

А.Д. Мустапаева¹

¹Казахская академия транспорта и коммуникаций им. М. Тынышпаева, г. Алматы, Казахстан,
mustapaeva_a@mail.ru

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИТОРСКОГО СЕКТОРА НА ОСНОВЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ СОВРЕМЕННЫХ ПРОГРАММНЫХ ПРОДУКТОВ

Аннотация: Транспортно-экспедиторский сектор транспортного комплекса страны является важным сегментом четвертой отрасли экономики. Сегодня практически невозможно обеспечить требуемое потребителями качество обслуживания и эффективность транспортных операций без применения информационных систем и программных комплексов для анализа, планирования и поддержки принятия коммерческих решений. В статье освещены основные программные продукты в сфере транспортно-экспедиторской деятельности.

Аңдатпа: Елдің көлік кешенінің экспедиторлық секторы экономиканың төртінші маңызды сегменті болып табылады. Бүгін, іс жүзінде, талдау үшін ақпараттық жүйелерді және бағдарламалық қамтамасыз ету құралдарын қолданбай клиенттерге қызмет көрсету және көлік қызметінің тиімділігі туралы қажетті сапасын қамтамасыз ету мүмкін емес жоспарлау және шешім қолдау бизнес шешімдер. Мақала экспедиторлық қызмет саласындағы негізгі бағдарламалық өнімдерді көрсетеді.

Abstract: The transport and forwarding sector of the country's transport sector is an important segment of the fourth branch of the economy. Today, it is practically impossible to provide the quality of services required by consumers and the efficiency of transport operations without the use of information systems and software complexes for analyzing, planning and supporting commercial decisions. The article highlights the main software products in the field of freight forwarding.

Ключевые слова: транспортно-экспедиторский сектор, информационные системы, программные комплексы, программный продукты.

Түйінді сөздер: экспедиторлық сектор, ақпараттық жүйелер, бағдарламалық пакеттер, бағдарламалық қамтамасыз ету.

Keywords: transport-forwarding sector, information systems, software complexes, software products.

В Государственной программе развития и интеграции инфраструктуры транспортной системы Республики Казахстан до 2020 года поставлена задача: «Создание на территории Казахстана современной транспортно-логистической системы, обеспечивающей высокую и эффективную транспортную связность внутри страны, увеличение грузопотоков по территории Республики Казахстан и координацию работы всех видов наземного, морского и воздушного транспорта». Это определяет и стимулирует дальнейшее развитие логистического обслуживания новых и уже действующих транспортно-экспедиторских компаний с учетом международных логистических принципов в Республике Казахстан.

Особенным этот вопрос становится в условиях развития информационных и программных технологий. Важную роль применение логистики приобретает при транспортировке продукции или грузов на дальние расстояния, при предоставлении экспортных услуг транспортными компаниями Казахстана, то есть той логистики, которая стимулирует привлечение транзитных перевозок через территорию страны.

Уже имеется достаточно много разных систем и продуктов, которые успешно функционируют и используются во многих компаниях. Перспективным направлением развития логистических информационно-компьютерных технологий (в частности, при

транспортировке грузов) является использование глобальной некоммерческой сети интернет. За рубежом известно достаточно большое количество логистических информационных систем, использующих возможности интернет. В нашей стране и в странах СНГ сейчас ведутся активные разработки различных логистических интернет-приложений, в частности, на транспорте. Трудно себе представить формирование и организацию работы цепей доставки товаров без интенсивного оперативного обмена информацией между участниками транспортного процесса, без возможностей быстрого реагирования на потребности рынка транспортных услуг. Более того, именно благодаря развитию информационных систем и технологий, обеспечивающих возможность автоматизации типовых операций в транспортных процессах, логистика стала доминирующей формой организации товародвижения на технологически высококонкурентном рынке транспортных услуг. Обеспечение качества и доступности необходимой информации для специалистов, возможность её удобного представления и использования для решения различных производственных задач имеют сегодня главенствующий приоритет.

Огромное количество различных специалистов (менеджеров, аналитиков и др.) организуются лишь для того, чтобы принять решение. Но, так как у каждого в этой группе свои интересы, часто несовпадающие между собой, то возникают противоречия, выход из которых на первый взгляд, можно было бы найти, выработав единый язык или документ для всей системы, но исторический опыт человечества показывает, что это не реально. А вот выработать единые правила, то есть организовать соответствующую информационную технологию для обмена данными между участниками управления транспортным потоком вполне приемлемо. Весь вопрос только в инструменте, который бы позволил работать разным специалистам одновременно, с учетом собственных интересов.

Как и любая технология, информационная требует соответствия между способами, методами, методологией ее использования и объектом управления. Начиная с элементарных учетных систем и заканчивая сложными многофакторными системами статистической обработки, проблемы возникали практически только на уровне мощности технического оснащения (например, мощности процессора, объема памяти и т.д.). Сами алгоритмы работы с данными особо не изменились. И пока количество людей, участвующих в управлении информационными технологиями, не превышало определенного уровня, своевременность ответной реакции информационных систем удовлетворяла лиц, принимающих решение. Но, с появлением логистики, которая потребовала от таких систем соответствия изменения и измерения (то есть события, которые происходят, допустим, в транспортном потоке должны быть отслежены, проанализированы, оценены и одобрены ответственными лицами в приемлемое время). [1]. Оказалось, что соответствующих алгоритмов, отвечающих этим требованиям, практически нет. Даже появившиеся системы, к сожалению, положения в управлении информационными потоками существенно не изменили. Ошибка, которую делают проектировщики таких систем, заключается в том, что они пытаются превратить «живую» динамичную систему в жестко фиксированную систему объектов и их отношений, часто не понимая, что один и тот же объект для различных управленцев (отправитель груза, таможенник, экспедитор, заказчик) транспортного потока будет иметь разные свойства и характеристики. А это значит, что информационная система, отражающая ситуации в транспортном потоке, должна быть, прежде всего, динамичной и предоставлять данные и их обработку в соответствии с видением управленцев, отсюда, требования к информационным технологиям с точки зрения логистики должны быть следующими:

анализировать ситуацию и поведение взаимодействующих элементов системы в реальном масштабе времени;

в динамическом режиме обеспечивать мониторинг и диагностику управленческих процессов;

моделировать реальные действия и события;
прогнозировать и предупреждать критические ситуации.

Все эти технологии являются чем то новым в современном мире, тем самым это обуславливает новизну данной темы, и делает ее актуальной.

Логистические информационно-компьютерные технологии относятся к классу так называемых новых информационных технологий, которые определяются как совокупность внедряемых в системы организационного управления принципиально новых средств и методов обработки данных. Представляющих собой целостные технологические системы и обеспечивающих целенаправленное создание, передачу, хранение и отображение информационного продукта (данных, идей, знаний) с наименьшими затратами и в соответствии с закономерностями той социальной среды, где развиваются новые информационные технологии.

На сегодняшний день производители программного обеспечения для управления транспортом предлагают множество решений с самыми разнообразными функциональными возможностями. [2]. Среди общей массы решений можно выделить несколько основных типов:

системы планирования маршрутов внутригородской доставки;
системы оптимизации загрузки кузова;
системы анализа всего транспортного парка и учета расходов на его эксплуатацию;

системы планирования международных, мультимодальных транспортных перевозок;

системы стратегического планирования и гео-маркетингового анализа.

Среди имеющихся продуктов программного обеспечения для транспортно-экспедиторской деятельности можно выделить следующие.

Cargolink — это транспортная платформа для управления автоперевозками, которая состоит из двух основных продуктов: Cargolink Exchange — транспортной биржи и Cargolink Navigator — мобильного приложения для поиска стоянок и других придорожных сервисов: Транс-Менеджер, Грузоплан, KiberLog, 4logist, TransTrade, G-Soft, CargoOnline, АльфаКИТ, Умная Логистика, CargoCRM, Terrasoft, ИАС Грузоперевозки. [3]

Программные продукты TRANSPORT и WAREHOUSE являются комплексной системой, предназначенной для предприятий сферы логистики и транспорта, включая предприятия складского бизнеса, транспортные терминалы, порты.

Решение «AXELOT: TMS Управление транспортом и перевозками» предназначено для комплексной автоматизации процессов управления транспортом и перевозками грузов. Программный продукт может использоваться как в компаниях, выполняющих перевозки для собственных нужд, так и в транспортных предприятиях, оказывающих услуги по перевозке грузов. Перевозки могут осуществляться как с помощью собственного, так и с помощью привлеченного транспорта.

Компания «СТМ» (Россия) является ведущим разработчиком программного обеспечения для внешнеэкономической деятельности на территории России, СНГ и стран Балтии. На территории Казахстана официальный дилер – компания «CLP». Программные разработки, входящие в комплекс «ВЭД», позволяют автоматизировать работу с документами. К примеру, для заполнения деклараций используется «ВЭД-Декларант», а для упрощения документооборота на складе временного хранения (СВХ) — программа «ВЭД-Склад». Актуальную информацию, связанную с таможенным оформлением, Вы оперативно найдете в специализированном справочнике «ВЭД-Инфо».

Еще один продукт компании «СТМ» - программа «Rail-Тариф» является удобным и точным инструментом для расчета железнодорожной провозной платы за перевозку грузов по территории России, стран СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии и Грузии, а программа

«Транспортные документы» предназначена для автоматизации документооборота при железнодорожных, автомобильных, авиационных грузоперевозках и перевозках смешанного типа. Она содержит простые инструменты для максимально быстрого и легкого создания и редактирования документов.

Решение этих и других задач, связанных с логистикой, лежит, конечно же, в оптимизации работы транспортной службы в целом, обеспечении ее всеми необходимыми инструментами для планирования, контроля, управления и анализа. И чем раньше начать это делать, тем проще будет впоследствии. Главным приоритетом работы становится качество предоставляемых услуг, и, как следствие этого, бережное и внимательное отношение ко времени и требованиям.

Выводы. Для выбора программного продукта для своего предприятия необходимо знать не только то, что должна делать программа и конечную стоимость внедрения, но и проанализировать необходимость интеграции с существующими программами, необходимость развития продукта в дальнейшем, возможность перехода на EPR-систему выбранного поставщика ПО и многое другое. Поэтому не стоит полагаться только на рекламные плакаты – глубоко изучите рынок ПО, отзывы от пользователей продукта и только после этого сделать свой выбор.

ЛИТЕРАТУРА

[1] Мещеряков С. В., Иванов В. М. Эффективные технологии создания информационных систем; Политехника - Москва, 2005. - 312 с.

[2] Соболев Б. В., Месхи Б. Ч., Каныгин Г. И. Методы оптимизации. Практикум; Феникс - Москва, 2009. - 384 с.

[3] <https://cargolink.ru/ls/blog/2677.html>