

DEWELOPER,
NIERUCHOMOŚCI
KOMERCYJNYCH



BIURO INWESTYCJI
KAPITAŁOWYCH

www.bik.com.pl

Reklama

LOGISTYKA

a JAKOŚĆ

CZASOPISMO MENEDŻERÓW
ŁAŃCUCHA DOSTAW

59⁹⁹ zł netto cena brutto: 64,79 zł
(w tym 8% VAT)

NR 5 (1 19) || WRZESIEŃ-PAŹDZIERNIK 2019 || INDEKS 354503 || WWW.LAJ.PL



423761

ISSN 1509-3719



9 771509 371908

Reklama

Otwieramy na zmiany od 10 lat na rynku
nieruchomości magazynowo-logistycznych

www.axiimmo.com | +48 22 111 00 01



10 YEARS

ASYSTENT W ZARZĄDZANIU TRANSPORTEM

TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM I JEGO ROLA W ORGANIZACJI TRANSPORTU

Zarządzanie transportem bywa zadaniem trudnym, zwłaszcza w przypadku dużych firm, które codziennie ekspedują „w trasę” dziesiątki czy setki pojazdów. Bez informatycznego wsparcia wielu firmom na współczesnym rynku działać byłoby trudno. Rozwiązania klasy TMS (Transport Management System) mają do wykonania kilka zasadniczych zadań, m.in. wspomagać planowanie, monitoring i rozliczanie transportu w firmach produkcyjnych i dystrybucyjnych.

Opóźnienia w dostawach czy „zgubiony” towar bądź błędy w rozliczeniach to tylko niektóre problemy, z jakimi spotykają się zarządzający flotami pojazdów. Nie są to jednak problemy nie do rozwiązania. Konstruktorzy systemów TMS podkreślają, że faktycznie trudno dziś oderwać usługi transportowe od sektora produkcyjnego, usług magazynowych czy przeładunkowych. TMS okazuje się nieodzowny m.in. przy inwentaryzacji środków transportu, monitoringu zdarzeń przewozowych, wizualizacji zleceń na mapach. Dzięki niemu przedsiębiorca otrzymuje dane o wykorzystaniu floty bezpośrednio z pojazdów, a przetworzone przez TMS dają rzetelną wiedzę o każdej

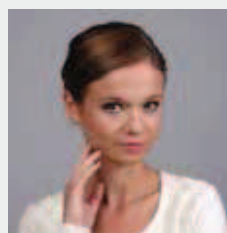
AUTOR: Michał Jurczak

wydanej złotówce, przejechanych kilometrach „na pusto i na pełno”, o spalonym paliwie. To, że rozwiązania można w pełni zintegrować z systemem księgowym, jak również z telematyką, nie jest już niczym nowym. Pozwala monitorować zlecenia transportowe oraz ich statusy, czasy realizacji, czasy pracy kierowców, obieg dokumentów, informacje o jednostkach ładunkowych. Istnieje też możliwość optymalizowania tras, w tym kolejność „odwiedzania” poszczególnych punktów, nawet w sytuacji, gdy konkretne



Tomasz Tubielewicz
prezes IBSC

Będąc u progu „cyfrowej rewolucji”, warto skorzystać z jej dobrodziejstw i to niezależnie od branży. Gdybym stał dzisiaj przed wyborem rozwiązania, to poza oczywistymi sprawami związanymi z interesującą mnie funkcjonalnością zwróciłbym szczególną uwagę na to, czy dane rozwiązanie jest nowoczesne. Obecnie aplikacje poza klasycznym modelem wdrożenia lokalnego (on-premise) powinny być też dostępne w chmurze oraz działać na wszystkich popularnych urządzeniach. Oprogramowanie dla firm powinno mieć te same zalety co popularne obecnie aplikacje internetowe. Jego konfiguracja oraz codzienna praca powinny być możliwie proste. Jest to tak samo ważne, jak stały rozwój systemu, który gwarantuje użytkownikom dostęp do najnowszych technologii. Tutaj trzeba być szczególnie ostrożnym, bo sami klienci powinni dążyć do korzystania z rozwiązań standardowych. Niestety, wszystkie modyfikacje systemów na potrzeby danego klienta skutecznie wykluczają korzystanie ze stale aktualnej wersji oprogramowania.



