

## НЕОБХІДНІСТЬ СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ІНФОРМАЦІЙНОГО ПОЛЯ ІЗ КЛІЄНТАМИ ЗАЛІЗНИЦЬ

### THE NEED TO CREATE A COMMON INFORMATION FIELD WITH RAILWAY CLIENTS

*Д.В. Ломотько, доктор технічних наук, професор  
Д.В. Арсененко, канд. технічних наук, асистент  
Український державний університет залізничного транспорту (м.Харків)*

*D.V. Lomotko, Doct. of techn. sciences,  
D. V.Arsenenko, PhD (Tech.)  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Аналіз роботи промислових підприємств Харківського транспортного вузла за останні роки намітив чітку тенденцію до зменшення обсягів перевезення залізничним транспортом. Розглянувши ситуацію більш детально можна дістати висновку що така динаміка не пов'язана із зовнішніми економічними причинами і більшості своїх випадків ці обсяги займає автомобільний транспорт.

Якщо розглянути такий зв'язок за більш великій проміжок часу виявиться, що в ряді випадків така динаміка намітилась вже давно. Зокрема, спрямованість вантажоодержувачів станції Харків - сортувальний за 2020 фрахтовий рік на перевезення автомобільним транспортом. Причиною такого рішення є відсутність інформаційного супроводження вагону, що в свою чергу досить суттєво ускладнює складську роботу підприємства і особливої ваги така ситуація набуває в пікові періоди роботи підприємства. Ускладнення складської роботи яке досить часто унеможливорює планування роботи із клієнтами підприємства та несе за собою як додаткові матеріальні витрати, так і іміджеві втрати [1-2].

Вирішення питання підвищення конкурентоспроможності залізниць розглянуто через призму наявності альтернативних варіантів перевезення, результатом підсумком чого є економічний ефект від провадження технології. В основу оцінювання ефективності варіантів технології перевезень вантажів залізничним транспортом покладено формування інформаційних систем підтримки прийняття рішень і АРМ оперативного персоналу [3-5].

Як джерело інформації про транспортно-логістичний процес доставки вантажів можна використати дані, що автоматично надаються у СППР оперативного персоналу через АСК ПВ УЗ, експертні думки та інформацію автоматизованої системи «Месплан». Такий підхід призводить до появи великої кількості багатомірної і частково слабоструктурованої інформації.

Якщо 7-8 років тому залізниці мали більший обсяг перевезень, що в свою чергу відображалось на значно меншому обороті вагону, прогнозування часу

фактичного прибуття вагону на підприємство-отримувач було досить прогнозованим на підставі лише відмітки про фактичне відвантаження вагону зі станції відправлення (рис. 1). На сьогоднішній день коли послуги будь якого автомобільного оператора, на кшталт Нова пошта, Делівері, Інтайм, дозволяють будь якій фізичній особі планувати свій час маючи на руках лише мобільний додаток, якісно планувати роботу із завантаженим вагоном в ряді випадків стає неможливо.

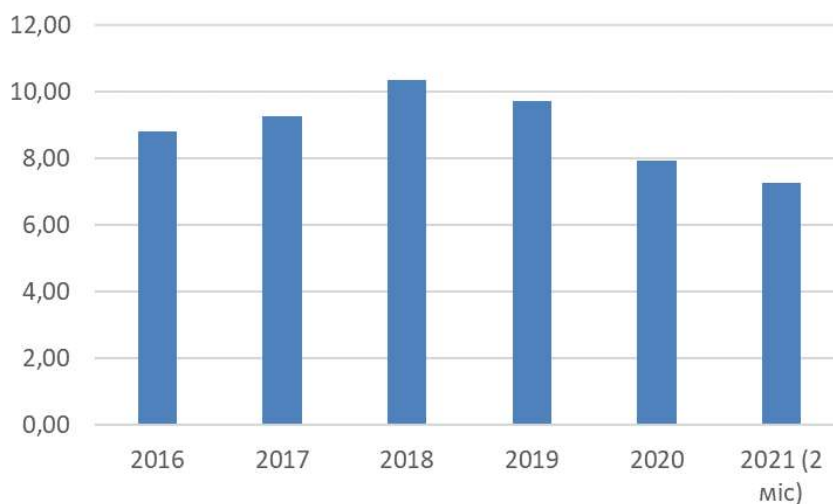


Рис. 1 – Динаміка змін обігу вантажного вагону

Основний економічний ефект у даному випадку виступає у вигляді економії експлуатаційних витрат, одержуваної від збільшення дільничної швидкості руху порожнього вагона, зменшення часу очікування вантажних операцій, скорочення порожнього пробігу вагона.

В умовах дефіциту інвестицій та зменшення обсягів перевезення необхідно залучати інформаційні додатки для роботи із клієнтами залізниць. Більшість із потенційних клієнтів готови розглядати інформацію про оперативну ситуацію із станом та місцезнаходженням вагону навіть у вигляді нового місцевого платіжу тому, що це зменшує невизначеність при плануванні та взаємодії із споживачами продукції, і забезпечує відповідний рівень сервісу, коли це на сьогодні є невід’ємною складовою конкурентоспроможності.

[1] Ломотько Д.В., Розробка моделі функціонування пункту концентрації комерційної роботи в умовах реструктуризації залізничного транспорту [Текст] / Д.В. Ломотько, Арсененко Д.В. // Зб. наук. праць.- Харків: УкрДАЗТ, 2013.- Вип. 142. – С.19-23

[2] Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В., Аналіз та удосконалення існуючих підходів до раціонального розподілу транспортних ресурсів. Зб. наук. праць Укр. держ. уні-тету залізнич. трансп. Харків: УкрДУЗТ, 2015. Вип. 156. С.42-46.

[3] Панченко С. В., А. І. Верлан, Д. М. Козаченко, Р. В. Вернигора. Стратегічні орієнтири розвитку транспортно-логістичної інфраструктури України. Вісник економіки транспорту і промисловості. Харків, 2017. № 58. С. 14—15.

[4] О. Ю. Папахов, А. М. Огороков, О. М. Логвінов Інформаційне забезпечення організації вагонопотоків в умовах функціонування АСК ВП УЗ. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна Дніпропетровськ, 2008. № 6. С. 155—157.

[5] Костенніков О. М. Дослідження сезонної нерівномірності перевезень вантажів та її вплив на організацію місцевої роботи дільниць. Зб. наук. праць Укр. держ. ун-тету залізнич. трансп. Харків: УкрДУЗТ, 2015. Вип.152. С. 15—20.