

ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ГРУППЫ ОКТЯБРЬСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

**А.И. ПЕТРОВ, заместитель начальника службы перевозок Октябрьской железной дороги —
начальник логистической группы**

В 2005 г. в Диспетчерском центре управления перевозками (ДЦУ) Октябрьской железной дороги на базе портовой группы диспетчеров (ДГП порт) была создана логистическая группа. Ее основными задачами являются выбор оптимального продвижения вагонопотоков в направлении припортовых станций дороги на основе ежедневного анализа обстановки, складывающейся на перегрузочных терминалах, тесное взаимодействие с отправителями и получателями грузов, экспедиторскими организациями, увеличение доходов дороги от перевозок грузов и оказания транспортных услуг пользователям инфраструктуры железнодорожного транспорта, разработка и реализация новых видов услуг.

Совместно с Дорожным центром фирменного

транспортного обслуживания (ДЦФТО) и службой перевозок дороги логистическая группа согласовывает основные и дополнительные планы перевозок экспортных грузов на основании поданных заявок ф. ГУ-12. Логистическая группа также контролирует отгрузку внешнеторговых грузов на полигоне сети в соответствии с согласованным ОАО «РЖД» планом завоза, осуществляет оперативное планирование и контроль за перемещением внешнеторговых грузов, следующих в адрес морских и речных портов дороги, разрабатывает совместно с терминалами и экспедиторами краткосрочный (на одни сутки) и среднесрочный (на трое суток) план подвода поездов на припортовые станции.

Диспетчеры группы определяют необходимость корректировки плана подвода поездов совместно с логистическими группами на станциях Новороссийск и Туапсе, передают для исполнения согласованный и утвержденный план подвода поездов в ДЦУ дороги, контролируют его выполнение, а в случае нарушения

вносят изменения, согласованные с припортовыми станциями. Логистическая группа также контролирует выполнение плана подачи морского тоннажа под вывоз грузов, разрабатывает оперативные задания по обеспечению своевременной отгрузки и формированию судовой партии на основании договоров, заключенных ДЦФТО на организацию перевозки грузов по варианту «вагон - борт судна».

К функциям группы относится также подготовка предложений для руководства дороги по предотвращению скопления грузов перед припортовыми станциями, при возникновении «форс-мажорных» обстоятельств и по работе с экспедиторами и грузовладельцами, не обеспечивающими своевременный вывоз грузов морским тоннажем. Работники группы анализируют наличие грузов на складах порта, ежедневно готовят справочно-аналитический материал по работе портов, выполняют ежемесячный анализ работы портов и нефтеперевалочных баз.

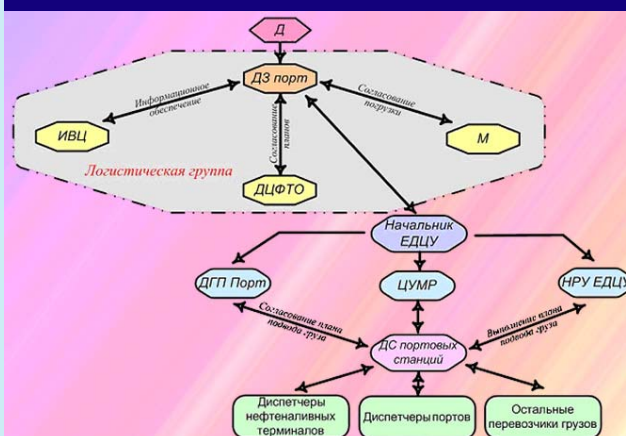
Помимо этого логистическая группа формирует справочно-информационную базу Информационно-логистического центра дороги (ИЛЦ), проводит постоянную работу с грузовладельцами, трейдерами и экспедиторами по своевременному обеспечению морским тоннажем исполненных перевозок, информирует пользователей услуг инфраструктуры железнодорожного транспорта о необходимости изменения условий перевозок в связи с возникновением обстоятельств, не зависящих от дороги, и принимает согласованные решения, разрабатывает и представляет руководству дороги предложения по дальнейшему совершенствованию логистических технологий транспортного обслуживания.

