

# АВТОМАТИЗИРУЙ! .... ИЛИ ПРОИГРАЕШЬ.

## АВТОМАТИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКОЙ, КАК ФАКТОР ВЫЖИВАНИЯ НА СОВРЕМЕННОМ РЫНКЕ



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

В условиях текущего топливного кризиса и постоянно растущих цен на энергоносители, транспортные издержки играют все более существенную долю в структуре цены товаров или услуг. Но при высоком уровне конкуренции невозможно просто увеличить цены, переложив рост топливных расходов на конечных потребителей. А значит залогом успешности развития и сохранения приемлемого уровня прибыли становится система эффективного управления затратами грузоперевозок. Особенно данная проблема актуальна для производителей и дистрибьюторов товаров широкого потребления, ежедневно осуществляющих доставку продукции десяткам и сотням клиентов.

Одними из важнейших факторов успешности снижения издержек являются скорость и точность принятия управленческих решений, повышение информативности и снижение неопределенности в управлении ключевыми бизнес-процессами транспортной логистики. Для решения данных задач служат современные средства автоматизации — информационные системы управления бизнесом.

Следует сразу определить, что под автоматизацией управления транспортной логистикой мы понимаем не только установку и настройку некоего набора программного обеспечения и оборудования. Внедрение систем управления транспортом (Transport Management System) подразумевает сочетание как технических, так и административных работ. Любая информационная система является, прежде всего, инструментом, который действительно может помочь оптимизировать издержки, производственных и сопутствующих, бизнес-процессов. Но без должной административной поддержки (разработки соответствующих регламентов, мотивационных схем, а при необходимости, и корректировки самих бизнес-процессов), внедрение даже дорогостоящей TMS-системы становится примером бездарных инвестиций, оседающей бесполезным балластом на балансе предприятия и только добавляющей головной боли сопровождающим ее системным администраторам.

Прежде чем, приступать к установке TMS-решений и Заказчик, и Интегратор должны прекрасно представлять себе цели автоматизации. И цели эти должны совпадать.

В зависимости от размеров предприятия и его транспортного парка, объема грузоперевозок и количества обслуживаемых клиентов, Заказчик выбирает для себя

наиболее подходящие инструменты, прогнозируя ожидаемый экономический эффект, тщательно взвешивая соотношение «цена/качество».

Можно выделить **четыре уровня автоматизации управления транспортной логистикой**, каждый из которых характерен для различных по типу и масштабу бизнеса компаний.

**Первый, начальный уровень** характерен для малых предприятий, в автопарке, которых не более 2—3 машин. Автоматизация в данном случае ограничивается использованием бухгалтерской программы (1С:Бухгалтерия) и набором стандартных офисных программ (Microsoft Word и (или) Microsoft Excel). Функции информационной системы ограничиваются фиксированием фактических расходов, подготовкой обязательных бухгалтерских и транспортных документов, учетом выработки сотрудников (водителей, экспедиторов) для расчета заработной платы. Контроль расхода топлива и пробегов осуществляется на основе отчетов водителей (нередко устных), сопровождаемых чеками с АЗС. Какого-либо планирования предстоящих расходов или работ не осуществляется — «проблемы решаются по мере их поступления».

При увеличении количества используемого транспорта (до 5—8), процессы управления усложняются и переходят на **Второй уровень**. Появляется необходимость планирования работ по техническому обслуживанию транспортных средств. Контроль времени работы и пробегов осуществляется уже с помощью технических средств (по одометру и (или) тахографу). В штатное расписание вводится новая единица «Диспетчер», который отвечает за распределением путевых заданий, формирование Путевых Листов, следит за движением транспортных средств (по телефону), осуществляет сбор информации и готовит отчеты для финансовых служб и руководства компании. Функции управления работой автопарка берут на себя уже специализированные информационные решения класса FMS — Fleet Management System (Например: «Fleet+», 1С: Управление автотранспортом).

Если на предприятии уже есть выделенная служба логистики, даже в лице единственного логиста, осуществляется планирование маршрутов доставки. Как правило, подобное планирование проводится в «ручном» режиме, с использованием бумажной карты и офисных программ.

**Третий уровень автоматизации управления транспортной логистикой.** В средних компаниях, использующих для своей работы до 12—15 автомобилей, осуществлять контроль за работой водителей и перемещениями транспортных средств силами одного только диспетчера становится сложно и неэффективно. Появляется необходимость использования специализированных технических средств — систем спутникового GPS/ГЛОНАСС мониторинга. Подобные решения способны не только в режиме реального времени показать местоположения каждой машины, но и достаточно точно контролировать расход топлива, соблюдение температурных режимов перевозки, работу различного оборудования (например, автобетоносмесителей), вес перевозимых грузов, фиксируя, в том числе, места погрузки/разгрузки. Данные решения постоянно развиваются,

представляя пользователям все более широкие возможности. Так система спутникового мониторинга транспорта ANTOR MonitorMaster, благодаря функциям телематического контроля, помимо регистрации фактических маршрутов, позволяет контролировать более полусотни различных параметров режимов эксплуатации транспортных средств, манеру вождения водителей, соблюдение ими скоростного режима.

