

ВНЕДРЕНИЕ TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM (TMS): НЕОБХОДИМОСТЬ ИЛИ ДАНЬ МОДЕ?



**АНДРЕЙ
КУЧЕРОВ**
АНТОР
Бизнес Решения,
директор
по маркетингу

ОПЫТ ЛИДЕРОВ РЫНКА

Рынок товаров широкого потребления отличается высоким уровнем конкуренции. Чтобы успешно развиваться и сохранять приемлемый уровень прибыли в подобных условиях, производители и дистрибьюторы FMCG обязаны не только увеличивать объемы продаж, но и с особым вниманием относиться к снижению сопутствующих затрат. Еще классик современной экономической науки Майкл Портер отмечал: «Положение, которое занимают такие фирмы по своим издержкам, обеспечивает им защиту от соперничества конкурентов, поскольку более низкие затраты означают, что фирма может получать доходы и после того, как ее конкуренты уже истощили свои прибыли в ходе соперничества».

Как известно, затраты на транспортную логистику для компаний — поставщиков товаров повседневного спроса могут достигать трети в общей сумме издержек на осуществление коммерческой деятельности.

Любой современный бизнес-процесс неотъемлемо связан с активным применением информационных технологий. И если автоматизация бухгалтерского учета уже вполне привычна, то практика применения компьютерных систем в управлении грузоперевозками еще не столь распространена. Для управления транспортной логистикой применяются

решения класса TMS (Transport Management System), которые обеспечивают автоматизацию, планирование, контроль и анализ каждого этапа транспортировки грузов.

Конечно, каждая компания находит свой путь «информационного развития». Интересен опыт «Центральной Дистрибьюторской Компании» (ЦДК), одного из крупнейших дистрибьюторов товаров широкого потребления в России. Основанная в 1994 году, сегодня ЦДК — эксклюзивный дистрибьютор Procter&Gamble в Центральном Федеральном округе, один из ведущих дистрибьюторов Nestle. Автопарк компании насчитывает более 360 транспортных средств (собственных и наемных), обеспечивая ежедневную доставку грузов более чем 2000 клиентам.

О внедрении систем управления транспортной логистикой рассказывает **Дмитрий Иванов, руководитель отдела доставки ООО «Центральная Дистрибьюторская Компания»:**

«В 2007 году в связи с активным ростом бизнеса нашей компании мы столкнулись с необходимостью автоматизации управления перевозками. Только планирование маршрутов доставки в полуавтоматическом режиме с помощью Excel занимало у нас более 4—5 часов (в дни пиковых нагрузок — и до 8 часов). Большие сложности возникали, когда нужно было внести оперативные коррективы в уже сформированный план. Из-за задержек с формированием рейсов склад не мог вовремя приступить к комплектации заказов и загрузке машин. Кроме того, из-за отсутствия объективной системы контроля водители неоднократно нарушали трудовую дисциплину.

В итоге мы решили автоматизировать процессы планирования и контроля перевозок. Изучив различные предложения на рынке, мы остановили свой выбор на разработках компании «АНТОР БИЗНЕС РЕШЕНИЯ» ANTOR Logistics Master (автоматизация планирования маршрутов) и ANTOR MonitorMaster (спутниковый мониторинг работы транспортных средств).

В данный момент все основные процессы у нас упорядочены. Каждый день мы принимаем заявки от клиентов на доставку на завтра (до 16.00 по группе Procter&Gamble и до 18.00 по Nestle), которые пе-

О ЦЕНТРАЛЬНОЙ ДИСТРИБЬЮТОРСКОЙ КОМПАНИИ:

ООО «Центральная Дистрибьюторская Компания» является дистрибьютором и оператором по предоставлению услуг inStore-поддержки (мерчандайзинга) следующих компаний: Procter&Gamble, Nestle, Metsa Tissue, Сыктывкарский ЦБК, Cotton Club, 3 М.

- Товарооборот в 2011 году — более 11 млрд руб.
- Площадь складских помещений — более 52 000 м².
- Автопарк — 360 единиц (собственный и в аренде).
- 3200 сотрудников.
- Более 12 000 активных клиентов.
- 9 региональных логистических комплексов.
- 35 региональных торговых филиалов.



редаются на планирование в департамент логистики. В течение 1,5—2 часов мы формируем рейсы по каждой группе товаров и передаем план доставки на склад. Каждая машина грузится с учетом порядка посещения точек доставки, что позволяет значительно экономить время разгрузки.

Что касается контроля доставок, то до внедрения системы спутникового мониторинга он осуществлялся по телефону — диспетчер постоянно связывался с водителями и узнавал, где они находятся.

