

Pokolenie IT

Aplikacje TMS (Transport Management System) wspomagają planowanie, monitoring i rozliczanie transportu. Oferowane rozwiązania są do siebie podobne, ale nie jednakowe. Decydując się na wdrożenie tego, a nie innego systemu należy zwrócić uwagę nie tylko na jego funkcjonalność, ale także na możliwość dokładnego wpisania się przez niego w potrzeby konkretnego użytkownika.



(Źródło: Fotolia)

TMS-y okazują się być coraz bardziej nieodzowne dla współczesnych firm. Po to, aby w jak najlepszy sposób monitorowały zdarzenia transportowe, pomagały w inwentaryzacji środków transportu i w wizualizacji zleceń czy przetwarzaniu dokumentów w optymalny dla danego użytkownika sposób, trzeba takie systemy jak najlepiej wdrożyć. Odpowiedni interfejs, przyjazność, łatwość w obsłudze, ale też duża elastyczność zastosowań – to nie wszystko.

Przede wszystkim wiedzieć

Krzysztof Suchoński, Managing Director, LIS Polska, podkreśla, że aby zapewnić firmie transportowej ciągłą przewagę rynkową, osoba zarządzająca musi być świadoma korzyści wynikających z zastosowania systemów TMS. – *Zbyt późna decyzja o wdrożeniu systemu do zarządzania transportem lub stosowanie nieodpowiednich rozwiązań może mieć znaczny wpływ na rozwój firmy, dlatego warto na bieżąco śledzić oferty dostawców TMS i innych aplikacji IT* – stwierdza nasz rozmówca.

Dariusz Warda, Koordynator projektów IT dla logistyki, Członek Zarządu, Logintegra, dostrzega dwa główne czynniki mające wpływ na świadomość klientów w zakresie

wykorzystania systemów informatycznych do zarządzania transportem. Pierwszym z nich jest wielkość firmy, a ściślej mówiąc – liczba własnych środków transportu. – *Obserwujemy obniżanie się progu posiadanej floty w kontekście zainteresowania systemami TMS. Większe przedsiębiorstwa już dawno wspierają się systemami w zarządzaniu. W ich przypadku zainteresowanie skupia się przede wszystkim na określonych funkcjonalnościach: narzędziach do planowania, komunikacji z kontrahentami czy integracją już posiadanych systemów* – mówi D. Warda, dodając że drugim ważnym czynnikiem jest zmiana pokoleń w rodzinnych firmach przewozowych. Doświadczenie pokazuje, że młodsze pokolenie, przejmując stery rodzinnych przedsiębiorstw, z większą determinacją poszukuje rozwiązań automatyzujących pracę.

Z modelem czy bez?

Jak w każdej dziedzinie także tu istnieją modelowe rozwiązania. Jednak nie zawsze sztywne trzymanie się zawartych w tych modelach reguł przynosi odpowiednie rezultaty. D. Warda (Logintegra) zaznacza, że wdrożenie systemu TMS jest na tyle kluczowe dla nabywcy, że wymaga silnego zaangażowania właścicieli (zarządu przedsiębiorstwa). Najlepiej, aby to osoba z najwyższego kierownictwa, upoważniona do podejmowania ostatecznych decyzji, była odpowiednikiem kierownika projektu po stronie dostawcy. – *Mówimy przecież o systemie wspierającym obsługę głównego procesu w przedsiębiorstwie transportowo-spedycyjnym* – dodaje D. Warda, zaznaczając jednocześnie, że na poszczególnych etapach, podczas projektowania czy dostosowania systemu, niezbędna jest współpraca pracowników operacyjnych: spedytorów, dyspozytorów, specjalistów ds. rozliczeń itd. Najczęściej nabywcy systemów TMS nie zatrudniają specjalistów ds. IT. Dlatego, zdaniem D. Wardy, tak ważne jest to, by po stronie dostawcy w procesie wdrożenia, uczestniczyła osoba łącząca doświadczenie z zakresu logistyki i transportu oraz wiedzę z obszaru wykorzystania systemów wspierających zarządzanie.

