

Відсутність в існуючих автоматизованих системах керування сучасної системи підтримки прийняття рішення для визначення ефективності розподілу рухомого складу, а саме урахування наявності необхідної кількості рухомого складу визначеної категорії комерційної придатності для перевезення заданої номенклатури вантажів, можливість подання під навантаження з мінімальними витратами, необхідність виконання експлуатаційних показників – не дає можливості якісного надання послуг вантажовласникам і потребує вирішення завдання з удосконалення відповідних автоматизованих систем.

Для вирішення проблеми запропоновано використовувати критерій оцінювання придатності вагонів у комерційному відношенні під навантаження певного вантажу, що залежить від інтенсивності їх використання, який дозволить визначити рівень комерційної придатності рухомого складу.

Наступним етапом удосконалено структуру та розроблено комплекс додаткових задач інформаційно-керуючої системи перевізного процесу в частині забезпечення вантажовласників рухомим складом необхідної комерційної придатності з формуванням системи підтримки прийняття рішення (СППР), що дозволить підвищити якість прийнятих управлінських рішень як у нормативному, так і технологічному сенсі, у першу чергу за рахунок раціонального використання внутрішніх ресурсів. Перевагою вважається те, що запропоновані способи вирішення на базі нечітких СППР можуть використовуватися сумісно з іншими методами управління [2].

[1] Ковальова О.В. Обґрунтування вибору та організації роботи системи формування складів поїздів. Теоретичні передумови / Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2013. Вип. 3/3 (63). С. 46-49.

[2] Ломотько Д.В., Ковальов А.О., Ковальова О.В. Формування нечіткої системи підтримки прийняття рішення щодо придатності у комерційному відношенні рухомого складу при його розподілі / Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2015. Вип. 6/3 (78). С. 11-17.

УДК 339.168

ФОРМУВАННЯ ІНТЕГРОВАНИХ ТРАНСПОРТНО - ЛОГІСТИЧНИХ СИСТЕМ

FORMATION OF INTEGRATED TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEMS

Канд. екон. наук, доцент Н.В. Гриценко

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

*Cand. econ. Sci., Associate Professor N.V. Gritsenko
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Завдання щодо раціональної організації сервісу є одним з напрямків гармонізації розвитку всіх сфер транспорту з урахуванням його інтеграції в світову систему комунікацій. В цьому напрямку актуальна задача розвитку сервісної інфраструктури у вигляді підсистеми транспортної логістики,

відповідної їй за структурою і складності з метою забезпечення пасажирів і експлуатаційного персоналу фінансовими, інформаційними та ресурсними послугами на всьому шляху проходження. Використання логістичних методів планування, управління, контролю і регулювання пасажиропотоків в просторі і в часі від їх первинного джерела до кінцевого споживача за своєю суттю і призначенням передбачає сервісний супровід. Цій вимозі відповідають сучасні автоматизовані технології фінансових і інформаційних послуг пасажиром та населенню на основі мобільній термінальній сервісної системи, що включає мережі терміналів, сховище аналітичної інформації та програмного забезпечення.

Транспортна логістика є найбільш прийнятним середовищем взаємодії транспортних процесів та сервісу. Вихідною посилкою для зв'язку параметрів пасажиропотоків і сервісної підсистеми служить той факт, що всі її вхідні параметри формуються в кожному транспортному вузлі по окремих маршрутах, видам сполучень та кореспонденціям (обсяг, види і динаміка надходження вимог на послуги). Відповідно, всі сервісні служби повинні функціонувати в режимі роботи транспортних вузлів, виконуючи послуги за міжнародними стандартами. У методології транспортної логістики передбачений сервісний модуль, а його зв'язок з іншими виробничо-транспортними модулями здійснюється через загальний критерій - обсяг і якість пасажирських і вантажних перевезень. Пропонується формування інтегрованих транспортно-логістичних систем, на модульному принципі, що передбачає взаємопов'язаний розвиток кожного модуля, включаючи сервіс.

