

*Губкина Любовь Алексеевна,
Аспирант 2-го года обучения
института инженерных и цифровых технологий*

НИУ «БелГУ» Россия, г. Белгород

Gubkina Lyubov Alekseevna

2nd year postgraduate student

Institute of Engineering and Digital Technologies

Игнатенко Павел Владимирович

Студент группы 12002041

Института инженерных и цифровых технологий

НИУ «БелГУ» Россия, г. Белгород

Ignatenko Pave I Vladimirovich

Group student 12002041

Institute of Engineering and Digital Technologies

NRU "BelGU" Russia, Belgorod

Губкин Алексей Владимирович,

Студент группы 12002041

Института инженерных и цифровых технологий

НИУ «БелГУ» Россия, г. Белгород

Gubkin Alexey Vladimirovich,

Group student 12002041

Institute of Engineering and Digital Technologies

NRU "BelGU" Russia, Belgorod

Игнатенко Елена Викторовна

Студент группы 12002033

Института инженерных и цифровых технологий

НИУ «БелГУ» Россия, г. Белгород

Ignatenko Elena Viktorovna

Group student 12002033

**АНАЛИЗ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ТРАНСПОРТНЫХ
СРЕДСТВ. ПУТИ АВТОМАТИЗАЦИИ**
**ANALYSIS OF THE EXISTING ACTIVITIES OF VEHICLES. WAYS OF
AUTOMATION**

Аннотация: в данной статье изучается существующая модель организации транспортного отдела (на примере «Эко-Механизация»), исходя из анализа выводятся пути автоматизации.

Ключевые слова: транспорт, контекстная диаграмма, диаграмма декомпозиции.

Abstract: This article examines the existing model of organization of the transport department (for example, "Eco-Mechanization"), based on the analysis, the ways of automation are deduced.

Key words: transport, context diagram, decomposition diagram.

Процесс оказания транспортных услуг является важным, его актуальность нашла отражение в ВВП наиболее развитых стран мира удельный вес этой сферы деятельности составляет 70 - 80%. Следует учитывать территориальную расположенность России, что приводит к особой важности транспортной сферы по сравнению с другими странами мира.

. Оперативность данных процессов зависит напрямую не только от технического и программного обеспечения, позволяющего автоматизировать и рационализировать ход сопровождения бизнес-процессов, но и от человеческого фактора, влияющего на процесс обслуживания.

Целью данной работы является изучение существующей деятельности транспортного отдела ООО «Эко-Механизация», и выявления путей ее автоматизации.

Для достижения цели необходимо решить следующие задачи:

- изучить предметную область и выявить недостатки существующей организации;
- изучить структуру и общие принципы деятельности организации;
- изучить деятельность транспортного отдела организации;
- спроектировать систему учета транспортных средств.

В процессе работы разрабатывалась контекстная диаграмма. Использовались 2 нотации: IDEF0, IDEF3. Основной, определяющей задачей транспортного отдела «Эко-Механизация» была выделена задача обслуживания клиентов (в том числе привлечение новых). Эта деятельность представлена на рисунке 1 в виде контекстной диаграммы в нотации IDEF0.

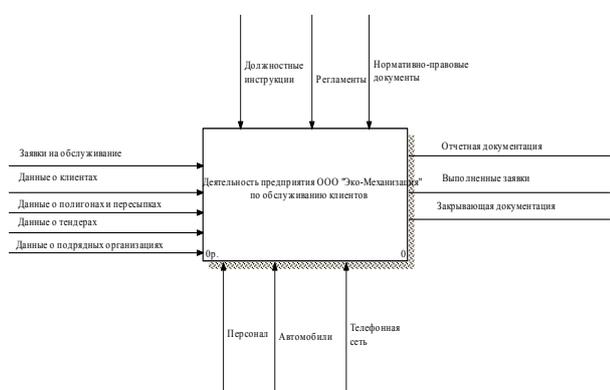


Рисунок 1 – Контекстная диаграмма

Более подробно рассматриваемый процесс «Деятельность предприятия ООО «Эко-Механизация» представлен на диаграмме декомпозиции первого уровня на рисунке 2.

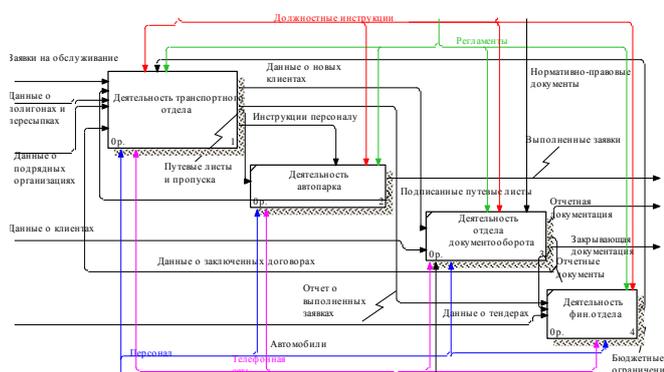


Рисунок 2 - Диаграмма декомпозиции первого уровня

Из диаграммы видно, что процесс начинается с транспортного отдела, сотрудник получает заявку по телефонной сети и регистрирует ее на бумажных носителях. В своей работе сотрудники транспортного отдела

руководствуются должностными инструкциями и подписанными регламентами.