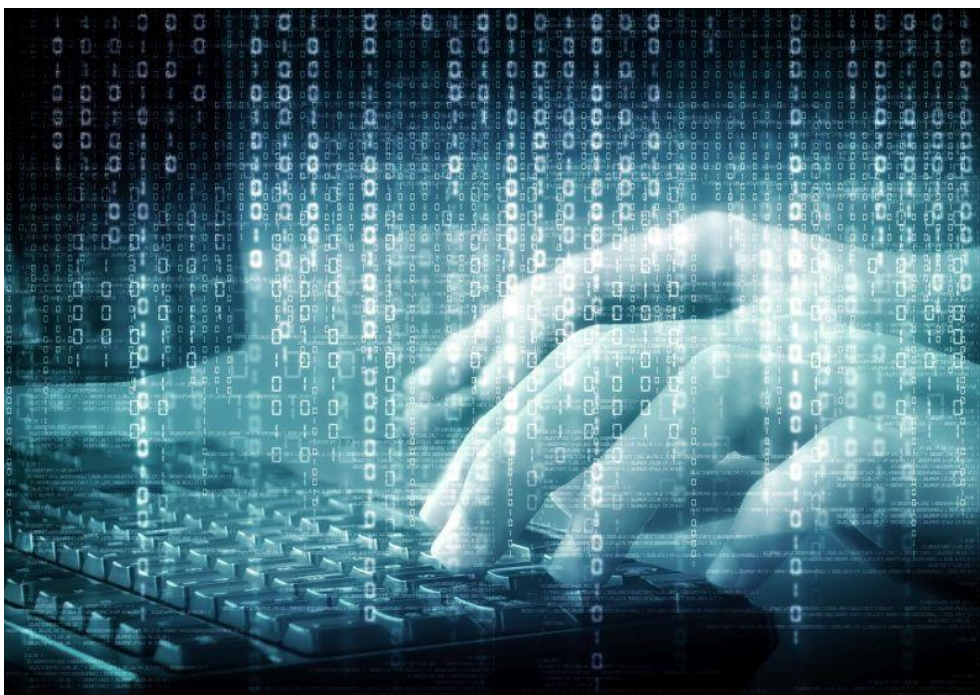
Praktyka pokazuje, że poszczególne projekty różnią się od siebie praktycznie w każdym aspekcie. Łukasz Guldziński, Project Manager, LIS Polska, podkreśla, że trzeba mieć to na względzie, a za kluczowe dla wdrożenia kompleksowego systemu TMS uznaje zaplanowanie odpowiedniej ilości czasu i „zasobów ludzkich”. W zależności od wielkości projektów wdrożeniowych oraz strategii wdrożeniowej istnieje wiele możliwości zaprojektowania takiego zespołu, a za modelowy można uznać taką grupę ludzi, w której oni wzajemnie się uzupełniają. – *Po stronie klienta chciałoby się zawsze mieć do dyspozycji osobę lub osoby, które znają wszelkie procesy od podszewki, są w pełni świadome, w jakim celu instalowany jest system TMS oraz mają chęć do nauki nowych procesów, testowania, przekazywania wiedzy swoim*

współpracownikom. Po stronie dostawcy nie obejdzie się bez wiedzy praktycznej z zakresu transportu oraz doświadczenia IT, gdyż wdrożenia odbywają się w środowiskach serwerowych oraz klienckich i firmach transportowych różnej specjalizacji. Te dwa światy spotykają się w tym przypadku bezspornie – stwierdza nasz rozmówca.

