

інфраструктури, постійна оцінка співвідношення витрат на їх впровадження та використання з результатами цієї роботи, а також відповідне навчання персоналу. Таким чином, впровадження БОР обумовлює необхідність розвитку кадрового потенціалу, стимулювання співробітників, що в цілому спрямовано на ефективне використання трудових, а як наслідок, і всіх інших ресурсів.

УДК 681.518.52:656.2

РОЗРОБКА КОРПОРАТИВНОЇ ІНФОРМАЦІЙНО-КЕРУЮЧОЇ СИСТЕМИ ПРОМИСЛОВИХ ПІДПРИЄМСТВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*Ломотько Д.В., д.т.н., професор (УкрДАЗТ),
Грудницький Л.О., заступник голови
Правління,
Авраменко В.О., директор філії,
Хорт Ю.Г., директор філії (ВАТ "Київ-
Дніпровське міжгалузеве підприємство
промислового залізничного транспорту)»*

Сучасні умови вимагають від транспортної галузі здійснювати доставку вантажів з урахуванням логістичних технологій, побудованими на базі автоматизованих інформаційно-керуючих систем. Широке впровадження сучасних інформаційних технологій в перевізний процес є інструментом, який може реалізувати принципи безбитковості та конкурентоспроможності.

Існуюча система інформаційного обміну ВАТ "Київ-Дніпровське міжгалузеве підприємство промислового залізничного транспорту (МППЗТ)" вирішує задачі електронного обміну оперативною інформацією (змінно-добовий звіт експлуатаційної роботи, звіт про вантажну роботу, довідка про оплату послуг вантажовласниками наданих ВАТ "Київ-Дніпровське МППЗТ", довідка про вагони, які перебувають під вивантаженням більше однієї доби, відомості про вагони СНД), автоматизованого складання і друку змінно-добової звітної документації.

Удосконалення існуючої системи повинно бути зосновано на функціонуванні логістичного модуля автоматизованої керуючої системи зі створенням комплексу відповідних моделей. Зокрема, вагонна модель повинна забезпечувати контроль за дислокацією і станом вагонів, що обробляються на філіях підприємств промислового залізничного транспорту (ППЗТ) і на станціях примикання за принципом пономерного обліку. У даному випадку повинні

використовуватись наступні параметри стану вагонів: вагон на станції примикання, вагон під навантаженням на коліях ППЗТ, подавання локомотивом залізниці, подавання локомотивом ППЗТ, прибирання, очікування подавання, очікування прибирання, очікування вивантаження. Визначення місцезнаходження рухомого складу можливе за умови використання GPS- технологій.

Одна з першочергових задач системи – задача прогнозування часу надходження вагонів на філіях МППЗТ. Принцип системності вимагає вирішувати цю задачу одночасно для всіх філій МППЗТ. Вихідними даними для неї можуть бути: час відправлення вагонів в складі поїзду зі станції примикання, тип і кількість вагонів, тип і кількість вантажу, відстань до станції призначення, кількість переформувань на шляху слідування і деякі додаткові фактори.

Регіональні центри – філії повинні функціонувати у середовищі типових програмно-технічних засобів, уніфікованих по рівням ієрархії системи ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ», які забезпечують впровадження сучасних інформаційних технологій при взаємодії суміжних рівнів корпоративної інформаційно-керуючої системи.

Перспективні напрямки розвитку корпоративної інформаційно-керуючої системи ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» пов'язані з інтеграцією інформаційних потоків виробничого призначення та даних про фінансовий стан, матеріальну базу, управління кадрами та інші підсистеми динамічного перерозподілу засобів транспорту.

Розроблений підхід щодо створення технології та організаційної структури корпоративної інформаційно-керуючої системи ВАТ «Київ-Дніпровське МППЗТ» дозволить удосконалити управління транспортними вантажопотоками у взаємодії промислового залізничного транспорту із магістральним залізничним та іншими видами транспорту, портами, промисловими комплексами на базі ефективного використання сучасних інформаційно-керуючих та логістичних технологій. Запропоновані підходи повинні дозволити вирішити основні проблеми, пов'язані переробкою вантажів через промислові транспортні вузли шляхом створення логістичної системи керування вантажо- та вагонопотоками.