

ЯКІСТЬ ІНФОРМАЦІЇ У ПРОЦЕСАХ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

Адекватність моделі системи управління залежить від точності опису окремих технологічних процесів при використанні кількісних даних. Ці дані, як частина знань про технологіко-економічні характеристики процесу вантажних перевезень, складають інформаційне забезпечення автоматизованих систем, які використовуються в управлінні залізничним транспортом України. Тому, природно, що від якості первинної інформації залежить якість управління об'єктами перевезень. До головних об'єктів системи управління, крім вагона відноситься і вантаж, інформація про характеристики якого також важлива, як і дані про час та місце знаходження вагону з вантажем.

Для з'ясування існуючого рівня якості даних перевізних документів в автоматизованій системі залізниці було проаналізовано відповідність відомостей, які вносяться відправником при паперовому оформленні перевізного документу, даним, що переносяться працівниками залізниці до автоматизованих систем. Результати аналізу достовірності та повноти інформації дозволяють зробити висновок про недостатній рівень її якості за зазначеними критеріями. Інтеграція ж інформаційних систем як основи взаємодії потребує наявності якості інформації, яка відповідає всім основним критеріям: оперативності, економічності, достовірності, повноти, однорідності та безперервності.

Від якості оформлення документа, правильності визначення платежів залежить, як здійснення фінансових розрахунків з клієнтами залізниці, так і оцінка роботи об'єктів управління магістралі, від рівня якості реквізитів залежить визначення доцільності використання даних перевізного документа при розробці та застосуванні економіко-математичних моделей.

Вплив людського фактору зменшується шляхом переходу до оформлення електронних перевізних документів, введення первинних даних клієнтом-відправником вантажу.

Інформація про вантаж використовується при організації роботи з портами, великими промисловими підприємствами, які мають свою транспортну мережу і обслуговують «внутрішніх» клієнтів. Для цього були розроблені принципово нові технології, серед яких, наприклад, «Картотека довіреностей третіх сторін». Картотека є аналогом електронного доручення, де формалізовано дозвіл власника вантажу переглядати, оформляти

перевізний документ по прибуттю, відправленню. Крім того, планування відправлення вантажів і подачі вагонів під навантаження відбувається через АС з власниками вагонів, операторами. Порти, як великі одержувачі, беруть участь в процесі узгодження замовлень вагонів на відправлення вантажів на їх адресу. Таким чином, загальний інформаційний простір, залізниці з відправниками, одержувачами, експедиторами, операторами і власниками вагонного парку дозволяє створювати і застосовувати різні варіанти технологій, виробляти аналітичні управлінські рішення.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Бутко Т. В., Ломотько Д. В. Перспективи організації інформаційної взаємодії учасників перевезення в умовах залізнично-водних транспортно-логістичних вузлів. Залізничний транспорт. 2007. № 6. С. 62-65.

2. Вернигора Р. В., Ельникова Л. О. Перспективы создания интеллектуальной системы поддержки принятия оперативных решений по управлению работой поездных локомотивов на железнодорожном полигоне. Сучасні проблеми розвитку інтелектуальних систем транспорту: тези Міжнар. наук.-практ. конф. Дніпропетровськ, 2014. С. 23.