

УДК 378.04

**ПРОБЛЕМЫ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНОГО УПРАВЛЕНИЯ
ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКОЙ**

Т.А. Пряников

студент 2 курса

ЧОУ ВО ЮУ (ИУБиП)

e-mail: tpryanikov235@gmail.com

Научный руководитель

Б.В. Мартынов

к.ф.н., доцент

кафедра «Менеджмент»

Аннотация: В статье рассмотрены проблемы внедрения логистического подхода в сферу грузоперевозок. Выявлено отсутствие четкого планирования и ресинхронизация всех логистических цепей, неэффективные потоки и загрузка транспорта. Предложено использовать интеллектуальные транспортные системы для оптимизации грузопассажирских потоков.

Ключевые слова: логистика, транспорт, интеллектуальное управление, интеллектуальная транспортная система

**PROBLEMS OF INTELLECTUAL MANAGEMENT OF
TRANSPORT LOGISTICS**

T.A.Pryanikov

Scientific adviser

B.V. Martynov

Abstract: In the article the problems of introduction of the logistics approach in the sphere of cargo transportation are considered. The lack of clear planning and resynchronization of all logistic chains, inefficient flows and traffic loading is revealed. It is proposed to use intelligent transport systems to optimize cargo-and-passenger flows

Keywords: logistics, transport, intellectual management, intelligent transport system

В условиях глобализации экономического пространства одним из приоритетных направлений инвестирования является развитие внешнеэкономических связей. Выход предприятия на мировой рынок обеспечивает расширение каналов сбыта продукции, увеличение объема

продаж, повышение конкурентоспособности [7]. Это требует синергетического объединения усилий и ресурсов региональной социально-экономической системы, которая в этом случае может использовать логистический эффект в процессе реализации интересов [4]. Главным принципом транспортной логистики, как и логистики в целом, является оптимизация расходов. На транспорте она достигается в результате оптимизации размера транспортно-грузовой партии и маршрута (схемы) доставки. Для снижения себестоимости перевозки следует стремиться к увеличению размера транспортно-грузовых партий и ориентироваться на доставку грузов на дальние расстояния, при обязательном удовлетворении потребителей к качеству транспортных услуг [1]. «Общество направляет огромные ресурсы на воплощение задач по улучшению энергетической эффективности и экологической безопасности автомобильного транспорта. Важным направлением на этом пути является совершенствование эксплуатационных свойств колесных транспортных средств (автомобилей). Роль государства в обеспечении внедрения новейших технологий и регулировании развития автотранспортной отрасли остается значительной и при рыночных экономических условиях» [3].

Именно благодаря транспортной логистике экономически развитых странах сырье и материалы поступают на производство, а готовый товар по маркетинговым каналам доходит до конечного потребителя. Среди основных проблем транспортной логистики в России можно выделить:

1. Низкую логистическую инфраструктуру, которая требует развития.
2. Низкий уровень конкуренции российской промышленности, который связан малой эффективностью цепей поставок.
3. Отсутствие четкого планирования и ресинхронизация всех цепей, неэффективные потоки и загрузка транспорта, повышению затрат и снижению качества [2].

Любая организация стремится к уменьшению операционных расходов. Однако решение этой задачи остается достаточно сложной, несмотря на

большое количество различных стратегий. Причина в том, что логистические решения тесно взаимосвязаны и влияют на работу других подразделений компании. Одним из таких решений является активное использование информационных технологий. «Социально-экономическая эффективность и адаптивность региональной системы во многом характеризуется сегодня её активным участием в распределении и обслуживании транспортных потоков в составе международных транспортных коридоров. Для обеспечения актуализации и реализации транзитного потенциала региону необходимо наращивать научно-технический и сервисный потенциал, используя преимущества цифровой экономики» [4].

Новые задачи, связанные с внедрением логистических принципов в сфере перевозок, требуют создания информационной инфраструктуры, позволяющей организовывать, собирать и передавать информацию всем участникам логистической сети. Процесс внедрения информационно-компьютерных технологий сегодня необходим и, более того, неизбежен. Это обусловлено все возрастающим объемом подлежащих обработке данных. Применение современных информационных технологий позволяет повысить эффективность доставки грузов за счет возможности быстрого доступа к информации о субъектах и объектах доставки [6].

