

О. Н. ШКОР

Межрегиональная Академия управления персоналом, г. Киев

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНТЕРНЕТ-РЕСУРСОВ В ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКЕ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

Наукові праці МАУП, 2008, вип. 2(18), с. 59–63

Анализируются преимущества и недостатки использования интернет-ресурсов в работе белорусских предприятий, перспективы использования глобальной сети в транспортной отрасли Республики Беларусь.

Отечественная экономика переживает сейчас непростой период, когда необходим поиск новых путей повышения эффективности экономики. Конкурентоспособность субъектов экономической деятельности все в большей степени зависит от обладания необходимой информацией в нужном месте и в нужное время. Рассмотрим состояние используемых интернет-ресурсов, современных программных продуктов в транспортной логистике и перспективы повышения их эффективности в логистических процессах.

Создание и развитие Интернета, расширение использования компьютеров на работе и дома существенно улучшило возможности электронной торговли. Через Интернет потребители теперь имеют возможность получить информацию о различных товарах и услугах, конкретизировать свои потребности, а также делать заказы, в том числе с помощью кредитных карточек. Различные организации создают и пополняют базы данных покупателей продуктов, поставщиков, продавцов. В научной литературе такой уровень использования Интернета часто характеризуется как “электронный бизнес” [4; 6]. По некоторым оценкам, в течение ближайших пяти лет количество сайтов, размещенных в Интернете, увеличивается в 20 раз, т. е. до 200 млн, что составит приблизительно 50 млрд веб-страниц. Парадокс ситуации состоит в переоценке краткосрочных и недооценке долгосрочных последствий внедрения сетевых технологий. Уже сегодня существуют проекты, реализуемые по схеме “круглосуточно — кругосветно”. Рабочие задания в них передаются от одной груп-

пы исполнителей к другой по мере вращения земного шара (например, компания General Motors использует систему VuPower, широко известен проект “24 часа в киберпространстве”, проекты компаний eBay, Yahoo!, WebTV). В результате работы выполняются непрерывно в режиме реального времени, что требует поиска новых подходов к управлению ресурсами.

В свете этого уже в ближайшее время может стать актуальной сетевая или веб-логистика. Активное использование Интернета для повышения интенсивности потока заявок на услуги транспортных логистических компаний и создания условий для самоорганизации потребителей транспортных услуг — очевидная примета времени. Без обеспечения высокоинтенсивного потока заявок на услуги автоматизация производственных процессов и делопроизводства не будет экономически целесообразна. Сегодня процесс накопления транспортно-логистических ресурсов в сети достиг уровня, позволяющего говорить о возможности формирования коммерческих и условно-коммерческих виртуальных логистических центров (Virtual Logistic Center — VLC) с функциями электронного маркетинга, консалтинга и фрахта. Последующая интеграция VLC с информационными службами официальных организаций и транспортных ассоциаций позволит в конечном итоге сформировать в Интернете логически единое транспортно-логистическое информационное пространство.

С помощью этой технологии могут быть обеспечены: реклама компании; предоставление пе-

речня услуг и прайс-листов; учет постоянных клиентов и компаньонов; предоставление потребителям необходимых документов на платной и бесплатной основе; интерактивная консультационная служба; служба поиска контрагентов; реестры транспортных логистических компаний и база информационно-логистических ресурсов в сети; электронный фрахт; мониторинг грузов и транспортных средств; виртуальное агентирование и экспедирование. С появлением новых направлений в логистике, расширением и усложнением логистического пространства в Интернете возникает ряд серьезных проблем практического характера. Прежде всего существенно затрудняется поиск нужных ресурсов в сети. Если раньше эта проблема была связана с недостатком сетевых ресурсов, то теперь мешает избыточность несущественной информации, усложнен доступ к нужным данным и услугам. Очевидно, это проявление синергетических эффектов в открытых информационных системах требует серьезного осмысления и разработки новых технологий.

