

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Дорощенко К.Ю.

Белорусский государственный университет транспорта,

doroshchenko99@inbox.ru

Железнодорожный транспорт в Республике Беларусь представляет собой одну из крупнейших инфраструктурных компаний национального уровня, влияние которой на все процессы, происходящие в экономике, очень значительно. Именно железная дорога обеспечивает единство экономического пространства страны путем удовлетворения потребностей юридических и физических лиц в грузовых и пассажирских перевозках. На сегодня данный вид транспорта обеспечивает в Беларуси около 63% грузооборота всех видов транспорта и 33% пассажирооборота.

Железнодорожный транспорт обладает рядом характерных черт, присущих только ему, что является причиной использования своих внутренних типов и форм документов.

При этом весь документооборот можно разделить на два большие группы:

- документы, связанные с перевозкой грузов;
- документы, связанные с перевозкой пассажиров.

Перевозочный процесс грузов сопровождается несколькими десятками документов, которые в свою очередь можно подразделить на пять групп: организационно-распорядительные, перевозочные, сопроводительные, акты и служебные.

К организационно-распорядительным относятся документы, инициирующие перевозку. К ним относятся, в частности, заявки на перевозку грузов, а также заявления и распоряжения, от которых будет зависеть маршрут и целостность отправки, например, распоряжение о перегрузке груза в другой вагон, отцепке вагона, заявление и распоряжение о переадресации груза и др.

На железнодорожном транспорте под перевозочными документами понимаются: дорожная ведомость, включая ее корешок и квитанцию о приеме груза, накладная. В этих документах отражаются все сведения об операциях с отправкой, о грузе, оплате, указываются ссылки на смежные документы, например, вагонный лист, багажную квитанцию, путевой журнал, акт погрузки (выгрузки) сырья. Накладная составляется грузоотправителем на каждую отправку груза. В свою очередь, дорожная ведомость состоит из трех частей: собственно дорожной ведомости, ее копии (корешок дорожной ведомости) и квитанции в приеме груза к перевозке. Накладная и дорожная ведомость сопровождают отправку на всем пути следования до станции назначения, а корешок дорожной ведомости остается на станции отправления, который служит основным документом для определения провозной платы при централизованных расчетах, а также для учета и отчетности объема перевозок станцией. Квитанция о приеме груза к перевозке выдается под подпись грузоотправителю, что и является подтверждением заключения договора на перевозку груза. Все перевозочные документы имеют юридическую силу и электронную подпись, поэтому именно их исполь-

зуют при расследовании несохранных перевозок и других претензий к железной дороге.

Сопроводительные документы используются для выполнения дополнительных операций с грузом: таможенного, санитарного, ветеринарного контроля и т. д. Они так же, как и перевозочные документы, подтверждают, что такие операции выполнены.

Соответственно, именно от самого груза, вида и характера перевозок, будет зависеть состав сопроводительных документов. В основном к ним можно отнести: ветеринарное свидетельство для перевозки животных и продуктов, документ о качестве скоропортящихся грузов, аварийный листок для разрядных грузов, карантинный сертификат. Как правило, именно сторонние организации, создавшие эти документы, сопровождают груз до окончания перевозочного процесса.

Акты – это документы, которые составляются группой лиц, подтверждающие установленные ими факты или события. На железнодорожном транспорте они бывают: общей формы, коммерческие, о техническом состоянии вагона, контейнера; вскрытии вагона, контейнера; повреждении вагона, контейнера, недосливе цистерн, экспертизы.

К служебным документам можно отнести: архив осуществленных перевозок, книгу регистрации извещений, в которой подтверждаются факты извещения грузополучателя о подаче вагонов под погрузку и грузоотправителя о прибытии груза, заполненные формы отчетности по выполнению грузовой и коммерческой работы.