Однак, будь-яка взаємодія підсистем, особливо на транспорті, висуває нові підвищені вимоги до надійності спільних функцій. Накопичений досвід розміщення терміналів з керуванням через сховище аналітичної інформації в режимі реального часу показав, що відсутність комплексного підходу до їх експлуатації призводить до раптових відмов, тривалих простоїв, збільшення числа аварійних ремонтів [1,3]. Ці обставини нівелюють всі потенційні переваги мобільного сервісу, знижують надійність інформаційного і фінансового обслуговування, імідж власника термінальної мережі та прибуток в сфері сервісного бізнесу.

Сучасний напрямок розвитку транспортної логістики полягає у формуванні та ефективному функціонуванні сервісної підсистеми для фінансового, ресурсного та інформаційного обслуговування пасажирів і експлуатаційного персоналу.

Модернізація транспортної інфраструктури мегаполісів, оснащення автомагістралей, метро, залізниць новими технологіями обслуговування пов'язані з тенденцією переходу до безгрошового обігу. Реалізація даного напрямку пов'язана з вибором оптимальної структури сервісної підсистеми, що забезпечує надійну роботу терміналів в транспортно-логістичних центрах.

Для надійної реалізації сервісних технологій важливе значення набуває стадія моніторингу економічних показників і стану термінальної мережі за такими чинниками: обсяги попиту, розміщення і завантаження конкретних терміналів, їх стану, часу безвідмовної роботи і відновлення, а також

експлуатаційних витрат і прибутку. Стадія моніторингу повинна виконуватися на основі програмного забезпечення в режимі реального часу для організації управління функціонуванням термінальної сервісної системи.

Системна властивість сервісних мереж, що пропонується, на відміну від локально встановлених терміналів, полягає в можливості налаштовуватися і адаптуватися до змін ринку послуг за рахунок загального резервного фонду, ремонтно-експлуатаційної служби з використанням аналітичних можливостей сховища. Таким чином, це дозволяє включити мобільну мережу терміналів як сервісну складову транспортно-логістичної системи внутрішніх і міжнародних пасажирських і вантажних перевезень на шляхах сполучення.

[1] Крикавський Е.В. Логістика. Для економістів : [підручник] / Е.В. Крикавський. – Львів : Вид во нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2004. – 448 с.

[2] Транспортный портал. Все о логистике и международных перевозках <http://www.tas-combank.com.ua/>

[3] Організація та проектування логістичних систем : підручник / за ред. М. П. Денисенка, П. Р. Лековця, Л. І. Михайлової. — К.: ЦУЛ, 2010. - 336 с.

[4] Кислий В.М. Логістика : теорія та практика : навч. посібник / В. М. Кислий, О. А. Біловодська, О. М. Олефіренко, О. М. Соляник. – К. : ЦУЛ, 2010. – 360 с.

УДК 656.212:656.225

ОПТИМІЗАЦІЯ СКЛАДУ МАРШРУТНИХ ПОЇЗДІВ НА ОСНОВІ ПОЄДНАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ІНТЕРЕСІВ ВАНТАЖОВЛАСНИКА І ЗАЛІЗНИЦІ

*Є.І. Балака, канд. екон. наук, Д.В. Ломотько, доктор техн. наук,
М.Є. Резуненко, канд. техн. наук
Український державний університет залізничного транспорту(м. Харків)*

*Ye.I. Balaka, PhD (Econ.), D.V. Lomotko, Doct. of techn. sciences,
M.Ye. Rezunenko, PhD (Tech.)
Ukrainian State University of Railway Transport(Kharkiv)*

Організація вантажних перевезень маршрутними поїздами є окремим видом транспортної діяльності в системі «вантажовласник – залізниця». Концептуальний підхід до визначення оптимального складу маршрутного поїзда повинен враховувати економічні інтереси як вантажовласника, так і перевізника, де пріоритетне значення належить вантажовласнику.

Оптимальна кількість вагонів при перевезенні вантажу маршрутними поїздами перш за все залежить від обсягу партії замовленого товару, що визначається сукупними витратами вантажовласника на його транспортування та зберігання, а прагнення залізниці (перевізника) оптимізувати склад маршрутного поїзду тільки за критерієм мінімізації своїх експлуатаційних витрат на перевезення неприйнятне з точки зору загальносистемного ефекту. Вирішення цього питання знаходиться в площині пошуку економічних компромісів між цими двома системами господарювання. В свою чергу, в кожній з цих систем необхідно досягти економічних компромісів між