Система спутникового мониторинга ANTOR MonitorMaster позволяет нам полностью контролировать грузоперевозки в автоматическом режиме. В любой момент времени мы знаем, где находится наша машина, успевают ли водители к клиенту; получаем точную информацию о реальном пробеге транспортных средств.

Но GPS-мониторинг — это не только «всевидящее око», пресекающее злоупотребления. Нередко информация из ANTOR MonitorMaster позволяет защитить интересы водителей. Их зарплата напрямую зависит от фактической выработки, то есть осуществленных доставок. Бывает, что клиент по тем или иным причинам отказывается принимать товар или, в нарушение договора, сильно задерживает разгрузку. При этом он объясняет, что наш водитель к нему не приезжал или сильно опоздал. Обоснованность подобных утверждений быстро проверяется с помощью системы GPS-мониторинга, которая позволяет установить истину. Если установлена вина клиента, то выезд водителю оплачивается.

Вообще, к вопросу контроля мы подходим очень серьезно. У нас есть специально выделенные менеджеры по координации доставки, в оперативном режиме решающие все возможные проблемы.



Благодаря возможности экспорта плановых маршрутов из системы планирования в ANTOR MonitorMaster и дальнейшего отслеживания фактической их реализации в режиме реального времени мы можем оперативно принимать меры по разрешению возможных проблем. Как известно, чем раньше узнаешь о возможном отклонении, тем раньше можно будет принять необходимые меры и тем меньше будут наши потери. Например, если мы заранее предупредим клиента о возможном опоздании (такое случается, хотя и нечасто), то он спокойнее отнесется к переносу времени доставки. Намного хуже, когда клиент, не дождавшись в оговоренный срок своего заказа, сам обрывает наши телефоны, тщетно пытаясь выяснить, когда же мы к нему доедем».

Внедрение систем управления транспортной логистикой позволяет сделать управление бизнес-процессами организации грузоперевозок более прозрачными. Раньше,

с точки зрения стороннего наблюдателя, работа логистических подразделений была практически «черным ящиком»: внутрь поступают заявки на доставку, потом почти мистическим образом происходит планирование рейсов, и на выходе мы получаем уже готовые маршрутные задания. При использовании TMS-решений становится возможным использование различных KPI (ключевых показателей эффективности), которые наглядно показывают эффективность работы логистов и транспортников.



Дмитрий Иванов:

«В управлении доставкой мы придерживаемся простых и понятных критериев.

Во-первых, точность соблюдения «окон доставки». Конечно, клиенты бывают разные — кому-то мы можем привезти товар в течение рабочего дня, другие требуют строгого соблюдения установленных интервалов (от 3-х часов). Наш корпоративный

стандарт показателя своевременности доставки составляет не менее 98%. И не важно, осуществляется ли доставка с центрального склада или из регионального логистического комплекса.

Второй, не менее важный показатель, это коэффициент загрузки транспортных средств. Мы не можем себе позволить возить «воздух». Все наши машины выходят в рейс с загрузкой не менее 95—98%. Бывает, что количество заявок из одного района не позволяет нам загрузить даже одну машину. Тогда мы привлекаем транспорт из соседних зон».

Использование измеряемых (поддающихся оценке) показателей позволяет достаточно просто рассчитать срок окупаемости TMS-системы.

Сокращение пробегов транспортных средств, сокращение количества привлекаемых транспортных средств (при сохранении объемов грузоперевозок) — все это можно измерить вполне реальными деньгами. И выгода зачастую оказывается весьма ощутимой.

Дмитрий Иванов:

«Внедрение решений ANTOR мы проводили в два этапа: сначала установили и настроили систему планирования маршрутов ANTOR LogisticsMaster, а после ее отладки — систему спутникового GPS-мониторинга ANTOR MonitorMaster. Расчет экономической целесообразности данного проекта автоматизации проводился постоянно — мы оценивали, насколько достигнутые результаты соответствуют нашим целям и ожиданиям.

В общем итоге мы отметили снижение учитываемого пробега на 35%, а расхода ГСМ — на 30%. Более чем в три раза сократилось время планирования маршрутов, загрузка транспортных средств увеличилась более чем на 20%. Кроме того, мы смогли значительно сократить влияние человеческого фактора.

Можно с уверенностью сказать, что благодаря использованию современных информационных технологий мы сократили свои транспортные расходы на 25%, что сыграло не последнюю роль в выживании компании в кризисные годы».



115 191 Москва, 4-ый Рощинский проезд, 19

тел/факс: (495) 411-99-75

www.antor.ru info@antor.ru