

UDK 33

Султанова Дина Абдуллаевна, Ведущий специалист

ООО «STA LOGISTIC EAST»

Sultanova Dina Abdullayevna, Leading Specialist

LLC "STA LOGISTIC EAST"

Uzbekistan, Tashkent

ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ ПЛАНИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы существующей системы планирования грузовых перевозок. Предлагается сокращение рассмотрения заявок клиентов с учётом использования современных цифровых технологий.

Ключевые слова: грузовая перевозка, цифровизация, планирование, технология, частотный анализ.

WAYS TO IMPROVE THE SYSTEM OF CARGO TRANSPORTATION PLANNING BY RAIL WAY

Abstract. The article discusses the issues of the existing system of cargo transportation planning. It is proposed to reduce the consideration of customer applications, taking into account the use of modern digital technologies.

Keywords: freight transportation, digitalization, planning, technology, frequency analysis.

Повышение эффективности и качества работы железных дорог в условиях недостатка инфраструктуры АО «Ўзбекистон темир йўллари» в большой мере зависит от правильно организованной системы планирования грузовых перевозок и организации перевозочного процесса. Концепция развития АО «Ўзбекистон темир йўллари» до 2030 года определяет следующие задачи, связанные с планированием перевозок грузов:

- обеспечение перевозки предъявляемых грузов за счет развития комплексного обслуживания грузоотправителей и повышения качества грузовых перевозок;

- укрепление взаимосвязи и взаимодействия АО «Ўзбекистон темир йўллари» на внешнем рынке и развитие зарубежной деятельности;
- опережающее развитие инфраструктуры для обеспечения перевозок, планируемых на перспективу, повышение эффективности;
- переход на цифровую железную дорогу.

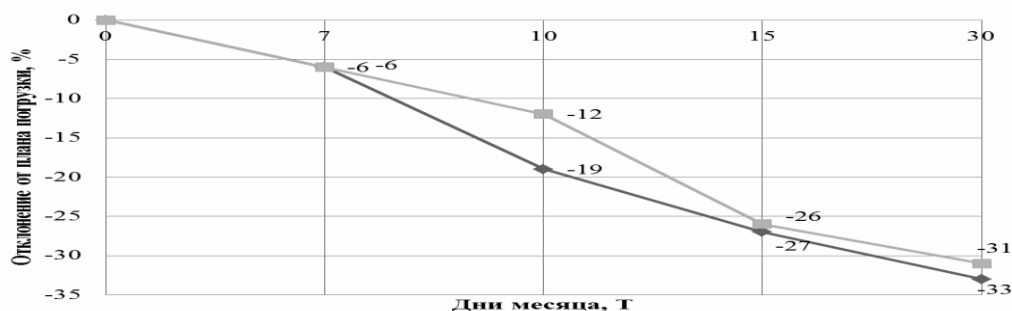


Рисунок 1. – Динамика невыполнения заявок формы ГУ-12 на перевозку грузов (РЖУ Ташкент).

Как видно из рисунка 1 (по данным Регионального железнодорожного узла АО «Ўзбекистон темир йўллари» за 2 месяца 2022 года), прослеживается увеличение случаев несоответствия фактически погруженных и заявленных на перевозку грузов, что приводит к невыполнению плана погрузки к концу месяца. Доля объемов перевозок, подтвержденных заявками грузоотправителей на момент согласования плана перевозок, составляет в среднем по предприятию не более 55 %.

Для существующей технологии планирования перевозок грузов в АО «Ўзбекистон темир йўллари» разработаны схемы согласования заявок на перевозку грузов, одна из которых представлена на рисунке 2.

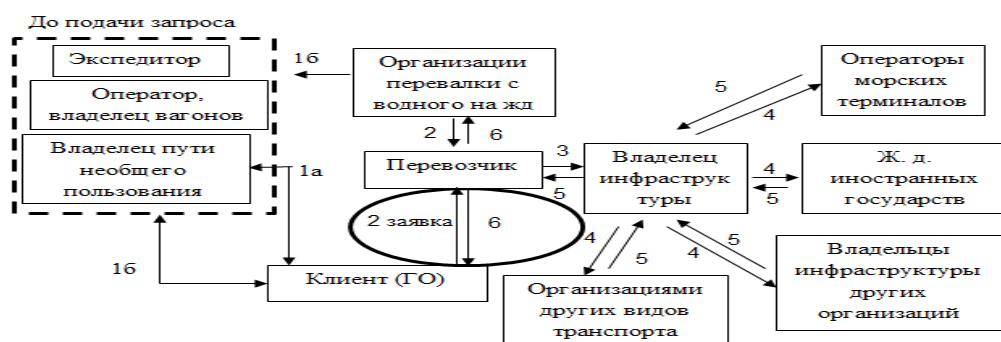


Рисунок 2. – Согласование заявки на перевозку грузов: 1а – согласование заявки до ее подачи перевозчику, если грузоотправителю (ГО) не принадлежит путь необщего

пользования; 1б – согласование до подачи заявки; 2 – подача заявки перевозчику; 3,4,5 – согласование заявки; 6 – возвращение заявки грузоотправителю

В настоящее время наиболее остро стоящей проблемой является изменение заявленных объемов (отказы грузоотправителей и отклонения части заявок). Для осуществления перевозки грузов АО «Ўзбекистон темир йўллари» необходимо согласование заявки формы первичного документа ГУ-12 с операторами подвижного состава, которые, зачастую выбирая для себя наиболее доходные перевозки, не обеспечивают перевозки подвижным составом в полном объеме. Это приводит к тому, что АО «Ўзбекистон темир йўллари» приходится ограничивать прием грузов к перевозке. Следствиями недостатков существующей системы планирования, являются:

- загруженность и скопление вагонов на железнодорожных линиях;
- рост числа отставленных от движения поездов;
- многократная переработка вагонов на технических станциях.

