

Jak technologie zmieniły procesy?

data aktualizacji: 2024.07.30



Mozna powiedzieć, że transport przeszedł cichą rewolucję technologiczną, która jest obecna na każdym etapie prowadzenia działalności. Narzędzia dla transportu, które kiedyś były wykorzystywane w niewielkim stopniu ze względu na techniczne ograniczenia - dziś wiodą prym w skutecznym zarządzaniu firmą.

Telefon, który był podstawowym narzędziem spedytora do komunikacji z kierowcą stał się obecnie wyłącznie alternatywą. Cała komunikacja odbywa się na poziomie telematyki zintegrowanej z systemami TMS. Wykresówki niezbędne do analizy czasu pracy kierowców zostały zastąpione zdalnym pobieraniem danych. Co jeszcze zmieniło się w transporcie na przełomie dekady i dlatego nie wyobrażamy sobie obsługi zleceń bez pomocy dedykowanych rozwiązań?

Niekończące się rozmowy telefoniczne

Prowadzenie firmy transportowej 10 lat temu było o wiele bardziej analogowe, niż obecnie. Choć systemy geolokalizacji pojazdów stanowiły już wtedy całkiem popularne rozwiązanie, to jednak były w mniejszym stopniu wykorzystywane ze względu, m.in. na wysokie opłaty internetu, zwłaszcza za granicą. Do komunikacji z kierowcami służyły głównie połączenia telefoniczne i SMS-y, co było czasochłonne i generowało znaczne koszty.

- Choć systemy GPS były już używane przez przedsiębiorstwa transportowe to ograniczały się one do podstawowych funkcji lokalizacji pojazdu. Oznacza to, że nie posiadały one możliwości, m.in. dotyczących kontroli czasu pracy oraz jazdy kierowców, zdalnego odczytu danych z kart kierowców czy tachografów. To wiązało się z wykonywaniem szeregu innych czynności operacyjnych przez spedytorów czy dystrybutorów, by uzyskać niezbędne informacje. Nieodłącznym elementem ich pracy był telefon, który stanowił główne źródło komunikacji z kierowcą w trasie. Z mojego doświadczenia wynika, że obecne możliwości integracji rozwiązań technologicznych dla transportu

pozwalają zaoszczędzić spedytorom sporo czasu i dziesiątki telefonów, wykonywanych w przeszłości w ciągu dnia, które sumarycznie mogły się składać nawet na około 4-5 godzin dziennie rozmów z kierowcą - komentuje Krzysztof Manys, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

Mapy, whiteboardy i excel, czyli obsługa zleceń w przeszłości

Obieg dokumentacji transportowej dekadę temu znacznie różnił się od dzisiejszych standardów. Systemy TMS służące, m.in. do koordynacji obsługi zleceń transportowych były już dostępne na rynku, jednak korzystały z nich głównie większe przedsiębiorstwa. Mniejsze firmy częściej używały wszelkiego rodzaju tabel, arkuszy kalkulacyjnych w excelu lub papierowych notatników.

- Na tamten moment systemy klasy TMS były już popularne, ale stosowano je głównie do prowadzenia kartoteki kierowców, rejestracji zleceń przez własną flotę i wystawiania faktur sprzedażowych dla kontrahentów. Z kolei przy organizacji transportu znacznie częściej posługiwano się narzędziami typu wiadomości e-mail, telefon, mapy czy whiteboardy, na których zapisywano planowane zlecenia i ustalono ich harmonogram. Z kolei analiza opłacalności transportu odbywała się głównie za pomocą narzędzi typu excel. Warto jednak dodać, że nie zawsze była wykonywana przez firmy. W przeszłości nie analizowano tak dokładnie zysków i strat, co aktualnie jest niezbędne do prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego z powodzeniem - zaznacza Krzysztof Manys.

Wykresówki podstawą do rozliczania czasu

Rozliczanie czasu pracy kierowców w przeszłości opierało się na danych, pochodzących z wykresówek tzw. tarczek, używanych w tachografach analogowych, które były montowane w pojazdach do maja 2006 roku.

