

- [2] Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]:інтермодальні перевезення. –Режим доступу: [www.uz.gov.ua](http://www.uz.gov.ua) –(Дата звернення 8.12.2018)
- [3] Офіційний сайт філія "Центр транспортного сервісу "Ліски" публічного акціонерного товариства "Українська залізниця"[Електронний ресурс]:контейнерні поїзди. –Режим доступу: [www.liski.ua](http://www.liski.ua)–(Дата звернення 8.12.2018).
- [4] Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation //Eastern-European Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – №. 3 (78). – С. 11-17, <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>.

**УДК 656.222:658.519**

**СТВОРЕННЯ ЄДИНОГО ІНТЕГРОВАНОГО ПРОСТОРУ З МЕТОЮ  
УПРАВЛІННЯ ЛАНЦЮГАМИ ПОСТАЧАННЯ**

**CREATION OF A SINGLE INTEGRATED SPACE WITH THE PURPOSE  
OF MANAGEMENT OF SUPPLY CHAINS**

*докт. техн. наук Д.В. Ломотько, Д.М.Кравченко  
Український державний університет залізничного транспорту(Харків)*

*D. Sc. (Tech.) D.V. Lomotko, D.M.Kravchenko  
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Створення вимог до інформаційної системи для того, щоб зменшити невизначеність між ланками ланцюга постачання, а саме потрібний товар повинен бути доставлений в потрібний час, в потрібне місце, з найменшими витратами, необхідної якості, в потрібній кількості і потрібному споживачеві.

Саме тому запропоновано взяти за основу міжнародний стандарт UN/EDIFACT. Існуюча система обороту документів потребує змін. Пропонується взяти відомий стандарт електронного обміну даними в управлінні, торгівлі та на транспорті UN/EDIFACT, що є переважаючим за межами Північної Америки і основним на території ЄС, Росії та країн Митного Союзу. При розробці стандартів електронного документообігу була проведена робота по дослідженню використання всіх даних «паперових» документів, що використовуються у зовнішньоекономічній діяльності. Як з'ясувалося, більшість документів містять дані і навіть цілі групи даних, які повторюються. В основу стандарту UNEDIFACT покладені наступні принципові ідеї: обмін здійснюється повідомленнями; стандартизація за типом документа, що використовується на рівні повідомлень; повідомлення має ієрархічну структуру і складається з сегментів; стандартизація даних на рівні сегментів і елементів даних; сегменти можуть групуватися за певною ознакою; незаповнені (порожні) сегменти можуть опускатися; типові поля

записуються у вигляді коду; склад і наповнення довідників стандартизується на трьох рівнях - міжнародному, національному та корпоративних; незалежність стандартів від мови, що використовується для спілкування; група сегментів крім типових сегментів даних може містити інші групи сегментів; сегменти в групі повідомлень можуть повторюватися кілька разів; також незаповнені (порожні) сегменти можуть опускатися.

Стандартом передбачено близько 200 різних типів сегментів, з яких складається повідомлення. Міжнародна організація по стандартизації ISO(International Organization for Standardization) затвердила UN/EDIFACT у вигляді 2 стандартів:

- ISO 7372-86 "Trade data interchange. Trade data elements directory. First edition. 1986-03-01" (Довідник елементів даних);

- ISO 9735-88 "EDI for administration, commerce and transport (EDIFACT). Syntax rules. 1988-07-15" (Синтаксичні правила EDIFACT ООН).

Впровадження системи ЕОД і стандарту UN/EDIFACT істотно змінили логістичний процес, зблизивши відносини між логістичними посередниками: вантажовідправниками, перевізниками, експедиторами, агентами, митницею. Користувачі ЕОД і UN/EDIFACT, об'єднані в національні асоціації, мають можливість постійно розширювати стандартну інформаційну базу даних, спрощувати і уніфікувати документообіг і підвищувати на цій основі ефективність логістичних ІКТ. Використання стандарту UN/EDIFACT дозволяє зменшити неузгодженості при взаємодії різних перевізників або різних видів транспорту.

У роботі передбачається автоматизація обробки оперативної інформації і складання звітної документації на підприємствах залізничного транспорту, що забезпечить своєчасність, швидкість складання звітних документів, зменшення працевтрат та економію паперу. На основі досвіду використання інформаційних систем не буде помилковим припущення, що використання інформаційної системи управління логістичними ланцюгами на базі стандарту UN/EDIFACT дозволить скоротити простої вагонів в очікуванні обробки документів на 0,5 години. Проведено розрахунки, визначено економічний ефект. Сумарний приріст економічного ефекту з урахуванням приведених грошових потоків до останнього року розрахункового періоду – 1671590грн. витрати будуть покриті економічним ефектом на 2-му році експлуатації, тобто термін окупності складає 2 роки.

[1] Бауэрсокс Д.Дж., Клосс Д.Дж. Логістика. Інтегрування ланцюгами постачань. М.: «ОЛІМП-БІЗНЕС», 2005. – 640 с.

[2] Кірюков С.И., Кротов К.В. Развитие концепции управления ланцюгами постачань: М.: СПбГУ. – 2007. – 98 с.

[3] Информационные технологии в логистике / Губин С.В., Боярчук А.В. /– Курс лекций для высших технических учебных заведений. – Киев: «Миллениум», 2009. – 60 с.

[4] RFID в транспортній логістике [Електронний ресурс]. Режим доступу:<http://www.isbc-rfid.ru/applications/logistics/>

[5] Закон України «Про залізничний транспорт» // Магістраль. – 1996. №56 або «Основні нормативні акти в області залізничного транспорту України». – Харків: УкрДАЗТ, 2000.

**УДК 658.7:656.2**

**ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ЛОГІСТИЧНОГО УПРАВЛІННЯ  
ТРАНСПОРТНО-ВИРОБНИЧИХ СИСТЕМ**

**INCREASING THE LEVEL OF LOGISTIC MANAGEMENT OF  
TRANSPORT MANUFACTURING SYSTEMS**

***V. V. Mesheryakov***

*Український державний університет залізничного транспорту (Харків)*

***V. V. Mesheryakov***

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkov)*

Логістичне управління операціями являє собою розробку і впровадження комплексу рішень для поліпшення просування матеріального потоку і орієнтованого на мінімізацію витрат і оптимізацію часу руху матеріального потоку логістичного ланцюга. [1-2]. Так стосовно транспортно-складських операцій істотну роль грає зниження витрат на транспортування і зберігання, підвищення рівня надійності перевізника і складу, збільшення оборотності транспортно-складського комплексу, здатність реагувати на зміни попиту послуг і т.д. [3].

Приймаючи рішення про впровадження логістичних процесів підприємство базується на глибокому порівняльному аналізі при впровадженні тих чи інших рішень. [4-5] У більшості випадків логістичне управління функціонує на стику логістичних систем різних рівнів і спрямувань, наприклад між виробничою і дистрибуційною системою і т.д. або ж всередині системи - внутрішньовиробничі запаси, переміщення всередині компанії, запаси дистриб'ютора і т.д. В даному випадку об'єктом дослідження є процес взаємодії логістичних систем на транспорті та виробництві. Предмет дослідження - підвищення ефективності операцій по переміщенню матеріального та інформаційного потоків на стику логістичних систем різних рівнів. Мета: впровадження доступних логістичних процесів на транспорті для підвищення рівня управління логістичними системами та зменшення вартості утримання запасів в тому числі і транспортних. Для реалізації мети ставляться такі задачі:

1. Визначення місць взаємної інтеграції процесів