

**МИНИСТЕРСТВО ПО РАЗВИТИЮ ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**ТАШКЕНТСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ ИНФОРМАЦИОННЫХ
ТЕХНОЛОГИЙ**

Факультет «Экономика и менеджмент в сфере ИКТ»

РЕФЕРАТ

по дисциплине: «Автоматизация почтовой связи»

**на тему: «ОСНОВЫ ОРГАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ ПОЧТОВОЙ
СВЯЗИ»**

Выполнил: Жураев И.

Проверил: Ишдавлетова Э.Т.

Ташкент-2016

СОДЕРЖАНИЕ

Введение	3
1. Системы обработки и продвижения почтовых отправлений в городах	5
2. Организация внутригородских почтовых перевозок	9
3. Деятельность филиала «Халкаро почтампт» в осуществлении пересылки и доставки международных почтовых отправлений	11
Заключение	15
Список использований литературы	17

ВВЕДЕНИЕ

В Узбекистане почтовая связь является единственным общедоступным механизмом адресного общения граждан, одним из факторов, обеспечивающих политическую и экономическую целостность Узбекистана. Она представляет собой разветвленную сеть объектов почтовой связи и почтовых маршрутов, предназначенную для приема, обработки и доставки почтовых отправлений, доставки (вручения) государственных пенсий и пособий, доставки периодической печати.

Почтовая связь представляет собой единый производственно-технологический комплекс технических и транспортных средств, обеспечивающий пересылку и доставку (вручение) почтовых, курьерских отправлений и почтовых переводов денежных средств.

Для почтовой связи характерна *отраслевая структура управления*. Эта структура создает благоприятные условия для разработки и внедрения отраслевых технико-экономических норм, проведения технико-экономического анализа и выполнения многих других работ, способствующих повышению уровня руководства производством.

Основой управления связью является централизованное руководство и единая организация средств связи в масштабе всей страны.

Филиал «Тошкент почтамт» является важным элементом в общей экономической, политической структуре города, поскольку оказывает социально-значимые услуги. В этой связи с этим, деятельность его контролируется различными ведомствами и непосредственно вышестоящей организацией АО «Узбекистон почтаси».

1. Системы обработки и продвижения почтовых отправлений в городах

Городская почтовая связь является важнейшей составной частью общей системы почтовой связи. Города являются административными и культурными центрами страны, мощными транспортными узлами. В них размещаются крупнейшие промышленные организации и учреждения, газетно-журнальные и книжные издательства. В связи с этим в городах формируются большие потоки почтовых отправлений. Поэтому правильная организация городской почтовой связи оказывает решающее влияние на организацию почтовой связи в целом.

Широкое использование для почтовых сообщений воздушного транспорта обеспечивает высокую скорость продвижения почтовых отправлений на внешних путях. В связи с этим перед городской почтовой связью поставлена задача – сокращение времени обработки и продвижения почтовых отправлений в пределах города.

Основными элементами организации городской почтовой связи являются:

- выбор системы обработки и продвижения почтовых отправлений;
- размещение и развитие сети объектов почтовой связи;
- организация внутригородских почтовых сообщений;
- организация доставки почтовых отправлений адресатам.

Наиболее рациональной является такая система обработки и продвижения почты, при которой сокращаются до минимума этапы и сроки обработки и доставки почтовых отправлений. Одновременно должно обеспечиваться рациональное использование транспортных средств,

производственных помещений и оборудования, снижение себестоимости и повышение рентабельности работы почтовой связи.

При выборе системы обработки и продвижения почты необходимо учитывать следующие основные факторы: административно-территориальное и хозяйственное деление города, площадь территории, размещение вокзалов, аэропортов, частоту и графики движения транспорта, величину нагрузки и время ее поступления.

В Узбекистане применяется централизованная система обработки и продвижения почтовых отправлений. При этой системе все исходящие, входящие и транзитные почтовые отправления обрабатываются на одном предприятии, являющемся почтамтом (городским узлом почтовой связи).

Участок обработки почты, размещенный на почтамте (городском узле почтовой связи), обрабатывает почту не только для данного города, но и транзитные почтовые отправления, что позволяет лучше использовать рабочую силу, производственные площади и оборудование. Принципиальная схема обработки и продвижения почтовых отправлений при централизованной системе в городах показана на рисунке 1.