Основной документ, который формируют диспетчеры логистической группы, – суточный план подвода поездов на припортовые станции Октябрьской железной дороги Автово, Новый Порт, Мурманск и Высоцк (для остальных станций - в зависимости от наличия груза в подходе). Этот документ формируется с 15.00 до 16.00 на основе данных, получаемых из интегрированной базы ИЛЦ. При этом учитываются:

- остатки не выгруженного груза на 18.00 прошедших суток;
- подход поездов к станциям, очередность их следования, образование груза на ближайших сортировочных станциях, вид тяги, с которой следуют поезда, маршруты следования;
- занятость подъездных путей и фронтов выгрузки;
- наличие груза на складах;
- накопление судовых партий;
- сроки доставки;
- подход флота;
- техническое состояние подъездных путей и исправность механизмов.

Суточный план согласовывается с начальниками решающих станций, начальниками и центрами управления местной работой отделений (ЦУМР), ДЦУ и подписывается начальником службы дороги. Кроме

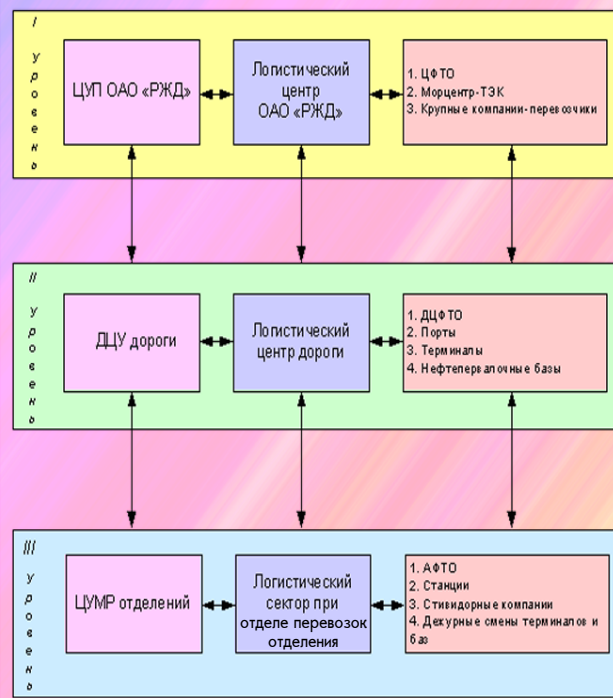
Структура логистической группы (схема взаимодействия)



ввода под выгрузку экспорта, в плане учитывается и ввод порожних вагонов под погрузку импорта и определяются размеры отправления порожних вагонов со станций с выделением кольцевых маршрутов.

С учетом дополнительных заданий руководства и заявок портов суточный план в 18.00 передается на исполнение в Диспетчерский центр управления. В процессе работы он может корректироваться в зависимости от информации, получаемой от ИЛЦ (изменение ситуации на складах, задержки подхода судов, сбои движения на соседних дорогах и т.д.)

Структура логистического центра и схема взаимодействия участников транспортной цепочки в рамках ОАО «РЖД»



Работники логистической группы на основании данных Информационно-логистического центра формируют необходимый справочный материал по работе припортовых станций, в том числе следующие справки:

- о работе припортовых станций по выгрузке вагонов на 6.00 (план выгрузки за сутки);
- о фактической выгрузке экспортных грузов на 18.00;
- о ежесуточной погрузке на портовые станции Октябрьской дороги станциями сети;
- о приеме груза по стыковым пунктам дороги с разделением по стыкам, станциям, родам груза, с отметкой маршрутов и разборочных поездов, рода подвижного состава, времени поступления на дорогу;
- по «брошенным» поездом с отметкой причин бросания.

