транспортный узел (на каждый подъездной путь, грузовой фронт) позволяет заблаговременно спланировать и обеспечить готовность грузового фронта, средств погрузки-выгрузки, людских ресурсов и автотранспорта. Это особенно важно при подвозе сырья для промышленных комплексов, технология работы которых выстроена на непрерывном цикле и которые пока что вынуждены держать на складах страховочный запас сырья, омертвляя оборотные средства.

Технология работы Логистического Центра Транспортного Узла должна основываться на едином сквозном технологическом процессе работы уз-

ла, предусматривающем согласованный со всеми участниками процесса подвод грузопотоков и порожнего подвижного состава, обеспечивающего дальнейшую перевозку груза. Для этого важно сформировать адекватную экономическую и правовую основу, определить типовые обязательства сторон, а также санкции за их невыполнение.

Создание и внедрение на основе ЕТП транспортного узла автоматизированной системы управления транспортным комплексом узла должно быть информационно и технологически увязано с Главным и Региональными Логистическими центрами, логистическими службами смежных видов транспорта, крупными производителями продукции, Центром управления перевозками (ЦУП) ОАО «РЖД», дорожными центрами управления перевозками (ДЦУ), центрами по управлению местной работой (ЦУМР) отделений железных дорог.

Обеспечить сбалансированность процессов планирования погрузки, самой погрузки, пропуска груза до станции назначения, выгрузки на стыках взаимодействия со смежными видами транспорта можно, лишь заблаговременно передав из системы СФТО через ЦУМР района планирования погрузки в ЦУМР района выгрузки информацию о параметрах перевозки (род и количество груза, дата необходимого прибытия). После подтверждения возможности организовать перевозку, согласованная заявка должна быть возвращена для ее реализации.

Такое управление обеспечит эффективное формирование судовых партий, причем заблаговременно, а не на подходе к станции назначения, когда вагоны простаивают в ожидании выгрузки.

По фактам простоя вагонов в ожидании выгрузки по вине участников транспортного процесса, согласовавших планируемую перевозку, последние обязательно должны возмещать эти потери железнодорожному транспорту.

Любая подборка вагонов, которая выходит за рамки установленной системы организации вагонопотоков по просьбе смежных участников транспортного процесса, последними должна оплачиваться: этот вид работы является дополнительной услугой.

ЕТП работы транспортного узла должен предусматривать, помимо прочего, организацию взаимодействия органов государственного контроля: таможен-

ной, пограничной, ветеринарной, санитарно-эпидемиологической и иных служб.

Новая концепция организации перевозочного процесса, разработанная Департаментом управления перевозками ОАО «РЖД», опирается на комплекс современных управляющих технологий, основу которых составляет система «Сириус».

Основным источником финансирования логистических центров должна являться плата за оказываемые услуги при транспортировке грузов различными видами транспорта.

В целях привлечения клиентов целесообразно устанавливать привлекательные тарифы на оказываемые услуги, а необходимый объем финансирования получать благодаря большому обороту денежных средств, сопровождающему увеличивающийся поток перерабатываемых грузов. Дополнительными источниками финансирования логистических центров видятся плата за услуги интернет-магазина и плата за рекламу товаров.

Одним из видов работы информационно-аналитических отделов Логистических Центров будет обслуживание специально созданных сайтов Интернета, на которых должна размещаться информация о товарах, перерабатываемых на территории логистического центра и продаваемых фирмами-клиентами.

Создание логистической системы позволит:

- сократить время передачи грузовых единиц с одного вида транспорта на другой;
- рационально использовать инфраструктуру всех видов транспорта;
- расширить перечень услуг, оказываемых при транспортировке грузов и выполняемых по современным требованиям — «от двери до двери» и «точно в срок»;
- ускорить расчеты за перевозки и дополнительные услуги, сократить расходы на развитие электронного документооборота на каждом виде транспорта в отдельности, уменьшить затраты, связанные с обработкой бумажной документации;
- сократить время таможенных, сертификационных и других процедур;
- повысить качество предоставляемых услуг до международного уровня.

И как результат — увеличить конкурентоспособность российской транспортной системы и рост доходности транспортного комплекса России в целом.