- Tarcze analogowe z 28 poprzednich dni należało przechowywać w pojeździe, co zdecydowanie miało wpływ na rozliczenie kierowców. Dane te były analizowane z opóźnieniem, a same tarcze musiały zostać zeskanowane i ręcznie wprowadzone do odpowiedniego oprogramowania. Co więcej, jeśli firma transportowa korzystała z usług outsourcingowych to niezbędne dokumenty przewoźnik musiał dostarczyć osobiście lub kurierem. Warto dodać, że rozliczanie czasu pracy kierowców zmieniło się od 2006 roku, kiedy to w nowych pojazdach zaczęły obowiązywać tachografy cyfrowe, a dane zapisywały się już na karcie kierowcy. Proces ten był już w większym stopniu zautomatyzowany, ale również nie do końca w pełni skuteczny. Kierowca po powrocie z trasy musiał czytać wszystkie zapisane informacje, a nie zawsze było to możliwe z końcem miesiąca, przez co mogły występować opóźnienia w naliczaniu wynagrodzenia - komentuje Kamil Wolański, ekspert Inelo z Grupy Eurowag.

Transport napędzany technologią - jak wygląda?

Dzisiaj każda firma transportowa bez przeszkód dobierze nowoczesne rozwiązania technologiczne do potrzeb swojej firmy niezależnie od wielkości. Dzięki temu zarządzanie nią stanie się bardziej wydajne i szybsze. Pobranie zlecenia z giełdy transportowej i jego obsługa, a także przesłanie kluczowych informacji do kierowcy zajmuje raptem parę kliknięć, co świadczy o ogromnym postępie w tej dziedzinie.

- Obecnie trudno jest sobie wyobrazić prowadzenie firmy transportowej bez wsparcia się technologią. Rozwój narzędzi TMS zintegrowanych z telematyką czy z zewnętrznymi dostawcami usług ma ogromne znaczenie, ponieważ dostarcza wiele korzyści. Nie tylko usprawnia komunikację i obieg dokumentów, ale również pozwala oceniać opłacalność przewozów już na etapie negocjacji z kontrahentami. To bez wątpienia podnosi atrakcyjność przedsiębiorstwa na tak zmiennym i konkurencyjnym rynku - zaznacza Krzysztof Manys.

Rozliczanie kierowców z każdego miejsca i kiedykolwiek

Zdalne pobieranie danych z tachografów zautomatyzowało analizę czasu pracy kierowców, a dzięki temu rozliczanie truckerów jest nieporównywalnie łatwiejsze i szybsze, niż kiedyś.

- Informacje zapisane na kartach kierowcy można pozyskiwać regularnie i w krótkich odstępach czasu np. co tydzień. Co więcej, cały proces może odbywać się już prawie bez udziału pracowników firm transportowych, ponieważ dane z narzędzi telematycznych mogą trafić bezpośrednio do systemów, kontrolujących czas pracy kierowców, jak np. programu 4Trans. Wówczas eksperci i specjaliści z OCRK mają praktycznie komplet danych niezbędnych do rozliczenia kierowcy. Jedyne o co muszą się niekiedy dopytywać przewoźników to sprawy związane z nieobecnościami pracowników, które nie wynikają wprost z danych cyfrowych, ale ma to miejsce tylko wtedy, gdy firma transportowa nie udostępnia tych informacji z systemów płacowo - kadrowych – podkreśla Kamil Wolański.

Podsumowując, zmiany jakie nastąpiły w branży transportowej na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat są niebagatelne. Tym bardziej dobrze jest spojrzeć w przyszłość i zastanowić się, co nowego czeka transport w perspektywie kolejnych 10 lat albo i później. Warto zauważyć, że coraz większą rolę w funkcjonowaniu wielu obszarów działalności przedsiębiorstw pełni też sztuczna inteligencja, która sprzyja rozwojowi automatyzacji procesów. Systemy przy pomocy AI potrafią wyliczać szacowany dojazd do miejsca rozładunku z uwzględnieniem możliwego czasu pracy kierowcy, wymaganych odpoczynków, które musi odbyć po drodze oraz przyzwyczajęń kierowcy.

Fot. Inelo

Źródło: