

ПО ТЕМЕ СТАТЬИ «ДОКУМЕНТАРНО-ОПЕРАЦИОННЫЙ ПОДХОД К ФОРМИРОВАНИЮ ФУНКЦИЙ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ ИНФОРМАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫМИ ГРУЗОВЫМИ АВТОМОБИЛЬНЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ»



**АЛЕКСЕЙ ДОРОФЕЕВ**  
ООО «Борника»,  
генеральный директор

### «КАЖДАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ УНИКАЛЬНА, ЗНАЧИТ, ЕДИНЬИЙ СТАНДАРТ УПРАВЛЕНЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ НЕВОЗМОЖЕН»

С 60-х годов прошлого века до начала экономических реформ 90-х годов в нашей стране был наработан значительный объем научно обоснованных методов ведения производственно-хозяйственной деятельности АТП. Однако с приходом рыночной экономики и последующим преобразованием всей транспортной отрасли остро встал вопрос о разработке новых подходов к управлению автопредприятиями. В частности, в работах Л.Б. Миротина, В.И. Бережного, В.М. Курганова и других специалистов отмечено, что нормативные и правовые положения и методологии, разработанные в свое время для средних и крупных предприятий, в большинстве случаев не подходят для малых АТП. Кроме того, формализация деятельности автопредприятий и их бизнес-процессов сталкивается с определенными трудностями, поскольку каждая транспортная компания уникальна, а, значит, единый стандарт управленческих решений невозможен. Также известно, что само понятие «транспортная услуга», которая, собственно, и является продукцией АТП, в отличие от материальных услуг обладает рядом особенностей, к которым относятся: нематериальность (нельзя увидеть, услышать, потрогать); неодинаковость (даже для одних и тех же клиентов транспортные услуги могут быть различны); отсутствие возможности хранения и прочее.

Автор статьи предлагает разработать определенные стандарты по транспортным услугам, исходя из нормативов, которые могут быть предложены как государственными структурами, так и саморегулируемыми организациями (СРО). Очевидно, такое предложение привлечет внимание специалистов. Однако на Западе, например, было замечено, что потребители транспортных услуг реагируют на различные факторы, ко-

торые напрямую не связаны с транспортной деятельностью. Это может быть внешний вид и доброжелательность водителя, экологичность транспортных средств (гибриды или использование альтернативных возобновляемых источников топлива), гибкий график работы (в том числе, по ночам) и прочее. Поэтому каждая компания, занимающаяся перевозками, стремится найти и предложить те преимущества, которых нет у конкурентов, что, очевидно, нивелирует стандартизацию.

Для разработчиков информационных систем управления АТП наличие некоей общей стандартной формализованной модели для создания «идеального» программного обеспечения или хотя бы выбора ее в качестве ориентира было бы полезным. На практике во многих случаях управленцы автопредприятий, даже самых небольших, считают исторически сформировавшиеся у них в компании бизнес-процессы наиболее подходящими для ведения хозяйственной деятельности. Попытки проведения реинжиниринга и оптимизации нередко вызывают недоумение и неприятие, в том числе и ссылкой на отсутствие каких-либо стандартов и регламентов. Или же в качестве образца или стандарта выбираются технологии, заложенные в продуктах компании 1С, что в большинстве случаев диктуется предпочтениями бухгалтерии, а не интересами непосредственно специалистов-транспортников. Хотя, например, в США и Западной Европе существует несколько десятков систем управления автотранспортом, и в конкурентной борьбе каждый разработчик, исходя из своего опыта и реализованных проектов, стремится предложить клиенту максимально эффективное решение. Конечно, у IT-специалистов, которые занимаются внедрением систем fleetmanagement, с течением времени формируется собирательный образ некоего «типичного» автохозяйства, и при автоматизации нового АТП можно, сопоставляя существующие там бизнес-процессы, давать набор рекомендаций по повышению эффективности.

Очевидно, что научно обоснованная процедура или алгоритм оптимизации параметров деятельности АТП, исследованием которой занимается автор статьи, позволила бы руководителям и менеджерам транспортных компаний находить управленческие решения, наиболее удовлетворяющие потребность заказчика в перевозке грузов. Вместе с тем, весьма целесообразным было бы и активное участие самих представителей транспортного сообщества в обсуждении и подготовке нормативных и правовых документов для осуществления деятельности по перевозке грузов, а также обмена опытом и предложениями по повышению эффективности малых автопредприятий.



#### В книге:

- рассмотрен процесс внедрения информационной системы управления автопарком в транспортных компаниях;
- изложен практический опыт построения единого информационного пространства в автохозяйствах различного типа;
- приведены примеры, позволяющие оптимизировать бизнес-процессы автотранспортных предприятий.

Рекомендуется для руководителей и менеджеров автопредприятий, логистических компаний, студентов.

Издательство: ИТК Дашков и К

Код: 25078

ISBN: 978-5-394-01687-5

Дата издания: 01.01.2012

Количество страниц: 196