**СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМ ПАРКОМ**

*Изосина Е. В., Прошкина К. В.*

*студенты 3 курса*

*факультет общего менеджмента*

*Московский государственный университет экономики, статистики и информатики (МЭСИ)*

*Россия, г. Москва*

Когда появились первые системы слежения за транспортными средствами (телематические системы), большинство перевозчиков выставляли к ним весьма низкие требования. Ранее мало кто интересовался дополнительными функциями таких систем. Однако со временем ситуация изменилась в корне. Все перевозчики имеют подобные системы, но до сих пор не все знают, как использовать весь потенциал таких систем. Начать стоит с того, что все системы работает по схожему принципу, но их возможности весьма различаются. Существуют простые и сложные, заводские и универсальные системы, которые производят десятки различных компании.

С помощью систем можно не только контролировать автопарк, но и анализировать бизнес-процессы, оценивать температуру перевозимого груза, скорость движения автомобиля, давление в шинах. Система также позволяет общаться с водителем, передавать ему маршрут следования. Чем больше датчиков имеет система, тем точнее информация об эксплуатации транспортного средства.

Перевозчики стараются не тратить много денег на покупку систем слежения за автомобилями. Но очевидно, что чем дороже стоит система, тем более она функциональная. Такую систему управления можно максимально гармонизировать со всеми датчиками автомобиля, а в случае необходимости – установить новые датчики.

*Важен ли размер автопарка при выборе системы управления?* Оценивая саму систему, во-первых, необходимо обратить внимание на точность, логичность и понятность передаваемых ей данных, защиту от вмешательства третьих лиц. Владельцы автопарков, занимающиеся перевозками по определённым маршрутам или имеющие большие нагрузки на ось, зачастую обращают внимание на прочность и устойчивость к вибрации и перепадам температуры, что тоже влияет на точность передаваемых данных.

Владельцы более скромных автопарков, обычно ищут возможности снижения расхода топлива и других расходов. Для этого достаточно простой системы, сервера поставщика услуг. Для этого необязательно подбирать систему, соответствующую конкретным особенностям парка, достаточно универсальной, стандартной системы.

Средний перевозчик обычно ищет специальные системы под нужды конкретного автопарка, однако лишь изредка заказывают специальные системы, созданные по индивидуальному заказу и приспособленные к определённому парку. В этом случае предпочтение отдаётся стандартной программе более высокого класса и более широких возможностей.

Более крупные организации, как правило, напрямую обращаются к создателям программы и заказывают специальные программы для своих автопарков, хранят все данные в своей компании, открывают специальный отдел для анализа полученных данных. Работники также проходят курс обучения, чтобы уметь самостоятельно интегрировать системы в новые тягачи и обслуживать их.

Посылаемые системой данные позволяют сравнить пробег, который называет водитель, и пробег, показываемый компьютером на основании спутниковой связи, перевозки похожих грузов по одним и тем же маршрутам должны требовать примерно одинаковое количество топлива. Кроме этого, увеличивается дисциплина среди водителей. Хорошие системы управления предоставляют более точные данные, снижают расходы на автопарк, упрощают работу с полученной информацией и заполнение дорожных листов, а также могут подсчитать зарплату.

*Системы, предлагаемые производителями тягачей.* Большинство производителей тягачей и полуприцепов уже предлагают подобные системы своим клиентам. Данные системы не просто выполняют свои непосредственные функции, но и упрощают контроль над транспортными средствами, защищают от незаконного вторжения в грузовик, имеющий действующую страховку.

Тем не менее, со временем были обнаружены и недостатки таких систем. Обычно увеличение количества функций невозможно. В системах от крупных производителей также отмечается довольно неточное слежение за расходом топлива. Когда тягач движется, изменение количества топлива фиксируется довольно точно. Проблемы возникают, когда топливо сливается при выключенном двигателе. Приходится устанавливать дополнительные датчики, которые плохо совмещаются с заводскими системами. Такие системы, как правила, стоят дорого, правда, иногда производители предлагают хорошие цены покупателям новых тягачей.

Другая крупная проблема связана с использованием заводских телематических систем при наличии в автопарке тягачей различных марок. Связать между собой системы различных производителей тягачей или независимые системы с целью направлять данные в единую базу данных иногда бывает невозможно. Однако есть надежда, что стандартизация таких систем позволит избежать подобных неудобств.

Таким образом, телематические системы действительно должны облегчить работу перевозчиков, неважно, независимая эта система или создана для конкретной марки тягачей. Перевозчик должен выбрать наиболее подходящую под свои нужды систему, но самое главное, чтобы поставщик был надёжным и имел хорошую репутацию. В противном случае у перевозчика может наступить разочарование в работе телематических систем и получить необоснованно ложное представление об их качестве.

Список использованной литературы

1. Гуджоян О.П, Грузоведение – Тула, 2012, - 237 с.
2. Троицкая Н.А. , Чубуков А.Б., Единая транспортная система – М: Академия , 2013, - 361 с.