Применительно к Интернету такая технология может базироваться на проблемной или проблемно-тематической (в данном случае транспортно-логистической) интернет-локализации [5, 65]. Под интернет-локализацией в логистике понимается интеграция логистических и информационно-логистических ресурсов сети в специальные проблемно-ориентированные ссылочно-аннотационные базы или тематические каталоги, размещаемые на страницах коммерческих или условно-коммерческих VLC [9, 124]. Работоспособность и эффективность такой технологии будут обеспечиваться политикой актуализации баз, наличием качественных информационных каналов и профессионализмом логистиков-аналитиков из группы обеспечения центра. Примером простейшей реализации этой технологии является размещенная в российском логистическом интернет-кольце справочная система для транспортников “Инфотранс”. У нас в Республиканской целевой программе “Транзит” особое внимание уделено созданию инфраструктуры, отвечающей требованиям рыночной экономики и стран Европейского Союза. В современном мире очень важно оказаться успешно встроенным в глобальные цепочки, соединяющие в себе потоки физического перемещения грузов, а также информационные и финансовые потоки. Строительство в Минске парка высоких технологий и развитие ГРИД-систем, мультисайтовых планировщиков позволит нашей стране оптимизировать транспортные по-

токи и повысить эффективность использования интернет-ресурсов. Исходя из требований, предъявляемых к парку высоких технологий, основной продукцией парка должно стать программное обеспечение, реализация которого предназначается преимущественно на экспорт. В мировой практике научные парки сыграли большую роль в развитии микроэлектроники, электронно-вычислительной техники и авиационно-космической техники.

Основным направлением деятельности создаваемого парка высоких технологий будет разработка и экспорт информационно-коммуникационных технологий и программного обеспечения. В целом основную концепцию существования парка высоких технологий можно сформулировать следующим образом: создание парка высоких технологий в Республике Беларусь должно привести к ускорению научно-технического развития, увеличению экспорта, росту объемов иностранных инвестиций в сферу высоких технологий, а также созданию новых рабочих мест. Кроме того, участие Беларуси в международном проекте “Евразия логистик” также позволит нашей стране оказаться в одном информационно-транспортном пространстве с крупнейшими странами мира.

Одним из перспективных направлений использования современных информационных технологий на транспорте является спутниковая система контроля и управления транспортом. Сегодня в Республике Беларусь существует несколько компаний, распространяющих данную систему, среди которых “БелТрансСпутник”, “Техноинторг”. Распространяемая система “Евтелтракс” является единой Общеввропейской спутниковой системой транспортной связи и контроля за грузоперевозками. Она не только обеспечивает качественную и надежную связь с автомобилями, но и позволяет контролировать их местонахождение и перемещение. Согласно статистике, 98 % машин, оснащенных спутниковой связью, работают в системе “Евтелтракс”. Все ведущие европейские экспедиции имеют шлюз “Евтелтракс”, что гарантирует постоянные загрузки для перевозчиков, транспорт которых оборудован данной системой. Высокая надежность и эффективность работы транспорта является залогом получения большего количества фрахтов, причем с более высокой оплатой. Анализ статистики предприятия “БелТрансСпутник” свидетельствует, что внедрение на белорусских автотранспортных предприятиях спутниковой системы “Диспетчер-II” позволило увеличить эффективность перевозок на 10–15 %

[5]. Она позволяет видеть на экране компьютера не просто точку, которой отмечаются координаты машины через каждые 50–100 км, как это было раньше, а дает возможность видеть из офиса в реальном времени ее движение каждые 5 с, дистанционно получать подробный маршрут за предыдущий день, месяц или год. И причем все это предоставляется почти бесплатно, да еще с детальным графиком режима работы, астрономически точным определением реального пробега, показаниями температуры в кузове и др. Обо всех нарушениях скоростного режима или отклонениях от маршрута система тут же автоматически докладывает в офис. Каждый день система передает в офис отчет спутниковой системы, который никто из сотрудников не может подкорректировать, чтобы скрыть нарушения. Кроме того, система после дистанционного изъятия из машины данных о маршруте сама анализирует их и сводит в отчет. Без такого оснащения не мыслит своей деятельности ни одна серьезная зарубежная транспортная компания.

Повышение организационно-экономической устойчивости фирмы реализуется межфункциональным и межорганизационным логистическим менеджментом, позволяющим устранить конфликты между функциональными подразделениями фирмы и обеспечить интегрированное взаимодействие с логистическими партнерами по бизнесу. Потенциал логистики позволяет реализовать целевые установки фирмы в рамках ее миссии, являясь стратегическим фактором в условиях усиления конкуренции. В основном это транспорт, а также функции, связанные с управлением запасами и складским хозяйством. Все больше внимания и сил отвлекают у белорусских предприятий внешние связи и их обслуживание. Имеется в виду трансфер информации: телематика, телеинформатика. Естественно, что передавать функции следует только операторам, имеющим соответствующий опыт работы и имидж. В этой части деятельности неоспоримые преимущества у средств массовой информации: они должны собирать передовой опыт, распространять о нем информацию, проводить различные анкетирования, исследования, рейтинги. Это помогло бы развитию рынка логистических услуг в Республике Беларусь. Без использования информационных технологий при пересечении границ невозможно ускорить процесс транспортировки грузов. Интернет-ресурсы уже сейчас активно используются на Минской, Витебской региональной таможне, на “Минск-2”. В начале 2008 г. Беларусь

и Украина планируют начать эксперимент по обмену предварительной информацией о перемещаемых товарах. Введение в действие технологии обмена информацией сократит время прохождения границы и повысит эффективность работы таможенных служб двух стран. Для реализации проекта будет построен выделенный цифровой наземный канал связи между информационными центрами таможенных администраций Беларуси и Украины. До этого времени обмен информацией о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через белорусско-украинскую границу, будет осуществляться с помощью сети Интернет. В настоящее время Беларусь ведет обмен предварительными сведениями о товарах и транспортных средствах, перемещаемых через таможенную границу с Российской Федерацией.

Например, уже успешно внедрена система “LS LIPRO SYSTEMS” на совместном предприятии “Zeiss-BelOMO” в Минске. “LS LIPRO SYSTEMS” – интегрированная информационная система управления и планирования, обеспечивающая гибкое и масштабируемое ERP-решение для средних предприятий. Она состоит из сети модулей (сбыт, закупки, основные производственные данные, централизованное управление материалами, складами, централизованный контроль качества, долгосрочное планирование производства и др.), базирующихся на принципах децентрализованной логистики. На СП “Милавица” внедрена система Mi2B-“Милавица” to business”, которая обеспечивает предприятию связь со всеми розничными сетями и продавцами в Беларуси и России. В ней содержится информация о том, из какого сырья производится каждая модель, о новых коллекциях, есть практические тренинги для продавцов, плакаты и др. Доступ к программе могут получить те дилеры, в ассортименте которых продукция предприятия занимает не менее 25 % и которые не торгуют на рынках. Похожие элементы электронного взаимодействия есть также на сайтах СП ОАО “Брестгазоаппарат”, ЗАО “Пинскдрев” и некоторых других предприятий.

В 2004 г. разработана автоматизированная информационная система учета в товаропроводящей сети “Производитель сельхозпродукции – транспортировка – магазин” (АИС “ТПС Минсельхозпрода”), предназначенная для автоматизации процессов поставки сельхозпродукции от производителя до потребителя, учета и контроля поставок по сегментам рынка в Беларуси, а также для контроля товародвижения между нашей республикой и зарубежными странами. В первую

очередь эта система ориентирована на производителя, обеспечивая ему возможность точного учета и идентификации сельхозпродукции (на основе современных, принятых в мировой практике схем), а также учета средств ее транспортировки, мест хранения и распределения. Кроме того, с ней он может контролировать своих коммерческих партнеров, анализировать потребление продукции на сегментах рынка и оперативно реагировать на изменение реальных условий. При этом Минсельхозпрод получает прозрачную информацию обо всех ТПС крупных производителей сельхозпродукции, их коммерческих партнерах, балансе потребления этой продукции на внутреннем и внешних рынках.