Интеллектуально транспортная система включает в себя моделирование транспортных систем и регулирование транспортных потоков. В интеллектуальных транспортных системах (ИТС) соприкасается индустрия автотранспорта и индустрия информационных технологий. Основными целями ИТС являются: информативность и безопасность; переход на качественно новый уровень информационного взаимодействия. Но внедрение технических средств, которые обеспечат ИТС необходимо четко и ясно сформулировать цели и задачи, которые с помощью этих средств необходимо выполнить.

Задачи интеллектуально транспортной системы: сбор информации о транспортных потоках, прямое или косвенное воздействие на объект,

создание модели транспортных потоков. Модель в системе транспорта может быть математической, учитывающей законы движения транспорта в виде уравнений и формул, или имитационной, имитирующей поведение водителей, движение транспортных средств, работу светофоров и других участников логистической цепочки. Практически оба вида моделей используются в виде какой-то смеси. Математику моделирования используют в основном макромодели, работающие на уровне страны, региона, города и оценивающие пропускную способность улиц, использование автомобилей населением и другие глобальные параметры. Микромодель, рассматривающая отдельный перекресток или транспортную развязку, учитывает количество полос движения, наличие спусков и подъемов, мощность двигателей, правила движения [5].

Создав транспортную модель, можно проводить эксперименты, проверяя, как повлияет на скорость доставки грузов различные внешние и внутренние факторы. Поддерживать такую модель в рабочем состоянии непросто – в нее надо вводить все изменения. Подлинный интеллект системы – это управляющие алгоритмы, моделирующие транспортные ситуации, а также процесс их разработки, отладки и внедрения.

Помимо применения прогрессивной технической базы, при создании принципиально новой технологии необходимо осуществить комплекс следующих организационно-технологических мероприятий:

1. Разработать унифицированную для всех видов транспорта систему кодирования грузов, грузоотправителей и грузополучателей, транспортных средств.

2. Построить банки данных из нормативно-справочной и оперативной информации, которые будут содержать всю информацию, необходимую для решения задач автоматизации грузовых и коммерческих операций. Главный принцип интеллектуального управления грузовой и коммерческой работы при осуществлении перевозочного процесса состоит в том, что с момента

поступления грузов до момента выдачи вся необходимая информация находится в памяти логистической модели [6].

Строится глобальная динамическая модель движения материального потока. Исходя из этого, идея интеллектуальной технологии управления состоит в обеспечении синхронизации процессов перемещения грузов по транспортной сети и данных о грузе в динамической информационной модели, что отвечает идеям логистики.

Библиографический список:

1. Еремеева, Л. Э. Транспортная логистика: учебное пособие / Л. Э. Еремеева ; Сыкт. лесн. ин-т. — Сыктывкар: СЛИ, 2013. — 260 с.
2. Кардашова М. А., Далгатова И. Д. Перспективы развития транспортной логистики / РППЭ. 2016. №9 (71). С.69-75
3. Мартынов Б.В., Прокопенко Е.С. Университет в региональной инновационной системе как элементе структуры системы менеджмента международного транспортного коридора // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2018. – № 2 (87) – С. 36 – 39.
4. Мартынов Б.В. Философия логистики образовательного процесса как фактора самоактуализации человека и канала развития социально-экономической среды региона // Международный журнал прикладных и фундаментальных исследований. – 2016. – № 7-6. – С. 1106 – 1109.
5. Мартынов Б.В., Халатян С.Г. Перспективы развития транспортной отрасли страны через призму экологической безопасности и энергоэффективности // Интеллектуальные ресурсы - региональному развитию. – 2017. – Т. 1. – № 1-1. – С. 74 – 79.
6. Пашаев М. Я. Управление системами транспортной логистики на основе ГЛОНАСС / Вестник АГТУ. Серия: Управление, вычислительная техника и информатика. 2017. №3. С.143-148
7. Прокопенко Е.С. Мартынов Б.В. Направления инвестиционной политики предприятия в системе международного транспортного коридора (на примере Ростовской области) / Е.С. Прокопенко, Б.В. Мартынов // Наука и образование: хозяйство и экономика; предпринимательство; право и управление. – 2017. – № 8 (87) – С. 36 – 39.
8. Шушкович А.Г., Долгова Т.Г. Информационные технологии в транспортной логистике. Gps-мониторинг / Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2011. №7. С.472.