

СЕРВИСНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ УПРАВЛЕНИЯ ГРУЗОВЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ.

М.С. Ташматова

старший преподаватель

Ташкентский государственный транспортный университет

С.Р. Кудратуллаев

студент группы TS-32

Аннотация: В данной статье дано приведена роль железнодорожного транспорта в грузо и пассажиро перевозках. Также с целью обеспечения эффективной работы транспорта предлагается адаптировать структуру управления местной работой дороги к изменяющейся обстановке путем оценки и определения рационального числа уровней управления.

Ключевые слова: транспорт, железная дорога, местная работа, логистическая цепь, груз, грузоотправитель, технологический процесс.

Транспорт - это отрасль материального производства, осуществляющая перевозки людей и грузов. В структуре общественного производства транспорт относится к сфере производства услуг.

Функции транспортировки: перемещение груза. Каждый груз должен быть доставлен до места дальнейшей переработки или потребления. Перемещение груза по логистической цепочке позволяет преобразовать добываемое сырье в готовую продукцию, а затем доставить ее конечному покупателю.

Узбекские железные дороги - это развитая, мощная транспортная система. На долю железнодорожного транспорта приходится более 6,1% общего объема перевозок грузов страны. Особое значение дорога имеет в обеспечении внешнеэкономических связей республики, где удельный вес в перевозке экспортно-импортных грузов составляет более 80%.

За истекшие годы необходимо было решать множество проблем, связанных:

- с разрывом экономических связей экономики со своими партнёрами в странах СНГ, что обусловило падение объёмов перевозок;
- с обеспечением беспрепятственных связей между всеми регионами Узбекистана не нарушая границ суверенных государств;
- с обеспечением экспортно-импортных связей Узбекистана, учитывая особенности размещения Узбекистана по отношению к мировым океанам;
- с необходимостью предпринимать меры по оздоровлению материально-технической базы и сохранения провозной и пропускной способности на основных направлениях перевозок;
- адаптацией железнодорожного транспорта к функционированию в новых рыночных условиях.



Исходя из особенностей функционирования ГАЖК «Узбекстон темир йуллари» (большой объем местной работы, включая значительную долю экспортно-импортных перевозок, организуемых во взаимодействии с другими видами транспорта, и, в первую очередь, с автомобильным) требуется не только использование типовых технологических решений по организации транспортного производства, но и разработку гибких сервисных технологий, учитывающих специфику работы дороги. Особенно пристального внимания в настоящее время заслуживают вопросы:

- формирования системы управления местными и интермодальными перевозками по всей логистической цепочке от мест зарождения груза до его погашения;
- внедрения новых логистических сервисных технологий управления грузовыми перевозками;
- создания единого информационного пространства как неотъемлемой части единого технологического процесса работы дороги.

В условиях роста экспортных грузопотоков появилась необходимость изменения всей технологической схемы организации работы станций и подходов к ним с перевалочными грузами. Если ранее они были ориентированы, в основном, на импорт, то теперь потребовалось обеспечить экспортные перевозки с диаметрально противоположными задачами.

На основе зарубежного опыта организации перевозок необходимо разработать меры по совершенствованию технологии транспортировки грузов в международном сообщении, а также внедрение сервисных технологий, что позволит сократить сроки доставки груза, себестоимость, обуславливается рост конкурентоспособности отечественной продукции на мировом рынке.

Таким образом, логистическая сбытовая цепь (ЛСЦ) - это упорядоченное (оптимизированное) множество субъектов, осуществляющих доведение материального потока от источника генерации (производителя) до места назначения (потребителя).

Методика проектирования любого процесса основывается на первоначальном выборе последовательности действий с последующим наполнением этих действий организационными, ограничительно-целевыми, оптимизационными и информационными решениями.

Определяющими моментами процесса формирования ЛСЦ являются: выбор посредников (уровней ЛСЦ);

определение критериев оптимальности и ограничений ЛСЦ.

Следующий критерий - возможности субъекта в сфере сбыта. Комплексными показателями, определяющими эти возможности, являются:

доступ к региональным рынкам сбыта;

широта охвата целевых групп потребителей;

Возможные объемы продаж. уровень логистического сервиса является комплексным показателем и зависит от многих факторов:



- скорости производства и доставки товара (скорости поставки);
 - структуры комплекса логистических услуг, оказываемых потребителям;
 - степени соответствия количественных и качественных параметров товарных потоков требованиям заказчика;
 - установления оптимальной напряженности товарных потоков;
 - рациональности транспортных средств;
 - рациональности содержания запасов, оптимальных по структуре и количественным параметрам в звеньях логистической цепи;
 - уровня цен и тарифов на логистические услуги;
- степени подготовки поставляемых товарных ресурсов к производственному потреблению у заказчиков.