На основе анализа по диаграмме Парето причин отказов и отклонений в согласовании заявок установлено, что наиболее значимыми являются: изменение вида сообщения, а также отказы логистических центров. Нами был проведен анализ процесса непрерывной подачи заявок при действии их не более 45 календарных дней в смешанном железнодорожно-автотранспортном сообщении за период 2021 года в сравнении с месячным планированием, введенном для экспорта и внешнеторговых организаций по согласованию объемов перевозок экспортных, импортных и транзитных грузов в международном сообщении с распределением их по кварталам, родам грузов и пограничным переходам. Было выявлено несоответствие между принятыми планами погрузки и фактическими объемами.

Выявлено, что АО «Ўзбекистон темир йўллари» теряет доходы от полного или частичного отклонения заявок, предъявляемых грузоотправителями на стадии согласования. С введением планирования

перевозок на календарный месяц заявленный объем грузов по плану увеличивается с 70 до 84 % и уменьшается по дополнительным реестрам с 30 до 16 %. Кроме того, число согласованных плановых заявок возрастает, снижается объем заявок по дополнительным реестрам, а процент отклоненных, наоборот, увеличивается. В целях анализа выполнения сроков планирования перевозок грузов по «Уставу железнодорожного транспорта» (Устав) были обработаны заявки формы ГУ-12 и проведен частотный анализ, на основании которого определена величина средней продолжительности выполнения заявки (рисунок 3).

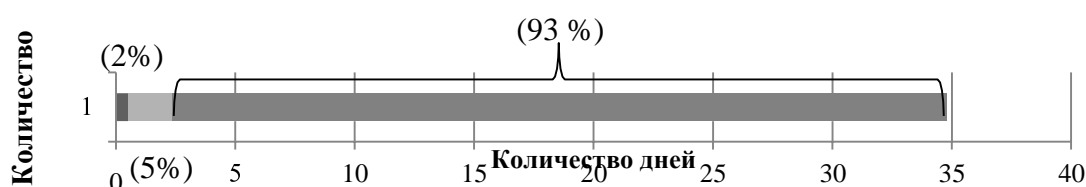


Рисунок 3. – Средняя продолжительность выполнения одной заявки:

- — продолжительность 1-го периода (число дней от подачи заявки до окончания ее рассмотрения);
- — продолжительность 2-го периода (число дней от окончания рассмотрения заявки до начала ее действия);
- — продолжительность 3-го периода (число дней от начала до окончания действия заявки)

По результатам анализа было установлено, что согласование заявок и время от окончания согласования заявки до начала ее действия ниже сроков, установленных Уставом (согласование с перевозчиком должно быть не более 2 дней, а с владельцем инфраструктуры 10 дней), но при этом средний период действия заявки имеет достаточно длительную продолжительность 33 дня. Главными факторами, влияющими на отставание от запланированной погрузки грузов и достоверность плана перевозок, являются:

- планирование перевозок грузов на длительный срок (действие заявки 45 дней), недостатком которого является невозможность прогнозирования тех обстоятельств, которые изменят план погрузки;
- технология непрерывной подачи заявок, главная причина которой

кроется в том, что на практике реальная эксплуатационная обстановка часто существенно отличается от нормативных условий;

- месячное планирование в международном сообщении на экспорт по Соглашению, так как грузоотправители не имеют долгосрочных планов реализации своей продукции.

При разработке планирования грузовых перевозок предлагается сократить рассматриваемые сроки до недели, однако осуществить данное предложение в рамках действующих технологий в полной мере не представляется возможным. Цифровая трансформация АО «Ўзбекистон темир йўллари» по оценкам экспертов уже позволяет снизить период планирования и реализовать предложения с использованием современных информационных технологий. Внедрение проекта повысит качество предоставляемых транспортных и логистических услуг благодаря применению цифровых технологий и глубокому реинжинирингу перевозочного процесса.

Список литературы:

1. Постановление Президента Республики Узбекистан № ПП-4230 от 06.03.2020 г. «О мерах по кардинальному совершенствованию системы грузовых и пассажирских перевозок». – Ташкент, 2020 г.

2. Белозерова И.Г. Совершенствование системы планирования перевозок грузов / А.Т. Осьминин, И.Г. Белозерова // Железнодорожный транспорт. – 2020. - № 3 – С. 17- 21.

3. Sultanova S.M. Public-private partnership in the railway industry of Uzbekistan. Journal of Critical Reviews, ISSN- 2394-5125 Alembic Research Center, Вадодара, Индия Vol 7, Issue 5, 2020. <http://www.jcreview.com/?mno98123>.

4. Официальный сайт АО «Ўзбекистон темир йўллари» - <https://railway.uz/ru/uslugi/intelligence/> .