

УДК 656.225

Бех П.В.¹, Лашков О.В.²

¹ доц. ДНУЗТ ім. ак. В.Лазаряна

² ст. викл. ДНУЗТ ім. ак. В.Лазаряна

НОВІ МЕТОДИ РОБОТИ З КЛІЄНТАМИ НА ТРАНСПОРТІ

Моделювання, планування та контроль складних логістичних процесів розглядається у численних працях науковцями різних країн.

Сучасні передові методи дослідження проблем, пов'язаних з доставкою вантажів, логістичними мережами розвиваються у напрямках розробки математичних методів для моделювання, оптимізації та контролю за складною логістикою мереж. Фахівцями з використання математичних методів, такими як нечітка логіка та нейроні мережеві підходи, вирішуються проблеми побудови інтелектуальних виробничих та логістичних систем; розглядаються наслідки невизначеності у виробничих мережах. У ряді робіт наводиться думка, що в останні роки у сучасній економіці суспільств складні логістичні процеси та ланцюги поставок є одними з найважливіших видів діяльності. На них впливає швидкі зміни попиту споживачів, зміни замовлень, зупинки транспорту та комунікації, тощо.

У своїх дослідженнях автори використовують основні загальні теми, такі як «течія руху транспорту», «пропускна спроможність та рівень обслуговування», контроль дорожнього руху, планування перевезень, вплив на навколишнє середовище тощо.

Фахівці на практиці йдуть шляхом впровадження сучасних методів роботи у взаємодії із клієнтами. Так Польська Державна Залізниця впровадила систему замовлення онлайн ниток поїздів – Internetowy system zamawiania trasy pociągu (ISZTP) та систему конструкції розкладу – System Konstrukcji Rozkładu Jazdy (SKRJ) власної розробки.

У даний час система ISZTP служить інструментом для всебічної обробки заявок, щодня обробляється більше 3000 заявок. ISZTP ґрунтується на принципі «Замовляй і їдь». Кожен перевізник, який зареєструвався у системі може цілодобово зайти в систему та замовити нитку графіку з будь-якого місця, де є Інтернет. У такій системі можливі декілька варіанті розкладів руху: річний розклад руху поїздів; каталоги маршрутів – звід готових розкладів (маршрутів) для певних ділянок, з якого, володіючи певними параметрами маси та тяги, можна швидко скласти маршрут на замовлення, такий каталог має перевагу – короткий час очікування відповіді, недолік – жорсткі параметри (маса, довжина, потужність локомотива); індивідуальний розклад – побудований на замовлення.

Автоматизовані обчислювальні центри обробки заявок знаходяться у регіональних філіях, а робочі місця диспетчерів, що впроваджують графіки у дію в Центрі управління рухом, що у свою чергу складається з: відділів Головного диспетчерського управління та Управління залізничним рухом.

В основі SKRJ лежить цифрова інформація про всю інфраструктуру залізничної мережі компанії, так званий реєстр інфраструктури. Маючи всю інформацію про стан залізничної мережі, графісти за досить короткий проміжок часу можуть підготувати індивідуальний розклад руху. Середній час для підготовки індивідуального розкладу – дві години.

Цілями такої організації перевезень є максимальне використання пропускної спроможності та ефективне використання залізничної інфраструктури, а також задоволення всіх потреб клієнта.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Гладун А. Я., Рогушина Ю. В. Семантичні технології: принципи та практики. Київ: АДЕФ-Україна, 2016. 308 с.
2. Teodorovic D., Janic M. Transportation Engineering: Theory, Practice and Modeling. 2016. 900 p.