Agata Grzebielucha
business analyst Polfröst
Internationale Spedition

Programy typu TMS to narzędzia, bez których nie wyobrażamy sobie dzisiaj prowadzenia działań operacyjnych w firmach z branży TSL. Szeroka oferta dostępnych na rynku produktów pozwala na wybór rozwiązań dostosowanych do potrzeb zróżnicowanych na wielu płaszczyznach organizacji. W firmach spedycyjnych ważne jest, by program był możliwie jak najlepiej dostosowany do realizacji zleceń zarówno od strony klienta, jak i dostawcy. Usprawnia to pracę spedytora i przyspiesza przepływ informacji. To, czego oczekujemy od programów typu TMS, nie ogranicza się jednak tylko do potrzeb biznesowych organizacji. Aby operacje funkcjonowały efektywnie, ważne jest, by użytkownicy chcieli korzystać z dostępnych rozwiązań. Coraz częściej istotną rolę w podejmowaniu decyzji dotyczących implementacji programów mają intuicyjny interfejs i krótkie ścieżki użytkownika. Jeżeli program nie jest przyjazny i łatwy w obsłudze, może to istotnie wpłynąć na efektywność pracy, a co za tym idzie – również na sprawne funkcjonowanie organizacji na bardziej ogólnym poziomie.

zlecenie znajduje się już w trakcie realizacji. W istocie zatem TMS to wszechstronne oprogramowanie mające ułatwiać codzienną pracę w biurze, dyspozytorni czy hubie przeładunkowym. Z punktu widzenia łatwości użytkowania ważny dla użytkowników jest też interfejs programu. Chodzi o to, aby był przyjazny, prosty w obsłudze i elastyczny.

Logistyka i nie tylko

– Staramy się skupiać na rozwiązaniach dla operatorów logistycznych. Więc siłą rzeczy u nas ten sektor jest najsilniejszy – mówi Tomasz Tubielewicz, prezes IBSC. Nie oznacza to, że z TMS korzystają jedynie logistycy. Wielu kluczowych użytkowników TMS pochodzi z sektorów: farmaceutycznego, handlowego (w tym „spożywczy”).

Mariusz Stasiak, prezes zarządu Emapa, podkreśla, że oprogramowanie musi być na tyle wszechstronne, aby było w stanie asystować w zarządzaniu systemem transportowym w wielu różnego rodzaju przedsiębiorstwach, często skrajnie od siebie różnych (np. firma kurierska i przedsiębiorstwo komunalne). – Obecnie zarządzanie transportem odbywa się przy użyciu narzędzi, które mają możliwość monitorowania pojazdów, wysyłania tras kierowców do nawigacji czy wskazywania informacji o czasie dotarcia kierowcy do klienta. Optymalizacja tras przebiega automatycznie, a każdy jej etap jest zaplanowany i przejrzysty zarówno dla planisty, jak i użytkownika. Widać informacje o kosztach spalania, opłatach drogowych czy tych związanych z wynajęciem aut. Klienci oczekują zaawansowanej optymalizacji kolejności punktów tras wraz z uwzględnieniem godzin pracy kierowców, okien czasowych w punktach, czasu obsługi w każdym punkcie itp. Ile firm, tyle problemów i oczekiwań – mówi Mariusz Stasiak.



Mariusz Stasiak
prezes zarządu Emapa

Jeszcze do niedawna systemy TMS kojarzone były jako drogie i skomplikowane rozwiązania zarezerwowane jedynie dla dużych firm logistycznych. Wdrożenia tego typu systemów trwały długo, a oprogramowanie i tak często nie uwzględniało wszystkich wymagań firmy. Niejednokrotnie były jednostronnymi rozwiązaniami technologicznymi, które pomagały w pracy logistykom, ale i tak często nie we wszystkich obszarach. Jednak wraz z upływem czasu i rozwojem nowych algorytmów optymalizacyjnych oblicze TMS-ów zmieniło się. Obecnie są one również osiągalne dla mniejszych firm, nawet takich, które mają nie więcej niż 20 pojazdów.

Zmiany, ciągle zmiany

Na przestrzeni ostatnich lat oczekiwania klientów względem TMS zmieniły się. Dostawcy systemów nie mają wątpliwości, że tak będzie nadal. Poniekąd o tych zmianach decydują sami zainteresowani, czyli potencjalni użytkownicy. Zdaniem Agnieszki Misiun, sales director Comp-Win, w erze nowoczesnych technologii klienci oczekują, aby systemy komunikowały się

reklama



Nasz prezent: do 1500 litrów oleju napędowego rocznie.