Системы спутникового мониторинга позволяют сократить транспортные издержки предприятий не менее чем на 10—15% за счет практической полного пресечения «левых» рейсов, хищений топлива, снижения эксплуатационных расходов на содержание транспортных средств, увеличения сроков их полезного использования.

С ростом бизнеса, растет и клиентская база. Для организации доставки продукции сотням клиентам ежедневно требуется большой транспортный парк. Логисты, планирующие маршруты вручную, по старинке с помощью дорожного атласа, сталкиваются с практическими неразрешимыми проблемами необходимости учета десятков различных параметров и ограничений, технических характеристик десятков транспортных средств, пожеланий клиентов по времени доставки. Возрастает количество ошибок — не соблюдаются «окна доставки», в один и тот же район могут быть направлены несколько полупустых грузовиков. Как результат, транспортные расходы существенно превышают приемлемый уровень, а доставка единицы продукции становится золотой.

Компании, перед которыми встают подобные проблемы, приходят к необходимости перехода на **Четвертый уровень автоматизации управления транспортной логистикой**, который подразумевает автоматизацию всех бизнес-процессов организации грузоперевозок: от планирования до контроля и анализа выполняемых операций.

В отделе логистики внедряется система автоматизированного планирования маршрутов, которая позволяет формировать рейсы минимальные по пробегу и максимальные по загрузке транспортных средств. Самым известным, подобным решением в России и странах СНГ, является система ANTOR LogisticsMaster, которой пользуются уже более 1200 средних и крупных предприятий, среди которых извест-

нейшие российские и мировые производители и дистрибьюторы товаров широкого потребления: Coca-Cola, Pepsi, Danone, Nestle, Агропромышленный Холдинг «Мираторг», Останкинский мясокомбинат, Sun InBev, Комус, Вимм-Биль-Данн, ИНМАРКО.

Автоматизированная система маршрутизации значительно сокращает время планирования. Например, в компании «Ай-Эм Логистик» работа логистов по планированию доставки более чем 4000 клиентам ежедневно с помощью ANTOR LogisticsMaster занимает менее двух часов. Высвобожденное время можно использовать по-разному — увеличить сроки приема заказов или более тщательно комплектовать заказы на складе и расположив груз в кузове автомашины согласно очередности посещения клиентов, значительно сократить время разгрузки в точке доставки.

В то же время, эффективность контроля работы более полутора десятка машин, даже с помощью системы спутникового мониторинга, значительно снижается — ведь диспетчеру физически невозможно удержать в голове все детали большого количества рейсов. Когда осуществляется более сотни доставок в день, каждый раз по новым адресам, очень сложно оперативно оценить правомерность нахождения той или иной машины в точке фиксируемой системой спутникового мониторинга — в таком случае, диспетчер должен иметь инструмент, который наглядно покажет соответствие планового маршрута и фактического рейса.

В режиме «План-Факт», плановые маршруты, подготовленные в ANTOR LogisticsMaster, автоматически передаются в систему спутникового мониторинга транспорта ANTOR MonitorMaster, где они в реальном времени сопоставляются на электронной карте с фактическими перемещения транспортных средств. Диспетчер получает возможность в on-line режиме оценивать соблюдение водителями установленных графиков доставки, количество обслуженных точек доставки, возможные опоздания или непосещения клиентов. Наличие подобной оперативной информации позволяет разрешать возможные конфликтные ситуации еще до их возникновения.

ANTOR MonitorMaster хранит в своей Базе Данных полный объем зафиксированной информации о работе транспортных средств, широкие аналитические возможности системы позволяют проводить анализ результатов доставки за любой период времени, в самых различных разрезах и формах. Подобная аналитика необходима при дальнейшем планировании доставки продукции, в том числе затрат на ее организацию, снижения рисков возможных негативных отклонений от плана, эффективного управления издержками транспортной логистики.

Системы управления транспортной логистикой ANTOR LogisticsMaster и ANTOR MonitorMaster интегрируются в общую Корпоративную Информационную Систему заказчика (как правило, ERP-класса), становясь ее неотъемлемой частью.

Сочетание профессионального подхода в планировании, контроле и анализе результатов позволяет сократить до 20—25% затрат на организацию грузоперевозок. Эти показатели неоднократно были подтверждены практическим опытом клиентов Группы Компаний «АНТОР».