Zapomnijmy o błędach

Pomimo wielu starań trudno całkowicie wykluczyć ryzyko błędów w wyborze i wdrażaniu rozwiązań klasy TMS. D. Warda (Logintegra) za najczęstszy uznaje stosowanie tzw. rozwiązań pudełkowych. – *Słyszymy od klientów, że wybór takiego rozwiązania tylko z pozoru pozwolił na oszczędności i nie rozwiązał głównych problemów. O ile procesy w przedsiębiorstwach stricte spedycyjnych są mniej złożone, o tyle przewoźnicy dysponujący własną flotą potrzebują bardziej elastycznych, dostosowanych rozwiązań* – stwierdza nasz rozmówca, porównując różnice do tych, jakie występują pomiędzy przedsiębiorstwami handlowymi i produkcyjnymi – planowanie, zarządzanie czy chociażby rozliczanie kosztów w przypadku tych drugich jest zdecydowanie bardziej złożone i indywidualne. Dostawcy zgodnie podkreślają, że kupując system dedykowany, otrzymujemy rozwiązanie dopasowane do przedsiębiorstwa, a nie odwrotnie. Z reguły dostawca gwarantuje też możliwość wprowadzenia zmian mających na celu doskonalenie i modyfikacje rozwiązania wraz ze zmieniającym się przedsiębiorstwem.

Na ważny aspekt związany z wdrażaniem TMS zwraca uwagę Ł. Guldziński (LIS Polska). Za podstawowy błąd uznaje przeświadczenie, że po zainstalowaniu systemu będzie on od razu dopasowany do wymagań klienta i że wdrożenie zajmie kilka dni. Tymczasem z reguły trwa ono nawet do kilku miesięcy, gdyż w tym czasie zbierane są informacje, przeprowadza się konsultacje z firmami zależnymi, programistami oraz szkolenia. – *Brakuje świadomości, że im więcej czasu poświęcimy na wdrożenie oraz szkolenie, tym produkt będzie lepiej dopasowany do potrzeb klienta. Drugim często spotykanym błędem jest przeświadczenie, że system TMS potrafi wszystko i wszystko dzieje się automatycznie. Oprogramowanie TMS ma służyć ułatwieniu planowania, automatyzacji i zarządzania procesami firmy, ale nie wyeliminuje w pełni czynnika ludzkiego* – zaznacza Ł. Guldziński.



Siła pozytywnych przykładów

Logintegra aktualnie wdraża system TMS w jednym z większych polskich przedsiębiorstw transportowych, specjalizującym się w przewozie produktów chemicznych cysternami. Wdrożenie poprzedziły warsztaty projektowe, które stanowiły podstawę do opracowania założeń. Przeniesiono planowanie z tablic i arkuszy xls do aplikacji przeglądarkowej wyposażonej w harmonogram odzwierciedlający aktualne wykorzystanie pojazdów, planowane przeglądy czy naprawy sprzętu. – *W ramach systemu dodatkowo wdrażany jest zintegrowany moduł do zarządzania serwisem i myjnią naszego klienta. Automatyzacji podlega też komunikacja z kontrahentami i kierowcami zarówno taboru własnego, jak i podwykonawców. Zintegrowano TMS z aplikacją głównego zleceniodawcy. Uruchomiono interfejs do wymiany danych z ERP, w dalszym etapie planowana jest integracja z mapą oraz systemem GPS* – usłyszeliśmy w firmie Logintegra.

Jednego z bardziej wymagających wdrożeń systemu WinSped firma LIS – Logistics Information Systems dokonała w Schnellecke Transport, a zatem u globalnego operatora logistycznego branży automotive. Koniecznym zakresem wdrożenia w tym projekcie były realizacje interfejsów do znanych niemieckich producentów samochodów, z którymi koncern Schnellecke ściśle współpracuje. Dziś zlecenia transportowe największych producentów samochodów są automatycznie importowane do systemu WinSped. Kolejnym wyzwaniem był rozwój dedykowanego modułu dla branży automotive. –*Powołany wspólny czteroosobowy team w ciągu kilku miesięcy opracował i dostarczył moduł Automotive Center. Pozwala on na awizację, zorientowaną w obszarze VDA realizację zleceń, jak również na aktywną*

optymalizację procesu odbioru towaru od dostawców i konsolidacji cross dock. W sumie w Schnellecke system WinSped wspomaga planowanie prawie 1,3 tys. pojazdów własnych i ok. 420 przewoźników zewnętrznych – podsumowuje Krzysztof Suchoński, Managing Director, LIS Polska.

Michał Jurczak
Top Logistyk