



ПОЧЕМУ Я СОЗДАЛ TMS: 5 БОЛЕЙ ЛОГИСТИКИ, КОТОРЫЕ НЕВОЗМОЖНО БЫЛО БОЛЬШЕ ТЕРПЕТЬ

Санжар Мурадов

основатель и руководитель ООО Jetruck Logistics (Узбекистан)

Аннотация: *Статья посвящена анализу ключевых системных проблем управления транспортной логистикой в компаниях среднего масштаба, осуществляющих международные перевозки. На основе практического опыта логистического бизнеса Jetruck Logistics рассматриваются пять критических болей, которые стали основанием для разработки собственной Transportation Management System (TMS). В работе используется прикладной бизнес-подход с элементами академического анализа. Отдельное внимание уделено сравнению авторской TMS с существующими рыночными решениями и обсуждению потенциала ее дальнейшей коммерциализации.*

Введение

Логистика долгое время оставалась одной из самых инерционных отраслей бизнеса. Несмотря на высокую стоимость ошибок, зависимость от человеческого фактора и растущую сложность международных цепочек поставок, многие компании продолжали управлять перевозками с помощью Excel, разрозненных мессенджеров и ручных согласований. На определенном этапе развития бизнеса такой подход перестает быть неэффективным и становится опасным.

Этот текст является рефлексией практикующего предпринимателя и логиста. Он написан не как маркетинговое описание IT-продукта, а как попытка зафиксировать системные боли отрасли, которые подтолкнули к созданию собственной Transportation Management System.

Автор: Санжар Мурадов, основатель и руководитель компании ООО Jetruck Logistics, зарегистрированной в Узбекистане и работающей на маршрутах между Центральной Азией и США. Опыт управления реальными перевозками стал основой для разработки собственной TMS как инструмента развития бизнеса.

Что такое TMS и зачем она нужна бизнесу

Transportation Management System – это программное обеспечение для автоматизации, планирования и оптимизации транспортных процессов. В классическом понимании TMS решает три ключевые задачи.

Первая задача – это планирование. Система позволяет консолидировать заказы, учитывать ограничения по времени доставки, типу груза, грузоподъемности транспорта и строить оптимальные маршруты.

Вторая задача – исполнение и диспетчеризация. TMS связывает офис, диспетчера и водителя в едином цифровом контуре, позволяя отслеживать выполнение рейсов в реальном времени.

Третья задача – контроль и аналитика. Система фиксирует фактические показатели, сравнивает их с плановыми и формирует данные для управленческих решений.

На рынке существуют зрелые решения, такие как SAP TM, Oracle Transportation Management, 1C:TMS, 4Logist и ряд других систем. Они доказали эффективность в крупных корпорациях, но часто оказываются избыточными, дорогими и плохо адаптированными под специфику среднего логистического бизнеса и трансграничных операций.

Контекст бизнеса Jetruck Logistics

Jetruck Logistics начиналась как операционная логистическая компания, обслуживающая крупные перевозки в США. Это направление само по себе предполагает повышенную сложность. Разные юрисдикции и регуляторные требования, разные временные зоны и стандарты документооборота. Высокая стоимость ошибок на длинном плече доставки.

На старте использовались стандартные инструменты управления. Таблицы, мессенджеры, телефонные звонки, отдельные бухгалтерские системы. Пока объемы были ограничены, это работало. С ростом числа рейсов, контрагентов и маршрутов стало очевидно, что бизнес упирается не в потолок управляемости. Так возникла идея собственной TMS как внутреннего управленческого инструмента.

Боль первая. Отсутствие единого источника информации

Одна из ключевых проблем логистики – это фрагментация данных. Информация о заказе может находиться в одном файле, данные по водителю в другом, стоимость рейса в третьем, а статус доставки уточняется по телефону.

В таких условиях невозможно говорить о прозрачности. Любой управленческий отчет становится реконструкцией событий, а не отражением реальности. Собственная TMS изначально проектировалась как единый источник информации. Один рейс, одна карточка, один набор данных, который используется всеми участниками процесса. Этот принцип заимствован из корпоративных систем класса SAP TM, но реализован нами в упрощенной и более гибкой форме.

Боль вторая. Непредсказуемость планирования

Планирование маршрутов вручную – это всегда компромисс между опытом менеджера и ограничениями реального мира. При увеличении количества точек доставки человеческий мозг перестает справляться с оптимизацией.