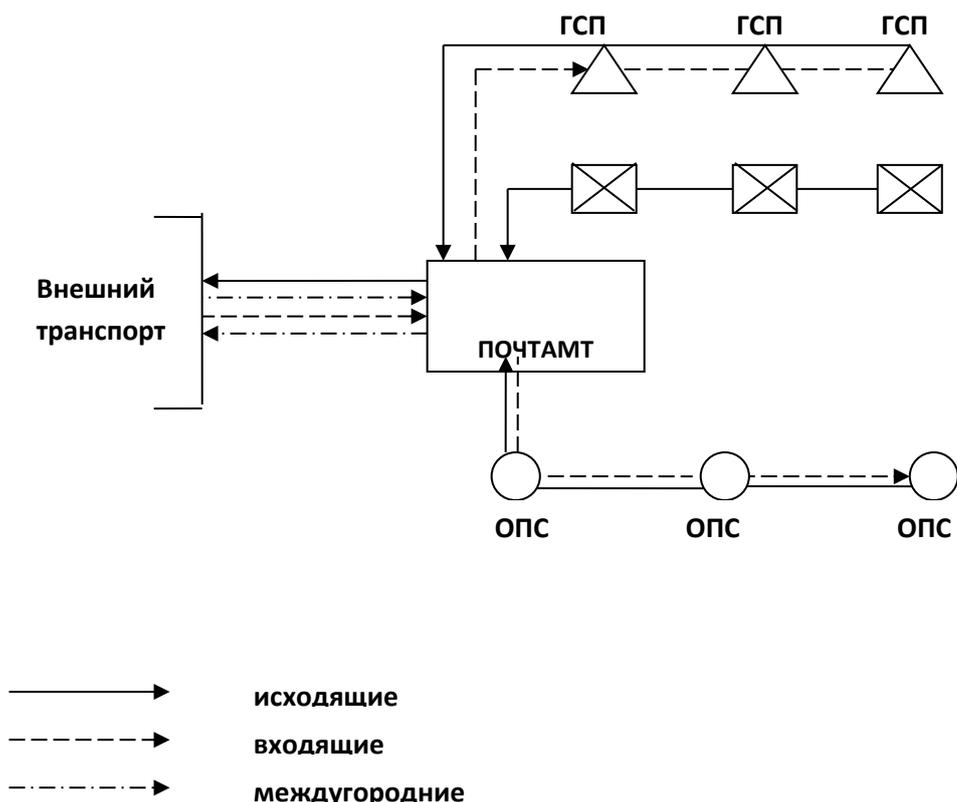


Рисунок 1 – Принципиальная схема обработки и продвижения почтовых отправлений при централизованной системе в городах

Вся исходящая письменная корреспонденция, вынутая из почтовых ящиков, а также другие виды почтовых отправлений, принятые на объектах почтовой связи и поступившие от ОПС, направляются непосредственно на почтамт, где полностью обрабатываются и отправляются по назначению с соответствующим видом транспорта: иногородние отправления – за пределы города, а местные – на городские отделения почтовой связи и участки ГСП.

Входящие в город почтовые отправления обрабатываются также на почтамте (городском узле почтовой связи), откуда направляются автотранспортом на городские отделения почтовой связи для доставки адресатам или выдачи из отделения почтовой связи.

Республиканские периодические печатные издания, поступающие в областные центры самолетами и по железной дороге, проходят те же этапы продвижения, что и входящая письменная корреспонденция.

Различают централизованную, децентрализованную и комбинированную системы обработки и продвижения почтовых отправлений.

В отдельных странах СНГ – членах ВПС применяется децентрализованная система обработки почты: на территории города создается два или более городских узлов почтовой связи, которые обрабатывают почты определенной части города. Узлы почтовой связи организуют выемку корреспонденции из почтовых ящиков своего района обслуживания, сортируют исходящую и входящую корреспонденцию и отправляют ее с соответствующими видами внешнего транспорта на городские доставочные узлы своей зоны обслуживания.

Входящая корреспонденция и посылки сортируются по городским узлам почтовой связи города, как правило, в пути следования в почтовых вагонах. Корреспонденция, которая не может быть рассортирована в пути следования по каким-либо причинам (например, поступающая самолетами), сортируется по городским узлам почтовой связи в одном из них, куда она поступает внешним транспортом, а затем отправляется в соответствующие городские узлы почтовой связи для детальной обработки и последующего транспортирования в отделения почтовой связи.