С принятием в республике нового Таможенного кодекса в прессе активно обсуждается вопрос о введении электронного декларирования. Необходимость введения электронного декларирования вызывает ежегодный рост внешней экономической деятельности примерно на 30 %, что соответственно увеличивает количество документации, при этом таможенная служба в любом случае должна обеспечить оперативное таможенное оформление товаров.

Электронное декларирование будет внедряться поэтапно, в первую очередь на крупнейших предприятиях (МАЗ, МТЗ), в супермаркетах. Супермаркетам, где в обороте 45 тыс. наименований товаров, электронное декларирование особенно выгодно. Отметим, что сначала будет производиться электронное декларирование только экспортных товаров.

Изготовителям продукции система позволяет:

- создавать и корректировать в электронном виде документы, постоянно доступные для всей дилерской сети через Интернет (каталог продукции, прайс-листы, не зарезервированные складские остатки, доступные дилерам для продажи);
- работать с электронной системой документооборота, в том числе получать заказы от дилеров и автоматически передавать их в учетную систему производителя, автоматически подтверждать принятие заказа в обработку, извещать дилеров об отгрузке товаров, формировать и передавать им счета и другие документы.

Программные модули физически располагаются, как правило, на веб-сайтах производителей. Обычно система закрыта от “посторонних глаз”, а каждый новый дилер, подключаемый к ней, получает свой уникальный код и пароль. Удаленный

доступ к системе осуществляется через Интернет.

За примерами внедрения подобных систем далеко ходить не нужно. На АО “АвтоВАЗ” в России, например, функционирует ИС “Дилеры”, у компании Colgate-Colgate's Global Sales Support System, компании Ford Motor действует система Dealer Connection, у корпорации Тойота — система Dealer Daily.

Например, компании Colgate-Palmolive (годовой оборот — 9 млрд дол.), чтобы помочь своим торговым представителям в работе с большой базой клиентов, продукции и рекламных материалов, требовалось такое программное обеспечение, которое могло бы в режиме реального времени предоставить информацию по запросу сотрудника отдела продаж любого из торговых представительств, расположенных в 30 странах. И Colgate's Global Sales Support System дала ей такую возможность. Система позволяет также сократить расходы, заменив собой ежемесячную рассылку бесчисленного множества различных отчетов и информационных материалов о продукции. Она обеспечивает торговым представителям доступ к информации о предприятии, клиентах, продукции, наличии товара, рекламных материалах, значении заказа и к отчетам.

Изучив особенности информационной логистики, а также использование современных интернет-ресурсов и информационных технологий на транспорте, можно сделать следующие выводы:

- активное использование Интернета необходимо для повышения интенсивности потока заявок на услуги транспортных логистических компаний и создания условий для самоорганизации потребителей транспортных услуг;
- в современном мире очень важно оказаться успешно встроенным в глобальные цепочки, соединяющие в себе потоки физического перемещения грузов, а также информационные и финансовые потоки;
- строительство Парка высоких технологий и развитие ГРИД-систем, мультисайтовых планировщиков позволит нашей стране оптимизировать транспортные потоки и повысить эффективность использования интернет-ресурсов;
- использование спутниковой системы “Евтелтрак” гарантирует постоянные загрузки для перевозчиков, высокую надежность и эффективность работы транспорта и получение большего количества фрахтов.