Dzięki temu, że przy produkcji naszych pojazdów korzystamy z inteligentnych rozwiązań, możemy sprawić Państwu miłą niespodziankę: Używając naczep skrzyniowych ULTRALIGHT, można zaoszczędzić do 1500 litrów oleju napędowego rocznie. Ponieważ nasze naczepy odchudziliśmy o 1500 kg, zużywają teraz znacznie mniej paliwa lub mogą przewieźć o 1500 kg więcej, w zależności od tego, co dla Państwa jest bardziej istotne. Po prostu inteligentny pojazd. www.schwarzmueller.com



Schwarzmüller Polska Sp. z o.o.

ul. Powstańców 97 A, 05-870 Błonie

tel. +48 (22) 865 03 08, fax +48 (22) 350 47 59, mobile +48 666 700 807

office.warszawa@schwarzmueller.com

www.schwarzmueller.com



automatycznie podczas wszystkich kluczowych kroków, ze wszystkimi partnerami będącymi ogniwami danego łańcucha dostaw. – Systemy nowej generacji wspierają również użytkowników w automatycznej notyfikacji wszelkich zdarzeń będących odchyleniami od planowanego przebiegu transportu. Im szybsza wiedza o problemie, tym szybciej można zareagować i podjąć działania naprawcze. Zatem decydując się na system klasy TMS, należy szczególnie zwrócić uwagę na poziom pracy manualnej wykonywanej przez planistów lub spedytorów i kierować się ku rozwiązaniom najmniej angażującym specjalistów do „papierkowej pracy” – zaznacza nasza rozmówczyni.

Tomasz Tubielewicz potwierdza, że oprogramowanie do zarządzania przedsiębiorstwem musi nadążać za trendami wyznaczonymi przez sektor aplikacji dla prywatnych użytkowników. – Facebook, Instagram to tylko z pozoru nazwy niemające nic wspólnego z oprogramowaniem dla firm. W dobie internetu nasi klienci coraz częściej potrzebują tej samej swobody w korzystaniu z aplikacji – dostępu do danych z każdego miejsca i na każdym urządzeniu. Mało tego, zbieramy i analizujemy coraz więcej informacji, także tych zewnętrznych. Wykorzystujemy je, by potęgować sprzedaż albo stale podwyższać jakość świadczonych usług. Dzieje się to dzięki integracji pomiędzy różnymi systemami, automatyzacji procesów wprowadzania i przetwarzania danych – podkreśla Tomasz Tubielewicz, zaznaczając, że nie bez znaczenia są także np. powiadomienia rozsyłane pomiędzy użytkownikami, klientami czy dostawcami. Właśnie w tych elementach konkretnych rozwiązań odnotowuje się najwięcej nowości i to właśnie tu zapotrzebowanie na nowe funkcje jest największe.

Mariusz Stasiak zwraca uwagę na to, że rozwiązania niegdyś dostępne jedynie dla planistów, korzystających ze specjalistycznego oprogramowania, obecnie występują nawet w formie aplikacji mobilnej, które integrują administratora, użytkownika i kierowcę (korzystanie z nich może się więc odbywać z dowolnego miejsca i przez każdą upoważnioną osobę). – Prostsze systemy TMS nie wymagają skomplikowanych wdrożeń ani czasochłonnych



Paweł Lorek
dyrektor operacyjny
Green Factory Logistics

łańcuch dostaw przy produktach ultrafresh, w których się specjalizujemy, jest napięty do granic możliwości. W zarządzaniu nim potrzebni są zarówno specjaliści, jak i odpowiednie procedury i systemy. Obecnie nie ma chyba firmy logistycznej, która nie borykałaby się z problemami kadrowymi, zwłaszcza jeśli chodzi o ich wyspecjalizowaną część. W związku z tym nacisk na odpowiednie narzędzia wspomagające jest tym większy. Cały proces planowania przewozu jest skomplikowany i czasochłonny. Składają się na niego takie czynności, jak przyjęcie i analiza zlecenia od klienta, uzgodnienie wartości transportu, przygotowanie dokumentów czy monitorowanie postępu realizacji dostawy. Nowoczesne systemy typu TMS zdecydowanie poprawiają jakość tych czynności, a co za tym idzie – całego procesu. Staje się on mniej czasochłonny, bardziej wydajny. Między innymi dlatego, że systemy umożliwiają import zleceń bezpośrednio z systemów klienta czy dlatego, że można je zintegrować z systemami GPS, a dzięki temu mamy bieżący podgląd w status realizowanych dostaw. Dzięki algorytmom system z wyprzedzeniem informuje nas o zagrożeniach związanych z terminową realizacją dostaw. Tutaj możemy powiedzieć, że narzędzie stoi za człowiekiem. Jednak w naszej firmie skupiamy się na świetnych ludziach. Uważamy, że to człowiek stoi za narzędziem. System informatyczny czy aplikacja mobilna między planistą a kierowcą jest czymś, co przyspiesza i ułatwia proces, ale wszystko zależy od tych ludzi. Nie można o tym zapominać. U nas liczą się sprawne działanie, szybkość reakcji, kreatywne myślenie. Bywają momenty, gdy systemy zawodzą.

