
Т.Е. БОНДАРЬ, Н.А. МИХАЛЬЧУК

*ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ
В СИСТЕМЕ УПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ
ГРУЗОВОГО АВТОТРАНСПОРТА*

Общеизвестна огромная роль грузового транспорта в жизнедеятельности экономики любого государства. Практически всякий производственный процесс, каждая социальная акция начинаются и завершаются грузоперевозками.

В транспортной системе Республики Беларусь приоритетное значение принадлежит автомобильному грузовому транспорту. Грузовой транспорт позволяет максимально реализовать преимущества географического положения нашего государства, расположенного в центре Европы, на перекрестке важнейших транспортных артерий и экономических интересов.

Развивающиеся интеграционные процессы на постсоветском пространстве и во всем мире повышают роль автомобильного транспорта в международных перевозках, делают его незаменимым при необходимости доставки грузов в прямом сообщении “от двери до двери” без дополнительных погрузочно-разгрузочных операций.

Намеченные перспективы развития белорусской экономики создают объективные предпосылки для кардинального повышения его востребованности в будущем. Запланированный рост объемов производства продукции, работ, услуг основан на существенном увеличении деловой, инвестиционной, предпринимательской активности субъектов хозяйствования, что, естественно, обусловит значительный рост объемов грузоперевозок.

Большой объем работы, выполняемой в настоящее время белорусскими автотранспортными предприятиями, и реальные перспективы их увеличения в будущем настоятельно требуют особого внимания к проблеме управления транспортным процессом.

В международной практике под транспортным процессом понимается особый вид деятельности по организации доставки грузов и выполнению сопутствующих этому услуг. Он состоит из двух основных этапов, которые и являются объектом управления:

- принятие в работу заявки на перевозку груза;
- непосредственное осуществление перевозочного процесса.

Эффективность *первого этапа* транспортного процесса зависит от оперативности принятия в работу наиболее приемлемой (по дате и месту загрузки, уровню фрахта) заявки от экспедитора. В современных условиях такую возможность предоставляет глобальная информационная сеть “Интернет”. Наиболее значительными транспортными сайтами стран СНГ, Балтии являются Cargo.ru, Perevozki.ru, Belcargo.com, Evaks-trans.com (www.tswgroup.com/dynatsw/login.asp). Компании-экспедиторы и грузовладельцы размещают на транспортных сайтах предложения работы для автотранспортных предприятий с указанием маршрута и условий перевозки, суммы фрахта. В свою очередь автотранспортные предприятия могут размещать там информацию о свободном подвижном составе, о его местоположении. Сервисные функции транспортных сайтов позволяют соединить спрос на транспортные услуги с их предложением и создать единое информационное пространство в сфере перевозки грузов.

Подобная интернет-система принятия заявок в работу широко применяется международным холдингом TSW. Он включает в себя 5 компаний-экспедиторов,

Тамара Евгеньевна БОНДАРЬ, кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов и финансового менеджмента БГЭУ;

Наталья Александровна МИХАЛЬЧУК, аспирантка кафедры финансов и финансового менеджмента БГЭУ.

базирующихся в Голландии, Германии, Польше, Белоруссии и России, и 8 автотранспортных предприятий, расположенных на территории Республики Беларусь. Основной задачей холдинга является оперативное обеспечение автотранспортных предприятий заявками на перевозку грузов в международном сообщении из стран Западной Европы в страны Балтии, СНГ и обратно.

Холдинг TSW имеет сайт и интернет-приложение к нему “Дуна-TSW”. Оно является закрытым, т.е. пользоваться им могут лишь субъекты транспортного процесса, зарегистрированные в базе данных приложения, состоящего из следующих основных модулей:

модуль “Мониторинг парка подвижного состава”, который формируется автотранспортными предприятиями путем фиксирования фактических и планируемых событий с подвижным составом;

модуль “Мониторинг заявок”, который составляется генеральными экспедиторами путем отображения всех заявок — предлагаемых и находящихся в работе;

модуль “Аналитик”, который предназначен для руководства “материнской” компании и представляет собой свод информации об оказании транспортных услуг всеми компаниями системы, о тарифном уровне принятых к исполнению фрахтов и т.п.

Интернет-приложение “Дуна-TSW” обеспечивает всех участников транспортного процесса информацией в режиме реального времени, позволяет им оперативно координировать действия, что невозможно или проблематично при использовании традиционной связи между ними.

После принятия в работу заявки начинается следующий этап транспортного процесса — *перевозочный* (доставка груза от места загрузки до места выгрузки). Сложность управления перевозками заключается в необходимости управлять объектом управления (груз), находящимся на значительном расстоянии от субъекта управления (экспедитор, грузополучатель). При этом субъект управления должен быть готов в любой момент принять решение о перемещении груза с учетом постоянно меняющейся обстановки и необходимости своевременной и сохранной его доставки.

