

Міністерство освіти і науки України
Український державний університет залізничного транспорту

ІТТ | ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ
ТРАНСПОРТНІ
ТЕХНОЛОГІЇ



ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ

V МІЖНАРОДНА НАУКОВО-ТЕХНІЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ

ПРОГРАМА КОНФЕРЕНЦІЇ



ІТТ2024

УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ

**Тези доповідей 5-ої міжнародної
науково-технічної конференції**

«ІНТЕЛЕКТУАЛЬНІ ТРАНСПОРТНІ ТЕХНОЛОГІЇ»

Харків 2024

5-а міжнародна науково-технічна конференція «Інтелектуальні транспортні технології», Харків, 25–27 листопада 2024 р.: Тези доповідей. – Харків: УкрДУЗТ, 2024. – 339 с.

Збірник містить тези доповідей науковців вищих навчальних закладів України та інших країн, підприємств транспортної та машинобудівної галузей за чотирма напрямками: розвиток інтелектуальних технологій при управлінні транспортними системами; транспортні системи та логістика; інтелектуальне проектування та сервіс на транспорті; функціональні матеріали та технології при виготовленні та відновленні деталей транспортного призначення.

© Український державний університет
залізничного транспорту, 2024

**ІНФОРМАЦІЙНО-КЕРУЮЧІ СИСТЕМИ ЛОГІСТИЧНОГО ЦЕНТРУ
СУХИЙ ПОРТ**

**INFORMATION CONTROL SYSTEMS OF THE DRY PORT LOGISTICS
CENTER**

*Докт. техн. наук Д.В. Ломотко, аспірант Д.Д. Ковальов
Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)*

*Dr.Sci.Tech. D.V. Lomotko, D.D.Kovalov
Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)*

Автоматизація логістичних процесів все міцніше закріплює свої позиції в управлінні та функціонуванні транспортної інфраструктури логістичних центрів сухих портів (ЛЦСП).

Сучасні ІТ надають широкий спектр послуг пов'язаних з перевезенням контейнерів залізничним транспортом. На прикладі вітчизняної компанії «Е-ЛОГІСТ» можна розглянути, яким стандартам оптимізації вагонопотоку мають відповідати системи автоматизації вантажних перевезень:

- GPS-tracking вагонів/контейнерів на будь-якому етапі перевезення, у режимі реального часу;
- Економія витрат завдяки оптимізації руху і використанні парку вагонів/контейнерів;
- Легка інтеграція в наявні системи за допомогою API;
- Звіт про кожний із вагонів/контейнерів, з прогнозованим технічним обслуговуванням;
- Мінімізація втрат через простої вагонів/контейнерів із вантажами, сторонній вплив [2].

Усі вищеперераховані функції та вимоги до автоматизації перевізних процесів створюють передумови до виникнення вдосконалених систем підтримок прийняття рішень (СППР). Однак це не означає повне виключення людського фактора із перевізного процесу. Сучасні СППР лише «допомагають» (надають якомога більше інформації) кваліфікованому персоналу у прийнятті кінцевого рішення.

Основними елементами кожної інформаційно-керуючої системи (ІКС) є автоматизовані робочі місця (АРМи) оперативного і диспетчерського персоналу, бази даних та телекомунікаційні зв'язки для проведення оперативного управління або регулювання контейнеропотоків [1]. Таким чином до ІКС ЛЦСП має бути

інтегрована АРМ логіста в основу якого покладена математична модель визначення оптимальної партії відправки з ЛЦСП.

Слід зазначити, що обов'язковою умовою для функціонування ІКС ЛЦСП є її інтеграція у більш глобальну структуру керування вантажними перевезеннями Укрзалізниці (АСК ВП УЗ), зв'язок з якою відбувається інформаційними потоками. Загальна структура ІКС ЛЦСП наведена на Рис 1.

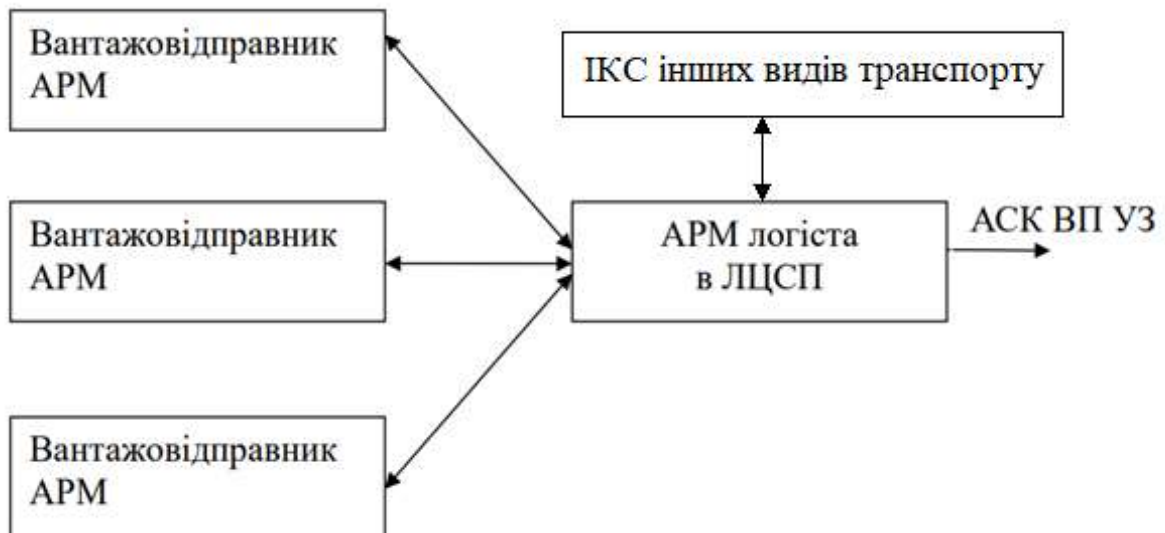


Рис. 1. Структура ІКС ЛЦСП [1]

Широкий функціонал ІТ технологій та СППР дозволяє покращити та «покрити» більшість проблем з якими стикається галузь транспортної логістики. Однак найважливішим критерієм будь-якої ІКС ЛЦСП є її гнучкість та можливість до інтеграції в наявну систему АСК ВП УЗ, та АРМами інших учасників перевізного процесу.

[1] Бутько Т.В., Шумик Д.В. Сучасні інформаційні технології в управлінні залізничними підрозділами: Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2012.

[2] Офіційний сайт компанії «Е-ЛОГИСТ». URL: <https://www.elogist.online/#about>.