Разрабатываемая информационная модель должна представлять собой модель объекта, которая должна быть представлена в виде информации, описывающей параметры и переменные величины объекта, существенные для данного рассмотрения. Рассмотрим вероятную, исходя из анализа деятельности ООО «Эко-Механизация», модель «КАК ДОЛЖНО БЫТЬ». Контекстная диаграмма деятельности транспортного отдела представлена на рисунке 4.

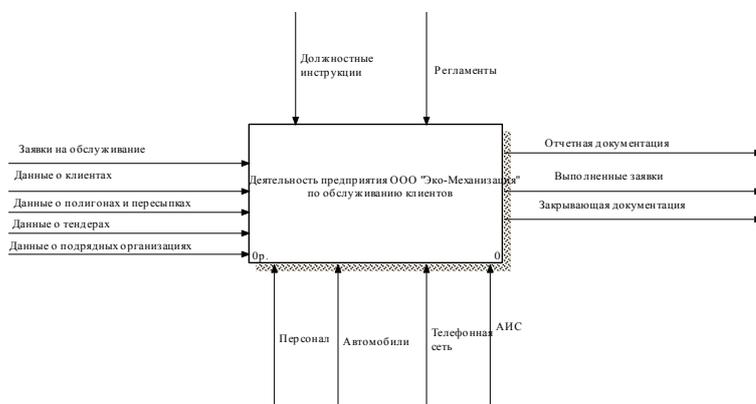


Рисунок 4 – Контекстная диаграмма «Как должно быть»

В процессе обслуживания клиентов с применением автоматизированной информационной системы участие принимают только сотрудники соответствующего отдела. Представим диаграмма декомпозиции 1 уровня. На рисунке 5 функционально выделены следующие четыре блока.

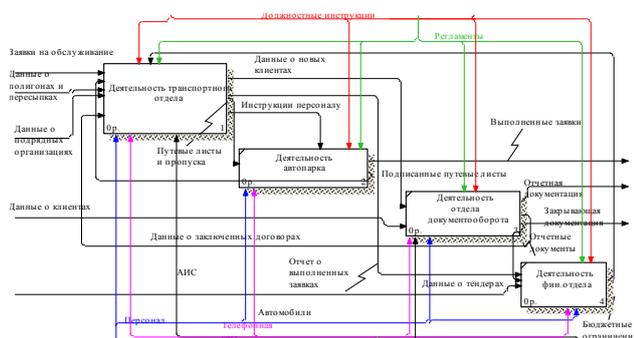


Рисунок 5 – Диаграмма декомпозиции «Как должно быть»

Модель «КАК ДОЛЖНО БЫТЬ» отличается от базовой модели «КАК ЕСТЬ» отсутствием использования бумажных носителей часто ненадежных.

На рисунке 6 представлена диаграмма декомпозиции блока «Деятельность транспортного отдела» (диаграмма второго уровня) «КАК ДОЛЖНО БЫТЬ».

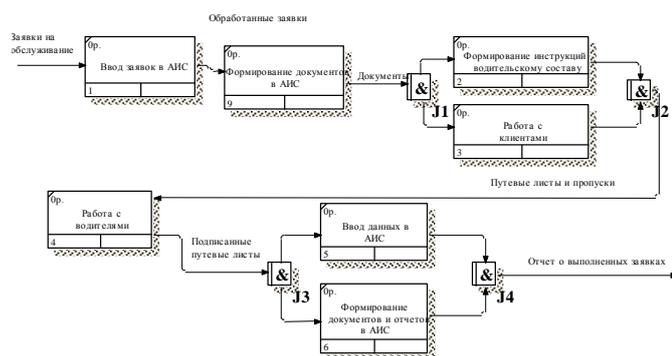


Рисунок 6 – Диаграмма деятельности «Как должно быть»

В рассматриваемом бизнес-процессе не требуется использование бумажных носителей информации, так как и ввод заявок непосредственно осуществляется в используемой информационной системе, и автоматически формируются необходимые документы также в АИС.

Следовательно, можно сделать вывод о том, что в работе транспортного отдела уменьшится трудоемкость процесса работы отдела в целом за счет значительного уменьшения количества обрабатываемой вручную информации, поскольку часть операций становятся автоматизированными.

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Маклаков С. В. Моделирование бизнес-процессов с AIFusion Process Modeler/ С.В. Маклаков –М: Изд. Диалог-МИФИ, 2014 – 240 с.