Основная цель систем управления перевозками — повышение производительности грузового подвижного состава и снижение транспортных затрат за счет сведения до минимума потерь рабочего времени по организационным причинам: уменьшение непроизводительных порожних пробегов и сверхнормативных простоев автомобилей под погрузочно-разгрузочными операциями, простоев в ожидании фрахта; улучшение использования грузоподъемности транспортных средств; исключение несанкционированных перевозок грузов.

Решение проблемы оптимизации перевозочного процесса в современных условиях находит свое выражение в создании новых технических систем управления перевозками. Использование автотранспортным предприятием при передаче информации между водителем и диспетчером только традиционной телефонной связи и факсимильного сообщения — уже вчерашний день, не соответствует времени и требованиям рыночной, конкурентной среды.

Новые системы управления перевозками должны обеспечивать гораздо большую оперативность информации, осуществлять контроль за соблюдением графика перевозок и постоянный мониторинг состояния груза. Реализовать идеи создания таких систем управления оказалось возможным с распространением в сферу грузового транспорта спутниковых систем связи и контроля. Одна из таких систем “Евтелтракс”, используемая московской автотранспортной компанией “OmniСОММ”, обеспечивает двустороннюю текстовую связь диспетчерского центра компании-перевозчика со своими автомобилями, ежечасно автоматически определяет местонахождение машин и выводит эту информацию на мониторы диспетчерских компьютеров, а также дает возможность диспетчерам осуществлять телеметрический контроль за состоянием груза. На экране можно увидеть маршрут следования любого автомобиля.

Использование в системе “Евтелтракс” не голосовой, а текстовой связи обеспечивает ей преимущества перед другими системами управления грузоперевозка-

ми. Во-первых, текстовая связь существенно снижает стоимость передачи информации: пользователь платит только за реально переданную информацию, а не за то время, в течение которого он был подключен к каналу связи. Во-вторых, текстовая информация позволяет интегрировать систему “Евтелтракс” в компьютеризованную систему управления транспортным процессом с перспективой создания единого информационного пространства в этой сфере. Такое пространство выведет перевозочный бизнес на новый, более высокий уровень функционирования, который и сможет стать гарантом удовлетворения растущего спроса на транспортные услуги. Повышение качества управления перевозками укрепит позиции отечественных автотранспортных предприятий на рынке транспортных услуг, будет способствовать их финансовому благополучию.

В заключение следует отметить, что приведенный нами передовой опыт использования систем управления транспортным процессом в определенной мере преждевременен для прямого наложения на условия хозяйствования белорусских перевозчиков. Более того, эти условия, характеризующиеся малочисленностью отечественных международных перевозчиков, их ориентацией на договорных клиентов, вынужденным использованием факторинга в расчетах с ними, низким уровнем компьютерной грамотности участников транспортного процесса, пока еще мало располагают к серьезному информационному реформированию отрасли.

В то же время изучение опыта, его популяризация видятся нам своевременными. Как показывает жизнь, внедрению любых новшеств, ноу-хау, передовых технологий предшествует проникновение в их суть, осознание их преимуществ, их теоретическая “примерка” к нуждам потенциальных пользователей и постепенная адаптация к реально сложившимся условиям их функционирования.

Литература

- Александров Н.* Какая связь нужна автоперевозчику // Автоперевозчик. 2002. № 2. С. 66–67.
Вдовенко В. GPS-координаты в GSM-формате // Автоперевозчик. 2002. № 4. С. 38–39.
Дедунович М.А. Космическое оружие в конкурентной борьбе // Компас экспедитора и перевозчика. 2001. № 2. С. 53–55.
Колосов С., Павлиенко Р. Спутниковые системы связи и навигации // Автоперевозчик. 2001. № 1. С. 62–63.
Николаев А. Управление перевозками: все системы хороши? // Автоперевозчик. 2002. № 3. С. 70–71.
Романова В. Единая транспортная система в сети “Интернет” // Компас экспедитора и перевозчика. 2002. № 3. С. 44–45.

Н.В. БОКША

УПРАВЛЕНИЕ ИЗДЕРЖКАМИ В УСЛОВИЯХ НЕСТАБИЛЬНОЙ КОНЪЮНКТУРЫ

Рыночные преобразования экономики Беларуси требуют ориентации предприятий на долговременное функционирование в постоянно изменяющихся условиях. С учетом этого главной целью современных отечественных предприятий является устойчивое повышение эффективности, укрепление конкурентного положения на рынке.

Белорусские предприятия вступили в конкурентную борьбу, имея неоптимальную, с точки зрения рынка, организационную структуру; затратные техноло-