Местная корреспонденция сортируется по узлам почтовой связи города непосредственно в узле, куда поступила из почтовых ящиков и пункта приема.

После сортировки письменная корреспонденция направляется в соответствующие узлы, где сортируется вместе с входящей корреспонденцией и направляется в доставочные отделения почтовой связи и пункты.

В ряде городов применяется комбинированная система обработки и движения почты. При комбинированной системе узлом по обработке одних видов почтовых отправлений является почтамт, а других – ПОП.

При децентрализованной системе обработки создаются условия для сокращения сроков продвижения исходящих и входящих отправлений зоны обслуживания соответствующего узла. Однако децентрализованная система имеет ряд недостатков, из которых основными являются:

- ограниченное применение механизации производственных процессов вследствие распыления общей нагрузки по узлам почтовой связи;
- увеличение потребности в квалифицированной рабочей силе, производственных площадях и оборудовании;
- лишние этапы обработки и продвижения почтовых отправлений.

Централизованная система обработки создает мощные потоки почтовых отправлений, позволяет широко применять поточные методы работы и внедрять комплексную автоматизацию.

Централизованная система обработки, как правило, сокращает потребность в численности работников, уменьшается объем трудовых затрат на обработку почтовых отправлений. Внедрение поточной системы и средств механизации и автоматизации способствует значительному росту производительности труда и снижению себестоимости услуг, наряду с сокращением длительности операционных и общих контрольных сроков.

При решении вопроса о месте обработки почты в городе (авиа- или железнодорожном узле) необходимо, прежде всего, учитывать показатели скорости продвижения почты и экономичности.

Исходящую корреспонденцию, отправляемую самолетами, также целесообразнее обрабатывать в при железнодорожном обменном пункте, так

как при обработке ее на объекте почтовой связи при аэропорте возникают излишние затраты времени и труда, связанные с дополнительной заделкой мешков.

Транзитную корреспонденцию, следующую из зоны авиапересылки в наземную зону, тоже целесообразнее обрабатывать в прижелезнодорожном обменном пункте. В этом случае отпадает необходимость в параллельных рабочих местах, уменьшается количество россыпи, исходящей из узла, укрупняются постпакеты и сокращается их количество. Все это обеспечивает большую скорость и экономичность пересылки.

При выборе места обработки авиатранзита следует учитывать интервал между прилетом и отлетом самолетов, с которыми пересылается авиапочта, и расстояние от аэропорта до железнодорожного узла. Транзитные авиапосылки следует обрабатывать в узле почтовой связи при аэропорте, так как иначе возникают дополнительные трудовые затраты на их перегрузку.

2. Организация внутригородских почтовых перевозок

Основной задачей при организации внутригородских почтовых сообщений является обеспечение установленных контрольных сроков перевозки почтовых отправлений при наиболее эффективном использовании транспорта. Для почтовых перевозок в городах применяется автотранспорт. Вся работа внутригородского почтового транспорта строится на основе четкой маршрутизации перевозок, осуществляемых строго по расписаниям.

В городах организуются следующие почтовые маршруты:

- по обмену почты с отделениями почтовой связи;
- между издательствами и почтамтом (городским узлом почтовой связи);

- между почтамтом (городским узлом почтовой связи) и вокзалом, аэропортом (подъездные почтовые маршруты);
- для выемки писем из почтовых ящиков;
- для доставки почты в пункты ГСП;
- для доставки посылок на дом и др.

В городах организуются радиальные и кольцевые почтовые маршруты.

Радиальные внутригородские почтовые маршруты применяются, как правило, на подъездных почтовых маршрутах, а также, если кольцевой почтовый маршрут не позволяет обеспечить выполнение установленных контрольных сроков.

Во всех остальных случаях в городах организуются кольцевые почтовые маршруты, способствующие сокращению пробега и уменьшению потребности в подвижном составе.

Эффективность почтовых перевозок в значительной мере зависит от правильного выбора типа автомобилей с учетом величины и структуры потоков и рационального построения почтовых маршрутов. Для городских почтовых перевозок применяются различные типы машин в зависимости от характера перевозок и объема нагрузки.