Классический пример из дистрибуции продуктов питания. Менеджер загружает 200 точек доставки. Без автоматизации это выльется в часы ручной работы и высокий риск ошибок. В разработанной нами TMS используется логика автоматического планирования, аналогичная подходам, применяемым в 4Logist и Oracle TM. Система учитывает окна приема товара, грузоподъемность транспорта, географию маршрутов и формирует оптимальное количество рейсов. Для бизнеса это означает не только

экономии времени, но и снижение транспортных расходов за счет лучшей загрузки транспорта.

Боль третья. Потеря контроля на этапе исполнения

Даже идеально спланированный маршрут теряет ценность, если в процессе исполнения нет прозрачности в вопросах, где находится машина, почему произошла задержка, выполнена ли доставка. Во многих компаниях этот этап до сих пор контролируется через звонки и сообщения, что создает иллюзию контроля, но не дает данных, необходимых для корректной работы.

В собственной TMS Jetruck Logistics был реализован модуль диспетчеризации с мобильным приложением для водителей. Подход во многом повторяет лучшие практики SAP TM и Oracle, но адаптирован под реальные условия работы водителей. Диспетчер видит все машины на карте в реальном времени. Водитель получает маршрут и задания в приложении, а не в мессенджере. Это снижает нагрузку на персонал и повышает дисциплину исполнения.

Боль четвертая. Документооборот как узкое место

Логистика – это не только движение грузов, но и движение документов. Накладные, акты, подтверждения доставки. В международных перевозках стоимость ошибки в документах может быть критической.

Автоматизация документооборота стала одной из ключевых целей разработки TMS. Водитель формирует фотоотчет о доставке прямо в приложении. Система фиксирует время прибытия и выполнения операции.

Этот подход широко используется в современных TMS решениях, включая SAP TM, но в локальных условиях часто отсутствует или реализован фрагментарно. Для Jetruck Logistics это позволило сократить количество спорных ситуаций с клиентами и ускорить закрытие рейсов.

Боль пятая. Отсутствие управленческой аналитики

Без данных логистика остается ремеслом, а решения принимаются на основе ощущений, а не показателей. Собственная TMS изначально проектировалась с фокусом на аналитику. Система автоматически считает фактическую стоимость рейса, сравнивает ее с плановой и выявляет отклонения. Это приближает управление логистикой к финансовому управлению, то есть логист начинает мыслить исходя из показателей эффективности, а не из разрозненных данных из множества источников.

Сравнение с рыночными решениями

С точки зрения функциональности TMS, разработанная нами, опирается на общепринятые принципы, используемые в 1C:TMS, SAP TM и Oracle Transportation Management.

При этом ключевым отличием является фокус на конкретный бизнес-контекст: международные перевозки между Узбекистаном и США, средний масштаб компании, необходимость гибкости и скорости внедрения. В отличие от корпоративных систем, внедрение которых может занимать годы, собственная TMS развивалась постепенно, параллельно с ростом бизнеса.

Перспективы развития и потенциальная коммерциализация



Несмотря на то, что разработанная TMS создавалась как внутренний инструмент Jetruck Logistics, архитектура системы изначально предусматривала масштабирование. Модульный принцип, унифицированные справочники и ориентация на показатели эффективности делают возможным ее адаптацию под другие логистические компании со схожим профилем.

Мировая практика показывает, что значительная часть успешных логистических IT-продуктов возникла именно как внутренняя система, разработанная для решения конкретных операционных задач. Подобный путь прошли многие модули SAP TM и Oracle Transportation Management, изначально созданные под потребности отдельных корпоративных клиентов.

В случае Jetruck Logistics потенциальная коммерциализация TMS рассматривается как долгосрочная стратегическая опция, а не как самоцель. Приоритетом остается повышение операционной устойчивости и управляемости бизнеса.

Заключение

Создание собственной TMS стало ответом на фундаментальные ограничения традиционного управления логистикой в условиях международных перевозок. Это был вынужденный шаг, продиктованный пятью системными болями логистики.

Опыт Jetruck Logistics показывает, что цифровизация логистики начинается не с выбора программного обеспечения, а с осознания управленческих ограничений бизнеса. TMS в этом контексте становится IT-продуктом, который позволяет масштабировать логистику без потери контроля.