В условиях роста объемов экспортных перевозок появляются затруднения в переработке и доставке поступающего объема груза. Возникают простои подвижного состава, что потребовало повышения уровня взаимодействия в работе станций и обслуживаемых ими грузовладельцев. Внедрение сервисных технологий по логистической цепочке «грузоотправитель – заявка/отправка – вагон – состав – станция-станция» перевозок на железнодорожном транспорте является одним из перспективных.

Первым этапом при решении данной проблемы является создание Логистического центра дороги и разработка системы сменно-суточного планирования выгрузки и подвода экспортных грузопотоков совместно с ЕДЦУ, логистическими группами (ЛГ) транспортных узлов и другими участниками перевозочного процесса. Вторым этапом является развитие логистических технологий согласованной доставки грузов от станций погрузки до станций выгрузки или перегрузки на другой вид транспорта. Примером организации перевозки по логистической цепочке «грузоотправитель – заявка/отправка – вагон – состав – станция-станция» Для эффективной работы ЛЦ требуется разработка инструментария и модельного аппарата принятия решения при планировании отгрузки и подвода экспортных грузов на станции, развитие правовой базы, регламентирующей экономическую ответственность субъектов транспортного рынка.

В связи с этим требуется разработать модель эксплуатационной деятельности дороги и, прежде всего, местной работы с грузами в адрес станции, обеспечивающей сокращение эксплуатационных затрат при соблюдении условий своевременной и надежной доставки грузов.

С целью обеспечения эффективной работы транспорта предлагается адаптировать структуру управления местной работой дороги к изменяющейся обстановке путем оценки и определения рационального числа уровней управления, отношений и связей между ними, корректировки состава и определения мест размещения органов управления для обеспечения процессов устойчивости и оперативности.



Экономическая оценка различных вариантов управления местной работой производится по формуле:

$$Y' = \sum_{i=1}^5 Y'_i, \text{ сум.}, \quad (2.1)$$

- где
- Θ_1 – экономия фонда оплаты труда, полученная от сокращения излишнего персонала на подразделениях дороги, включая отчисления на социальные нужды;
 - Θ_2 – экономия от уменьшения коэффициента порожнего пробега;
 - Θ_3 – экономия за счет снижения количества штрафов;
 - Θ_4 – экономия капитальных вложений от уменьшения рабочего парка грузовых вагонов;
 - Θ_5 – экономия за счет улучшения качества регулировки порожних вагонов, что обеспечивает увеличение объемов перевозок.

Расчеты показали, что наиболее эффективным вариантом является создание двухуровневой структуры управления местной работой «ЕДЦУ – линейная станция». Переход к более экономичному варианту управления поездной и местной работой должен осуществляться эволюционно, требует совершенствования информационных и сервисных технологий обслуживания клиентов, средств связи и рационального перераспределения функций управления.

Литература

1. Транспортный сервис в грузовых перевозках : учеб. пособие / С. А. Балалаев, И. А. Чернышова. – Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2006. – 121 с.
2. Баротов Ж.С. Мероприятия по разработке рациональных решений при организации перевозок грузов на железнодорожном транспорте / Ж.С. Баротов, Ж.Р. Кобулов, З.Г. Мухамедова, Р.Я. Абдуллаев, Ш.У. Саидивалиев, Р.Ю. Турсунходжаева, С.Б. Сатторов, М.С. Ташматова, Э.С. Шерматов, Г.У. Файзуллаев // «Вопросы современной науки»: коллект. науч. монография; [под ред. Н.Р. Красовской]. – М.: Изд. Интернаука, 2022. Т. 78. DOI:10.32743/25001949.2022.78.348826.
3. Кобулов Ж.Р. Исследование технологии и условия перевозок бахчевых культур в рефрижераторных вагонах и контейнерах / Ж.Р. Кобулов, Р.Ю. Турсунходжаева, Ш.У. Саидивалиев, Ж.С. Баротов, М.С. Ташматова, З.В. Эргашева, М.М. Дехконов, О.У. Абдурахимов, А.Х. Насуллаев, Г.У. Файзуллаев // «Вопросы современной науки»: коллект. науч. монография; [под ред. Н.Р. Красовской]. – М.: Изд. Интернаука, 2023. Т. 79. DOI:10.32743/25001949.2023.79.351898.