Почтовые маршруты организуются с учетом расстояния между пунктами обмена, частоты и времени прибытия и отправления внешнего транспорта, времени выхода из печати газет, количества доставок письменной корреспонденции, заданного времени на обслуживание почтовых маршрутов и др. Частота движения транспорта по внутригородским почтовым маршрутам устанавливается по каждому виду почтовых маршрутов в соответствии с заданными нормативами. Например, частота движения на почтовых маршрутах по обмену почты с городскими отделениями почтовой связи не

может быть меньше числа доставок и должна обеспечивать своевременную отправку принятых всех видов почтовых отправлений до окончания работы с потребителями.

Частота выемки письменной корреспонденции из почтовых ящиков в течение дня устанавливается в соответствии с утвержденными нормативами и учетом обеспечения доставки местной письменной корреспонденции в установленные сроки и своевременной отправки исходящей письменной корреспонденции, но не менее количества установленных доставок. В областных центрах выемка писем осуществляется, как правило, централизованно (почтамтом, городским узлом почтовой связи). В других городах выемка писем из почтовых ящиков осуществляется по децентрализованной системе почтамтом и отделениями почтовой связи.

Исходя из конкретных условий города, для внутригородских почтовых перевозок организуются как специализированные, так и совмещенные почтовые маршруты.

Количество специализированных почтовых маршрутов (M) (например, обмен с отделениями почтовой связи) рассчитывается, исходя из количества ГОС (N), подлежащих включению в почтовые маршруты, технической скорости движения транспорта (v_t), времени на обмен в ГОС, расстояния между ГОС и заданного времени на обслуживание почтового маршрута ($T_{рейс}$):

$$M=N/n, \quad (1)$$

где: n – среднее количество, пунктов, включаемых в один почтовый маршрут:

$$n = T_{рейс} / \bar{t}_{дв} + \bar{t}_{обм}, \quad (2)$$

где $\bar{t}_{дв}$ – среднее время движения автомобиля между 2 пунктами обмена,
min:

$$\bar{t}_{дв} = \bar{l} / v_t, \quad (3)$$

где: \bar{l} – среднее расстояние между пунктами обмена;

$\bar{t}_{обм}$ – среднее время на обмен почты в пункте обмена.

Для наиболее эффективного использования автотранспорта организуются совмещенные почтовые маршруты. В зависимости от местных условий могут применяться различные варианты совмещения. Например, выемка писем из почтовых ящиков совмещается с доставкой почты в пункты ГСП и др. Варианты совмещения должны выбираться путем их сравнения и при обязательном соблюдении установленных нормативов качества.

Количество совмещенных почтовых маршрутов рассчитывается так же, как и специализированных.

$$M = (N_{н.я} + N_{Гос} + N_{ГСП}) / n, \quad (4)$$

где: $N_{н.я}$, $N_{ГОС}$, $N_{ГСП}$ – количество почтовых ящиков, городских отделений почтовой связи и пунктов ГСП, подлежащих обслуживанию на совмещенных почтовых маршрутах;

n – количество пунктов, включаемых в один совмещенный почтовый маршрут,

$$n = T_{рейс} / (\bar{t}_{дв} + \bar{t}_{обм}), \quad (5)$$

где: $\bar{t}_{дв}$ – среднее время движения автомашин между пунктами обмена на совмещенных почтовых маршрутах, $\bar{t}_{обм}$, определяемое из среднего расстояния между пунктами (\bar{l}) и технической скорости движения автомашин,

$$\bar{t}_{обм} = (t_{н.я}N_{н.я} + t_{ГОС}N_{ГОС} + t_{ГСП}N_{ГСП}) / (N_{н.я} + N_{ГОС} + N_{ГСП}) \quad (6)$$

где: $t_{н.я}$ – время на выемку писем из почтового ящика, $t_{ГОС}$ – время на обмен в ГОС;

$t_{ГСП}$ – время на обмен с одним пунктам ГСП.

Совмещенные почтовые маршруты способствуют лучшему использованию почтового автотранспорта, сокращению эксплуатационных расходов на перевозку почты и уменьшению количества сопровождающих.

На внутригородских почтовых маршрутах почту перевозят в сопровождении работников почтовой связи и без сопровождающих. На почтовых

маршрутах по выемке корреспонденции из почтовых ящиков, доставке почты в пункты и в опорные пункты на достаточных участках функции сопровождающего, как правило, выполняют водители, за это им выплачивается вознаграждение в соответствии заключенного трудового договора.