При планировании завоза экспорта на следующий месяц данные ИЛЦ являются важной информацией, особенно для прогнозирования ситуации на переходе с одного месяца на другой. Для более точного планирования завоза груза на предстоящий месяц проводится анализ сложившейся обстановки. В ходе его выполнения изучается общее наличие груза, находящегося в движении по сети с подразделением по дорогам, прогнозируется ввод новых мощностей, оцениваются пропускные способности станций и подходов к ним, проводится анализ работы в сравнении с аналогичными периодами прошлых лет.

Результатом работы логистической группы стало улучшение основных эксплуатационных показателей. Так, в 2005 г. по сравнению с 2004 г. возросла ежесуточная выгрузка вагонов на станциях Автово, Высоцк, Мурманск и в целом по дороге. Снизились простои вагонов под одной грузовой операцией (на станциях Выборг на 16 ч, Новый Порт - на 9,3, Автово - на 3,9 ч).

Снизилось количество «брошенных» вагонов в адрес морских портов Северо-Западного региона в среднем на 453 вагона в сутки. Это способствовало ускорению оборота вагона на 0,04 сут. Экономический эффект составил почти 30 млн. руб. в год.

Выгрузка в морских портах увеличена более чем на 280 вагонов в сутки, что составляет 58% общего роста выгрузки в 2005 г. в целом по дороге. Оборот местного вагона на дороге ускорен на 0,06 сут. Принимая во внимание увеличение объемов выгрузки именно по портам, можно сделать вывод о том, что около 50% ускорения оборота вагона достигнуто за счет стабильной работы логистической группы. Учитывая этот положительный опыт, представляется целесообразным построить всю структуру интегрированной логистики по трехуровневой системе с выделением трех вертикалей.

Первый уровень. При Департаменте управления перевозками ОАО «РЖД» создается Логистический центр (ЛЦ), который взаимодействует с Центром

фирменного транспортного обслуживания, Морцентр-ТЭКом и крупными компаниями - перевозчиками. Взаимодействие этих структур выражается в согласовании заявок на погрузку грузов в направлении портов, основных и дополнительных планов.

Работники Логистического центра после принятия утвержденных планов выдают в ЦУП ОАО «РЖД» графики ритмичной отгрузки массовых грузов, следующие в направлении портов. ЛЦ должен располагать определенными полномочиями, чтобы нести ответственность за погрузку грузов только маршрутами (если это определено заявками и подтверждено указаниями Департамента управления перевозками), ритмичность отправления маршрутов с учетом принятых дополнительных планов, регулирование движения маршрутов (при необходимости их «бросания» и «подъема») на всем полигоне движения, а также контролировать доставку грузов во избежание просрочек и решать другие вопросы, возникающие в ходе всего перевозочного процесса.

Второй уровень. При начальнике службы перевозок железной дороги создается логистическая группа. В ее задачи входит:

- анализ сложившейся ситуации с продвижением груза в направлении портов, на основании которого формируется суточный план ввода поездов на припортовые станции, выдаваемый работникам ДЦУ для исполнения;
- взаимодействие с ДЦФТО, портами, терминалами и нефтеперевалочными базами по приему и согласованию заявок на погрузку грузов с учетом возможных объемов переработки и местных условий;
- работа с руководством портов, нефтебаз и терминалов, а также с местными администрациями по вопросам ритмичной переработки ранее принятых грузов;
- рассмотрение перспектив развития портов, терминалов, нефтебаз;
- организация и проведение координационных совещаний с участниками перевозочного процесса и другие вопросы, определенные положением о логистической группе.

Третий уровень. При начальнике отделения железной дороги создается логистический сектор, в задачи которого входит работа с дежурным аппаратом станций, старшими смен стивидорных компаний, терминалов и нефтебаз по отслеживанию ситуации состояния перевалочных комплексов (занятости фронтов выгрузки, складских емкостей, наличия судов у причалов и т.д.)

По нашему мнению, создание такой логистической структуры будет способствовать дальнейшему совершенствованию транспортного обслуживания и улучшению организации перевозок внешнеторговых грузов.

г. САНКТ-ПЕТЕРБУРГ