

Всевидящее око ЭТРАН

АС ЭТРАН – один из ключевых инструментов обеспечения принципа клиентоориентированности ОАО «РЖД». Не случайно именно в эту систему в последнее время внесено множество улучшений.

Изменить – значит усовершенствовать

В прошлом году электронный документооборот ОАО «РЖД» с использованием АС ЭТРАН существенно расширился – в него были добавлены новые электронные формы. В частности, акт выполненных работ, перечень к нему и счет-фактура. Кроме того, появились два новых уведомления (о завершении грузовой операции или подаче вагонов на выставочный путь, а также о подаче вагонов клиенту) и досылочная дорожная ведомость. В 2015–2016 гг. в АС ЭТРАН реализован целый ряд новых функций. Среди них – две опции, связанные с подачей заявок на перевозку грузов (форма ГУ-12). Первая поддерживает процесс ускоренного согласования заявок, вторая – оформление соглашений о внесении изменений в ГУ-12 по фактическому приему груза к перевозке.

По распоряжению ОАО «РЖД» № 10р от 13.01.2016 г. производится электронный обмен данными при просмотре и согласовании экспедитором заявок грузоотправителей на перевозку грузов, где экспедитор указан плательщиком. Соответственно, для него в АС ЭТРАН организовано автоматизированное рабочее место подготовки перевозочных документов (АРМ ППА), на котором предусмотрен обмен данными в режиме реального времени, в том числе с применением электронной подписи. Кроме того, АРМ ППА обеспечено средствами криптографической защиты информации. Таким образом, экспедитор имеет возможность контролировать все этапы прохождения заявки и при этом ему предоставлен надежный канал связи с грузоотправителем. Причем весь процесс согласования ГУ-12 сохраняется в АС ЭТРАН, что весьма существенно для мониторинга со стороны клиента.

В АС ЭТРАН автоматизирован процесс выполнения требований приказа Минтранса России № 214 от 07.07.2015 г., где был утвержден перечень критериев, которые могут стать основанием для отказа перевозчика в подаче порожняка. На своем компьютере грузоотправитель может видеть, согласован или отклонен



его запрос на вагоны, как только будет принято решение. Для таких уведомлений отведена специальная графа в электронной накладной. Технология базируется на сопоставлении сложившейся ситуации на сети с перечнем критериев, утвержденных приказом № 214. Если запрос подпадает хотя бы под один из

заявки на отстой вагонов. Во-вторых, в электронном виде запрашивается согласие владельца пути необщего пользования. В-третьих, в АС ЭТРАН хранится информация о пропускной способности подходящих магистралей и ее сравнивают с тем количеством вагонов, которое заявлено на маршруте. Таким образом, все

В 2015–2016 гг. в АС ЭТРАН реализован целый ряд новых функций. Среди них – две опции, связанные с подачей заявок на перевозку грузов (форма ГУ-12). Первая поддерживает процесс ускоренного согласования заявок, вторая – оформление соглашений о внесении изменений в ГУ-12 по фактическому приему груза к перевозке

содержащихся в этом перечне критериев, то он отклоняется. Заявка изучается с точки зрения всех видов запретов и ограничений для отправки порожняка. Особенность технологии в том, что необходимые для ответа данные аккумулируются в АС ЭТРАН автоматически из других программ ОАО «РЖД», в которых ведется соответствующий учет.

Эти опции положительно оцениваются клиентами. Конечно, никто не рад получить отказ, но по крайней мере грузоотправителям понятны процедуры согласований – они четко регламентированы, что, кстати, очень помогло ОАО «РЖД» лучше обеспечить равномерность заадресовки порожних вагонов и регулировать их накопление на станциях погрузки.