Построение кольцевого почтового маршрута, когда пункты, включаемые в почтовый маршрут, заранее определены, представляет собой сложную многовариантную задачу. Для построения оптимального кольцевого почтового маршрута можно использовать строгий математический метод «ветвей и границ».

Еще более сложная задача возникает при построении схемы почтовых перевозок, включающей несколько кольцевых почтовых маршрутов, обслуживание которых не должно превышать установленного контрольного срока. Для решения этой задачи можно использовать алгоритм «задачи развозки». Применение этого метода позволяет оптимально или близко к оптимальному определить количество почтовых маршрутов, распределить между ними отделения и пункты почтовой связи и определить последовательность их объезда в пределах каждого почтового маршрута с учетом заданного контрольного срока.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе рассмотрения организации почтовой связи в г Ташкенте, можно отметить, что автоматизированы не все отделения почтовой связи, включая сельские и передвижные, что позволило создать универсальное автоматизированное рабочее место оператора, на котором стали оказываться

все виды услуг. Рабочие места были оборудованы специальными компьютерными системами, включенными в общую информационно-технологическую АО «Узбекистон почтаси». Анализ нормативно-правовой базы стран-участниц РСС и принципов построения нормативов по развитию и размещению объектов почтовой связи в городах, в том числе городе Ташкенте, показал, что нормативные показатели находятся в пределах нормы.

Работа над внедрением новых технологий и услуг может продолжаться.

on-line доступ к различным информационно-справочным ресурсам и базам данных;

обслуживание клиентов в любом отделении почтовой связи (на устройстве самообслуживания) независимо от места нахождения плательщика и получателя платежа;

высокое качество и скорость обработки и передачи платежей потребителям услуг в режиме реального времени.

Почтовые устройства самообслуживания (информационно-платежные терминалы) установлены в городских почтовых отделениях, посредством их можно за наличные деньги или по банковской карточке:

оплатить коммунальные платежи, услуги сотовой и стационарной связи, Интернет-провайдеров, погасить кредиты, выданные банками, и др.;

оформить подписку на печатные средства массовой информации;

отправить электронный денежный перевод;

заказать товары в Интернет-магазине;

получить любую справку в Информационно-справочной системе ОАО «Узбекистон почтаси» об услугах, тарифах, объектах предприятия и т. п.

Таким образом, современные IT-проекты для эффективной организации городской почтовой связи имеют актуальность в плане создания автоматизированных систем отслеживания с использованием беспроводных и спутниковых технологий, применения модернизированных почтовых ящиков

и внедрение ИКТ технологий в обслуживание клиентов городской почтовой связи.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Постановление Кабинета Министров от 19 июля 2004 года № 339 «О совершенствовании деятельности в сфере почтовой связи» ОАО «Узбекистон почтаси».
2. Постановление Кабинета Министров 19 мая 2005 года № 128 «О Программе модернизации сети почтовой связи, внедрения и развития новых видов услуг на базе информационно-коммуникационных технологий до 2010 года»
3. Бутенко Б.П., Мамзелев И.А., Мицкевич В.А. Технологические процессы в почтовой связи. Кн. 1, Основные характеристики и техническое обеспечение. — М.: Радио и связь, 1998.
4. Верхова Г. В., Соколов В. П., Ястребов А. С. В36 Технические средства автоматизации почтовой связи: Учеб. пособие для вузов. — СПб.: Политехника, 2000
5. Птицын Г.А. Модели обработки и перевозки почты. Москва: - Мисс, 1988 – 40 с.
6. Оптимизация сетей почтовой связи. – М: – МТУСИ, 1997– 70 с.
7. Инструкция по организации перевозки почты по почтовым маршрутам, обслуживаемым автомобильным и гужевым транспортом. – Ташкент: Министерство связи РУз, 1994 – 32 с.
8. Хлытчиев С. М., Лившиц В. М., Чесалов Н. В. Теоретические основы почтовой связи. – М.: Радио и связь, 1987.
9. Барсук В. А., Губин Н. М., Батый А. Р. Экономико-математические методы и модели в планировании и управлении в отрасли связи. – М.: Радио и связь, 1984.
10. Хлытчиев С. М. и др. Теоретические основы почтовой связи: Учебник для вузов – 2-е изд., перераб. И доп. – М.: Радио и связь, 1990 – 280с.