

підтримці оптимального рівня запасів; виду тари та упаковки вирішують питання з вибору необхідного виду транспорту оптимального для визначеного перевезення та з урахуванням характерних особливостей різних видів транспорту.



Рис. 1. Основні завдання транспортної логістики

Виділяють шість основних факторів, які впливають на вибір виду транспорту (рис. 2.).



Рис. 2. Фактори, які впливають на вибір виду транспорту

Головними завданнями транспортної логістичної системи, є координація транспортного обслуговування споживачів за їх замовленнями, що потребує комплексного підходу для виконання умов доставки з мінімізацією транспортних витрат. Логістика вирішує всі ці комплексні завдання.

Інтеграція України у світову економіку змінює сутність планування оперативного управління контролю і обліку, статистики транспортних поточкових процесів та ін., при цьому організаційно-економічні особливості перевезень мають важливе значення.

Одним із завдань транспортної логістики є уникнення нераціональних перевезень, а саме: короткопробіжних, невиправданих дальніх, зустрічних, порожніх перевезень, а також повторних перевезень, коли вантаж повторно перевозиться, розвантажується і завантажується на складських підприємствах посередницьких організацій. Щоб уникнути нераціональності необхідно формувати

інформаційну систему в логістиці.

Отже, процес планування логістичної системи передбачає визначення мети та обмежень, розробку стандартів оцінки результатів, вибір техніки аналізу, складання проектного завдання. Визначення мети означає фіксування можливих при формуванні логістичної системи витрат і рівня сервісу. Необхідно визначати сегменти ринку або галузі, часові межі досягнення результатів, конкретні параметри діяльності, які характеризують рівень сервісу.

УДК 004:656.025.4 (100)

РОЛЬ ІНФОРМАТИЗАЦІЇ У РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ ТА ТРАНСПОРТНОЇ ЛОГІСТИКИ

Шраменко О.В., к.е.н., доцент
(УкрДУЗТ)

Інформатизація суспільства – процес неминучий, при якому різко зростає роль і значення інформації. Стрімкий розвиток інформаційних технологій та інформаційно-телекомунікаційних засобів призвели до перегляду існуючих підходів до інформатизації та виділення нових якостей, необхідних для вирішення сукупності складних завдань щодо розвитку сфери транспортних послуг

Головна мета інформатизації залізничного транспорту – забезпечення інформацією всіх технологічних процесів та сфер діяльності галузі, створення інформаційної основи та автоматизованих керуючих систем для досягнення максимальної ефективності роботи залізничного транспорту в умовах ринкової економіки.

Організація мультимодальних перевезень вантажів є одним із головних напрямів сучасної транспортної політики Європи та України. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 25.02.15 були схвалені розроблені Міністерством інфраструктури плани імплементації деяких актів законодавства ЄС з питань транспортної

політики та інфраструктури. Серед них Директива Ради 92/106/ЄЕС про встановлення спільних правил для окремих типів комбінованого транспортування товарів між державами-членами ЄС. Міністерством інфраструктури України з цією метою 21 жовтня 2015 року видано Наказ «Про утворення Робочої групи з питань розвитку мультимодальних перевезень та логістики».

Подальший розвиток мультимодальних перевезень та побудова міжнародних транспортних коридорів вимагає розвитку кооперації та постійної взаємодії транспортних галузей залізничного, автомобільного, морського та внутрішнього водного транспорту. Основою такої кооперації мають бути сучасні інформаційні технології, зокрема використання інформаційної логістики (E-Logistics) з побудовою розвинутих прозорих мереж комп'ютерних даних, зручних для вантажовідправників, експедиторів та перевізників. Це обумовлено Планом заходів з імплементації Директиви 92/106/ЄЕС. Одним з основних завдань імплементації згідно з ним є забезпечення інформаційної прозорості.

Сьогодні інформаційно-керуючі системи залізничного транспорту не відповідають сучасним вимогам через:

- недостатньо розвинену мережу передачі даних;
- слабку технічну оснащеність;
- велику різноманітність інформаційних систем;
- застаріле програмне забезпечення;
- недостатню типізацію рішень;
- відсутність сховища даних та брак аналітичних програм;
- ручне введення інформації;
- відсутність систем автоматизованого керування.

На нараді, що відбулася в липні 2013 року, Державне підприємство «Державний науково-дослідний центр залізничного транспорту України» (ДНДЦ УЗ) було визначено головною науковою організацією по розробці та впровадженню єдиної перспективної корпоративної Стратегії інформатизації.

Основними принципами при реалізації Концепції та Стратегії інформатизації мають бути:

1) перехід від автономних систем управління, замкнених на окремих господарствах залізниць, до комплексних інформаційних систем, які реалізують глобальні функції управління;

2) перехід до інтегрованих систем автоматизованого та автоматичного управління;

3) перехід до автоматизованих інформаційно-керуючих систем;

4) створення комплексу взаємопов'язаних централізованих та розподілених за рівнями та об'єктами управління баз даних та знань;

5) використання електронного документообігу;

6) забезпечення інформаційної взаємодії з іншими видами транспорту усіма учасниками перевезення, національними дозвільними та контролюючими органами на основі електронного обміну даними з використанням міжнародних стандартів;

7) орієнтація при розробці інфраструктури інформації на архітектуру взаємодії відкритих систем, використання сучасних архітектур типу «клієнт-сервер» тощо.

Виділяють два рівні інформатизації: забезпечуючий, що пов'язаний з формуванням інформаційного середовища та створенням розвиненої інфраструктури, та прикладний, який визначається роллю інформатизації для споживачів та реалізується шляхом формування нових інформаційних технологій.

Слід відмітити, що сучасні системи управління характеризуються підвищенням рівня інтелектуальності. Зараз загальнодержавна транспортна політика багатьох розвинених країн базується на розробці та просуванні інтелектуальних транспортних систем.

Таким чином, очікується, що всі інновації залізничного транспорту в XXI ст. будуть базуватися на створенні та просуванні інтелектуальних транспортних систем. Використання цих систем дасть можливість отримати інтегральний ефект від їх впровадження, який включає соціальний ефект, підвищення безпеки транспорту та на транспорті, економічний та екологічний ефект.