Литература

1. Барановский С. И., Лагодич Л. В. Стратегический маркетинг. — Минск: УП "ИВЦ Минфина", 2005. — 298 с.
2. Гаврилов Д. М. Управление производством на базе стандарта МвР II. — СПб.: Питер, 2002. — 320 с. — (Сер. "Теория и практика менеджмента").
3. Гейтс Б. Бизнес со скоростью мысли: 2-е изд., испр. — М: ЭКСМО-Пресс, 2001. — 480 с.
4. Зеваков А. М. Логистика материальных запасов и финансовых активов. — СПб.: Питер, 2005. — 350 с.
5. Иванов В. С., Сухов С. В. Организационное управление и реинжиниринг бизнес-процессов: Моногр. — Ч. 1. Мин-во образования РФ. — Ярославль: МУБиНТ, 2002. — 95 с.
6. Логистика: Учеб. пособие / Под ред. Б. А. Аникина. — М.: ИНФРА-М, 2002. — 220 с.
7. Мясникова Л. А. Информационная логистика // РИСК. — 1999. — № 1.
8. Нижегородцев Р. М. Информационная экономика. — Кн. 1: Информационная вселенная: Информационные основы экономического роста. — М.; Кострома, 2002. — 163 с.
9. Новиков О. А., Уваров С. А. Логистика: Учеб. пособие. — СПб.: Издат. дом "Бизнес-пресса", 1999. — 208 с.
10. Патыко Д. Непрозрачные рейсы — уходящая практика // Народная газ. — 2007. — 4 сент.
11. Роднина А. Т. Информационная логистика. — М.: Экзамен, 2001. — 288 с.
12. Семенов А. И., Сергеев В. И. Логистика. Основы теории: Учебник для вузов. — СПб.: Союз, 2001. — 544 с.
13. Сидоров И. И. Логистическая концепция управления предприятием. — СПб.: Питер, 2001.
14. Хаммер М., Чампи М. Реинжиниринг корпорации: Манифест революции в бизнесе: Пер. с англ. — СПб.: Изд-во С.-Петербург. ун-та, 1997. — 332 с.
15. Martin W.J. The Global Information Society. — Aldershot: Aslib Gower; Brookfield Vt, USA: Gower, 1995.

Активное использование Интернета необходимо для повышения интенсивности потока заявок на услуги транспортных логистических компаний и создания условий для самоорганизации потребителей транспортных услуг. Сегодня процесс накопления транспортно-логистических ресурсов в сети достиг уровня, позволяющего говорить о возможности формирования коммерческих виртуальных логистических центров (Virtual Logistic Center — VLC) с функциями электронного маркетинга, консалтинга и фрахта. Последующая интеграция VLC с информационными службами официальных организаций и транспортных ассоциаций позволит в конечном итоге сформировать в Интернете логически единое транспортно-логистическое информационное пространство. Использование предприятиями спутниковой системы контроля "Евтелтракс" за перемещением грузов и введение в Республике Беларусь электронного декларирования позволят республике быстрее включиться в единое информационное пространство.

Активне використання Інтернету необхідне для підвищення інтенсивності замовлень на послуги транспортних логістичних компаній і створення умов для самоорганізації споживачів транспортних послуг. Сьогодні процес накопичення транспортно-логістичних ресурсів у мережі досяг рівня, який дає змогу говорити про можливість формування комерційних віртуальних логістичних центрів (Virtual Logistic Center — VLC) з функціями електронного маркетинга, консалтинга і фрахта. Подальша інтеграція VLC з інформаційними службами офіційних організацій і транспортних асоціацій дасть можливість у підсумку сформувані в Інтернеті логічно єдиний транспортно-логістичний інформаційний простір. Використання підприємствами супутникової системи контролю "Евтелтракс" за переміщенням вантажів і впровадження в Республіці Беларусь електронного декларовання дасть республіці змогу швидше включитися в єдиний інформаційний простір.

The active using of the Internet is necessary for rising intensively of traffic of application on services transport logistic companies and create conditions for organizing transport services for customers themselves. Today process of the accumulation transport and logistic resources in the net reached level, which can tell about possibility organization commercial virtual logistic centers (Virtual Logistic Center — VLC) with functions electronically, marketing, consulting and freight. Following integration VLC with information services of the official organizations and transport associations let in the end formed in the Internet united transport and logistical information space. Using by companies the sputnik systems of control "Eteltracs" of the transference cargoes and entering in Belarus electronically declaration let republic faster take roof in united information space.

Получена 14 декабря 2007 г.