Чтобы было понятнее, как работает АС ЭТРАН, рассмотрим, как происходит проверка по п. 7 перечня критериев. Этот пункт касается порядка направления вагона на пути необщего пользования для временного размещения. Во-первых, реальная ситуация на железной дороге сопоставляется с условиями договора

обстоятельства изучаются шаг за шагом по определенным алгоритмам. При этом времени на сбор информации агент тратит меньше. А значит, клиент скорее получает ответ. В случае отказа его сразу об этом оповещают, причем с указанием причины. Это позволяет грузоотправителю ускорить принятие логистических решений. Например, он может оформить заявку на другую станцию или изменить время перевозки и тем самым быстрее отправить свой груз.

Еще один внедренный в АС ЭТРАН продукт связан с информационным обеспечением Правил перемещения порожних грузовых вагонов на железнодорожном транспорте. Эта технология внедрена в связи со вступлением в действие новых редакций Устава железнодорожного транспорта и Правил перевозок грузов железнодорожным транспортом. Также внесены изменения, связанные с поправками в других документах – Правилах приема заявок на железнодорожном транспорте и Правилах исчисления сроков доставки.

ИНТЕГРАЦИЯ ИНФОРМАЦИОННЫХ РЕСУРСОВ

Чем глубже уровни регламентации бизнес-процессов и интеграции цифровых ресурсов ОАО «РЖД», тем более совершенные технологии обслуживания предлагаются клиентам. И опять-таки в этом помогает АС ЭТРАН. В ней, например, уже организована возможность подачи и согласования заказов на предоставление вагонов АО «ФГК» через единое окно в автоматизированной системе. Этот проект показывает, как можно сформировать единое информационное пространство перевозчика, грузоотправителя, грузополучателя и оператора подвижного состава с помощью АС ЭТРАН. Грузоотправитель в данном случае получил возможность одновременно заказывать тягу у перевозчика и вагоны у собственников. Все участники связаны друг с другом единой сетью. В ней формируются и заявки на перевозку грузов, и заказы на подвижной состав, и перевозочные документы, что существенно снижает потери от неэффективного планирования и реализации перевозок.

На перспективу в ОАО «РЖД» поставлена достаточно сложная задача – обеспечить автоматизированный, открытый и удобный доступ ко всем услугам, которые должны предоставляться через единое окно. Пока пожелания клиентов в этом плане заметно превосходят те возможности, которыми располагает компания. Их удается учитывать далеко не в полном объеме.

Например, как показывают опросы, которые проводятся журналом «РЖД-Партнер» в рамках Индекса качества услуг на железнодорожном транспорте, нередко оказывается затруднительным при оформлении перевозки согласовать правила применения Местных технических условий погрузки и крепления грузов. На каждой дороге они свои, хотя по сути аналогичны. Есть и другие сложности. В частности, у небольших компаний, у которых нет возможности организовать схему взаимодействия в режиме АСУ-АСУ, в системе ЭТРАН возникают затруднения по отслеживанию продвижения их груза по сети. Между тем, как полагают клиенты, все прорывные информационные технологии, связанные с перевозочным процессом, должны интегрироваться с АС ЭТРАН, чтобы организовать перевозку было легко и доступно. В свою очередь, для ОАО «РЖД» подобный подход позволяет упорядочить многие процессы на сети российских железных дорог.

АКЦЕНТ НА ФИНАНСАХ

В качестве достижения необходимо отметить эксперимент, который реали-

зуется ОАО «РЖД» совместно с ФТС и ФНС России, по выполнению перевозок с помощью электронных документов на экспорт с возможностью подтверждения в электронном виде ставки НДС 0%. В прошлом году вступили в силу изменения в ст. 165 ч. 2 Налогового кодекса РФ. Теперь ФТС и ФНС совместно с ОАО «РЖД» реализуют пилотный проект по обмену электронными документами. Он стартовал в II квартале 2016 года. Первые результаты его реализации на одном из железнодорожных погранпереходов с Финляндией и на поагоне Костомукша – Коккола – Вартиус показали, что автоматизация операций дает реальную возможность сократить время обработки документов. Одним из важнейших инструментов при реализации

во финансовых документов, работа с которыми будет возможна в электронном виде. Расширение компьютерного документооборота выгодно как ОАО «РЖД», так и его клиентам: для них это возможность значительно сократить затраты на ведение бухгалтерии.

ИННОВАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Взаимодействие с другими специализированными системами существенно расширяет возможности АС ЭТРАН. К примеру, благодаря интеграции с АСОУП, АСУ МР, ЕАСАПР М и АС ЭТД в ней стали отражаться процедуры, связанные с установлением фактов простоя подвижного состава, и упорядочить взыскание платы за размещение вагонов на путях общего пользования.

В 2016–2017 ГГ. ПЛАНИРУЕТСЯ ЗАМЕТНО УВЕЛИЧИТЬ КОЛИЧЕСТВО ФИНАНСОВЫХ ДОКУМЕНТОВ, РАБОТА С КОТОРЫМИ БУДЕТ ВОЗМОЖНА В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ

электронного документооборота служит АС ЭТРАН, которая обеспечивает взаимодействие различных участников процесса железнодорожных перевозок. Проводимая в ОАО «РЖД» работа должна позволить уже в 2017 году оформлять транспортировку грузов на экспорт в электронном виде.

В АС ЭТРАН появились и другие корректировки, о которых можно узнать из телеграмм и распоряжений ОАО «РЖД». В частности, они касаются порядка логического контроля электронного штемпелевания и учета актов оказанных услуг по отстоя подвижного состава при использовании электронного лицевого счета. В системе обеспечена возможность при приеме заявок на перевозку по определенным маршрутам устанавливать по просьбам клиентов сокращенные сроки доставки по сравнению с теми, что указаны в ст. 11 Устава железнодорожного транспорта РФ. Поправки в АС ЭТРАН с учетом изменений, внесенных с 1 января 2016 года в Единую тарифно-статистическую номенклатуру грузов стран СНГ, позволили упорядочить процедуры оформления перевозочных документов.

При опросах в рамках Индекса качества услуг на железнодорожном транспорте грузоотправители весьма положительно отзываются о технологии организации электронного документооборота первичных учетных документов и счетов-фактур с применением электронной подписи между ОАО «РЖД» (в лице ЦФТО/ТЦФТО) и клиентами. Эти документы подписываются в рамках создания единого окна в АС ЭТРАН, в том числе благодаря ее интеграции с ЕК АСУФР. Не случайно в 2016–2017 гг. планируется заметно увеличить количест-

Следует остановиться и еще на одном перспективном направлении работы по совершенствованию АС ЭТРАН. В настоящее время в ОАО «РЖД» подходы к созданию многоплатформенных информационных систем отлажены в рамках двух проектов по развитию – АСУ «РЖД Логистика» и АСУ ФГП ВО ЖДТ. «Мы в любой момент готовы приступить к реализации аналогичных решений и при модернизации АС ЭТРАН», – отметили разработчики системы.

Внесение поправок в АС ЭТРАН – достаточно трудоемкое занятие, которое требует совершенствования инструментов разработки софта. Благодаря такому подходу удалось ускорить построение информационных систем для транспортной логистики. В частности, речь идет о решениях для ЦФТО ОАО «РЖД» и АО «РЖД Логистика», в которых в 2016 году за счет внедрения новых технологий бизнес-логику заказчика удалось реализовать в 10 раз быстрее, чем при программировании на связке компьютерных продуктов Delphi+Oracle. Ранее новые технологии были использованы при совершенствовании автоматизированной системы управления транспортным обслуживанием, из которой сведения о платежах клиентов за услуги перевозки грузов по графику передаются в АС ЭТРАН для их учета на едином лицевом счете клиента.

Таким образом, обновление АС ЭТРАН – крайне актуальная задача. Ведь именно эта система обеспечивает оформление перевозки грузов и сопутствующих услуг, оказываемых ОАО «РЖД». Это важный инструмент развития клиентоориентированности компании.

АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