Заявка на перевозку является иницилирующим документом, которая составляется грузоотправителем и предъявляется в отделение железной дороги. Затем принимается решение: принять заявку к исполнению или отклонить, если перевозочный процесс невозможно осуществить. После принятия заявки грузоотправителю необходимо заполнить соответствующие перевозочные документы и предъявить их на станцию отправления, где составляется и ведется учетная карточка обеспечения заявки на перевозку, где определяется дата начала погрузки, о чем и извещают грузоотправителя. После окончания погрузки грузоотправителю выдается квитанция о приеме груза. Накладная, дорожная ведомость, заполненные приемосдатчиками, отправляются вместе с грузом, а корешок дорожной ведомости остается в делах станции. По окончании перевозки грузоотправителя извещают о прибытии груза, затем проводится регистрация данного груза. В перевозочных документах делаются соответствующие отметки об окончании перевозки, указываются данные о грузополучателе и доверенности на получение груза. Накладная остается у грузополучателя, а дорожная ведомость – на станции назначения.

На первый взгляд может показаться, что при перевозке грузов используется огромное количество документов. Однако главной особенностью их является их хорошая формализованность и структурированность, практически все они имеют утвержденный единообразный бланк. Данная особенность указанных документов позволяет легко их создавать и осуществлять обработку в рамках системы электронного документооборота. При этом именно использование электронно-

го документооборота облегчает возможность управления ими, защиты и быстрого получения из них необходимых сведений.

Еще одной особенностью электронного документооборота на железнодорожном транспорте является то, что маршруты движения документов отлажены и практически неизменны. Данная особенность позволяет заложить в систему документооборота жесткую неизменяемую логику передачи документов от пользователя к пользователю и избежать дополнительных затрат на модули маршрутизации.

Необходимо отметить, что сегодня в рамках электронного документооборота по грузовым перевозкам взаимодействие осуществляется не только между структурными подразделениями Белорусской железной дороги, но и между железными дорогами ряда стран – России, Латвии, Литвы, Финляндии, Польши, Украины и т.д.

К сожалению, нужно отметить, что на сегодня полный переход к электронному документообороту между заказчиками перевозки и железной дорогой невозможен. Это обусловлено тем, что в данный момент отсутствуют стандарты обмена электронными документами между организациями. По этой причине ряд документов от сторонних организаций железной дороге поступает исключительно на бумажном носителе.

При рассмотрении организации документооборота по пассажирским перевозкам следует отметить следующее. В настоящее время, для перевозки пассажиров, существуют два вида билетов:

- 1) обычный бумажный билет, которые продаются в кассах вокзалов;
- 2) электронный билет.

Электронный билет – обычный проездной документ, подтверждающий право пассажира на проезд в железнодорожном составе. Для его получения необходимо зарегистрироваться на сайте железной дороги или других сайтах, которые занимаются распространением таких проездных документов и заплатить указанную сумму. После этого выдается контрольный купон с 2D-штрих кодом, который необходимо распечатать и предъявить проводнику при посадке в поезд.

Одной из наиболее важных деталей при регистрации электронного документа является то, что личные данные, указанные в данном документе, должны полностью совпадать с данными, указанными в удостоверении личности, в противном случае посадка в вагон будет невозможна.

Покупать билет электронным способом – быстро, комфортно, безопасно. Оплатить электронные билеты можно через банковские карты мировых платежных систем: Mastercard, Visa, а также через различные платежные системы. Единственным минусом является то, что оформление электронных билетов необходимо произвести не ранее, чем за два часа до отправления поезда.

В целом следует отметить, что использование систем электронного документооборота в работе железнодорожного транспорта значительно повышает качество обслуживания клиентов, снижает вероятность утери или порчи груза в пути следования, а также снижает затраты, связанные с обработкой докумен-

тов, что в конечном итоге приводит к повышению прибыльности железной дороги как субъекта хозяйствования.

Список использованных источников:

- 1 Орлюк А.А. Электронный документооборот перевозочного процесса / А.А. Орлюк, А.Н. Ефимов, А.Е. Нартов // Автоматика, связь, информатика. – 2002. – №11. – С. 56 – 61.
- 2 Системы автоматизации и информированные технологии управления перевозки на железных дорогах: учебник для вузов ж.-д. транспорта / В.А. Гапанович и др. – Москва: Маршрут, 2006. – 544 с.