Ogromnym plusem jest obecnie koszt wdrożenia takich systemów. Kiedyś produkt taki był nieosiągalny dla większości firm, dzisiaj jest dostępny w zasadzie dla wszystkich. Z punktu widzenia pracodawcy jest to duża zaleta. W połączeniu ze skróceniem czasu obsługi jednego zlecenia, automatycznym planowaniu dostaw czy integracją informacji pochodzących ze wszystkich ogniw łańcucha, tj. kierowcy, planisty, klienta, magazyniera, aż po punkt odbioru, daje to widoczny efekt w wydajności całego procesu.

szkoleń. Użytkownicy takiej właśnie wygody oczekują. Program nie powinien być już zarezerwowany jedynie dla wtajemniczonego logistyka. Ma być łatwy w korzystaniu i czytelny, ale jednocześnie powinien wykorzystywać najnowsze możliwości technologiczne i oferować dodatkowe funkcje – mówi Mariusz Stasiak.

Co dalej?

„Rewolucja cyfrowa”, z którą mamy obecnie do czynienia, wpływa znacząco także na sposób zarządzania firmami. Jaką przyszłość czeka zatem TMS, czy owe zmiany będą miały wpływ również na kształt tych systemów?



Agnieszka Misiun,
sales director Comp-Win

Obecnie systemy TMS nie różnią się od siebie znacząco w zakresie funkcjonalnym. Przewagę zyskują te, które są otwarte na elektroniczną wymianę danych i potrafią stać się elementem zdigitalizowanych łańcuchów dostaw klientów. Wraz z biegiem lat i ciągłego dążenia do poprawy produktywności kluczowa stała się automatyzacja działań odciążająca planistów z wykonywania powtarzalnych czynności. Wszelkie decyzje dotyczące spakowania, konsolidacji, rozmieszczenia na powierzchni ładunkowej, doboru środka transportu czy podwykonawcy mogą zostać podjęte przez system. W sytuacji, gdy na decyzję ma wpływ wiele czynników, mogą one być podjęte w znacznie krótszym czasie.

Zdaniem Mariusza Stasiaka, zadania stawiane przed TMS są równie ważne jak wcześniej, a niezależnie od stopnia skomplikowania TMS i wielkości firmy, która z niego korzysta, użytkownicy oczekują widocznych, szybkich i znaczących korzyści ze stosowania danego rozwiązania. – Ma ono generować oszczędności, skracać czas wykonywania zleceń i maksymalnie optymalizować zarządzanie flotą. Kolejny aspekt, na który zwraca uwagę coraz większa

liczba użytkowników, to ekologia. Coś, co jeszcze niedawno plasowało się na ostatnim miejscu w priorytetach przy wyborze TMS, teraz wskoczyło na podium. Świadomość o szkodliwym wpływie transportu na środowisko jest powszechna. Firmy, chcąc poprawić swój wizerunek, zaczęły wykonywać ruchy w kierunku proekologicznym – zaznacza Mariusz Stasiak, podkreślając, że TMS-y nie powinny tego ignorować, bowiem usprawnianie procesu logistycznego ma obecnie uwzględniać zmniejszenie emisji CO₂ i innych szkodliwych substancji spalin do atmosfery, a także maksymalną oszczędność prądu i wody (warto zwracać uwagę, czy dane rozwiązanie bierze pod uwagę ekologiczność procesu).

Tomasz Tubielewicz nie ma wątpliwości, że podstawę cyfrowej rewolucji stanowi chmura i to nad nią przez ostatnie lata trwały intensywne prace. Owa rewolucja, zdaniem naszego rozmówcy, dotyczy i dotyczy będzie nadal także TMS. Jest to kierunek, od którego nie ma już odwrotu. – Wszyscy musimy być przygotowani na rozwiązania, za które płacić będziemy miesięczny abonament. Na oprogramowanie inteligentne, wspierające nas sztuczną inteligencją oraz zintegrowane w znacznym stopniu z całym ekosystemem aplikacji satelitarnych. W naszym przypadku już od zeszłego roku sprzedajemy oprogramowanie (3PL dla Microsoft Dynamics 365 Business Central) w pełni oparte na technologiach Microsoft Azure. Nasze rozwiązania nie tylko korzysta z zasobów sprzętowych platformy Azure, ale również używamy systemów sztucznej inteligencji. Nasz „inteligentny” system jest też w pełni zintegrowany z oprogramowaniem Office 365 i platformą Power BI, co sprawia, że dla nas nie ma rzeczy niemożliwych, a jedyną granicą jest nasza wyobraźnia – konkluduje Tomasz Tubielewicz.

reklama



TransLogistica Poland

VII Międzynarodowe Targi Transportu i Logistyki

5 - 7 listopada 2019
EXPO XXI WARSZAWA



TransLogistica Poland

ZAPYTAJ O STOISKO

Zostań częścią największych targów TSL w Europie Środkowej!

Poprzednia edycja w liczbach:

Wystawcy

242

Uczestnicy

7030

Państwa

58

3 dni

Konferencje

✉ info@translogistica.pl