

ERP
Монолит
5.0

**Управление
цепочкой
поставок**

**Транспортная
ЛОГИСТИКА**



МОНОЛИТ•ИНФО
корпоративные информационные системы

СОДЕРЖАНИЕ

Бизнес-требования	3
Задачи управления затратами на транспорт.....	3
Логистические задачи оптимизации работы транспорта	5
Стратегии реализации.....	6
Общие сведения	6
<i>Специальная модель данных описания прикладной области</i>	6
<i>Набор алгоритмов для моделирования бизнес процессов и расчета оценок</i>	8
<i>Предметно-ориентированный интерфейс</i>	8
Общая схема взаимодействия компонентов ERP Монолит	9
Расчет себестоимости собственного транспорта	11
Расчет затрат на использования привлеченного транспорта	13
Диспетчеризация транспорта	15
Контроль взаиморасчетов с поставщиком транспортных услуг.....	16
Отчетность	17
Эффект от внедрения.....	18

Бизнес-требования

Для эффективного управления подвижным составом (собственный и привлеченный автомобильный транспорт, ж/д транспорт) предприятию необходимо решать полный спектр транспортно-логистических и учетных задач, а именно:

- ❑ контроль и анализ затрат на содержание собственного транспортного парка;
- ❑ контроль и анализ затрат на использование привлеченного транспорта;
- ❑ анализ использования транспорта в основной деятельности предприятия (например: стоимость перевозки единицы продукции, расчет полной себестоимости продукта с учетом транспортных затрат и т.п.);
- ❑ бюджетирование затрат на транспорт, возможность сравнения плановых и фактических данных;
- ❑ предоставление интерактивного интерфейса для решения задач оптимизации работы подвижного состава (выбор поставщика транспортных услуг, выбор оптимального маршрута, диспетчеризация загрузки).

Величина транспортных затрат может быть существенна и достигать доли в десятки процентов в полной себестоимости продукции, т.е. оказывать значительное влияние на финансовые результаты деятельности предприятия.

ЗАДАЧИ УПРАВЛЕНИЯ ЗАТРАТАМИ НА ТРАНСПОРТ

Для решения задач управления затратами на транспорт и учетных задач транспортной логистики, ERP Монолит предоставляет следующие функции:

- ❑ ведение бюджетных данных по транспортным затратам, с возможностью последующего выхода на фактические данные и построения отчетов вида «сравнение — план / факт»;
- ❑ учет фактических затрат на транспорт по различным направлениям расходов:
 - ✓ собственный транспорт — в разрезе каждого автомобиля и статей затрат (например: ГСМ, зарплата водителей, амортизация автомобилей, содержание ремонтной базы и т.п.);
 - ✓ привлеченный транспорт:
 - ◆ стоимость перевозки (например: за маршрут в целом, кругорейс, нормочас);
 - ◆ стоимость дополнительных услуг (например: стоимость подачи и уборки вагонов, дополнительных услуг по утеплению, аренда подъездных путей);

- ♦ контроль взаиморасчетов и сумм, предъявляемых поставщиками транспортных услуг в актах выполненных работ и счетах-фактурах (соответствие сумм или допустимое отклонение от договорных условий — нормативной стоимости, а также исключение повторного выставления сумм за перевозки к оплате);
- ✓ возможность прямого отнесения существенных затрат (например: ремонт и запчасти на конкретный автомобиль, путевой лист с информацией о расходе топлива или сумма акта поставщика транспортных услуг на товарные документы, по которым перевозились ТМЦ данным автомобилем) и установление необходимых связей между объектами модели — справочниками и документами;
- расчет плановых (нормативных) затрат на привлеченный транспорт:
 - ✓ контрактная (согласованная с поставщиком) или нормативная (экспертная оценка — устанавливается самим предприятием для определенного вида транспорта) стоимость перевозки по заданному маршруту;
 - ✓ контрактная или нормативная стоимость на основании повременной оценки — стоимость нормочаса работы, сверх нормативного часа;
- расчет фактической стоимости использования транспорта:
 - ✓ себестоимость собственного транспорта в разрезе статей затрат (ГСМ, зарплата, амортизация и т.п.);
 - ✓ стоимость использования привлеченного транспорта;
 - ✓ определение отклонения фактической и плановой (предполагаемой) стоимости транспортных услуг, контроль величины сверхнормативных затрат;
- расчет затрат на транспортировку ТМЦ:
 - ✓ распределение различных косвенных затрат (например: командировочные расходы водителя и экспедитора, амортизация автомобиля, ГСМ) на основании набора алгоритмов с использованием баз распределения и набора cost-драйверов;
 - ✓ спрямление затрат по доставке на перевезенные ТМЦ и расчет стоимости доставки в разрезе перевезенных SKU;
 - ✓ формирование отчетов о стоимости перевозки по различным аналитическим разрезам (автомобиль, перевезенный груз — SKU, удельные значения) с учетом структуры затрат.

ЛОГИСТИЧЕСКИЕ ЗАДАЧИ ОПТИМИЗАЦИИ РАБОТЫ ТРАНСПОРТА

Для решения логистических задач оптимизации работы транспорта ERP Монолит предоставляет следующие функции:

- ❑ автоматизация оперативного планирование перевозки ТМЦ: поставщик транспортных услуг, маршрут и тип транспортного средства — на основе набора критериев и исходных данных модели (оптимальный поставщик, стоимость, расстояние, время доставки, планы производства/продажи/доставки);
- ❑ построение оптимального маршрута, прежде всего — при городской доставке:
 - ✓ без использования электронной карты (разделение адресов доставки по секторам или объединение в фиксированные маршруты);
 - ✓ с использованием встроенной электронной карты, либо на основе интеграции с внешней специализированной системой и привязкой адресов доставки к электронной карте;
- ❑ поддержка бизнес функций заказа транспорта различными подразделениями предприятия (формирование заявок на транспорт) и обработки заявок на транспорт ответственной за это службой;
- ❑ интерактивное формирование загрузки транспортных средств (автомобилей, вагонов, контейнеров) — диспетчеризация при помощи предметно-ориентированного интерфейса, позволяющего упростить работу оператора и предоставить максимум информации для принятия решения при загрузке транспортного средства;
- ❑ учет временных данных по работе транспорта (например: планируемые и фактические даты погрузки/доставки/разгрузки, время простоя);
- ❑ фиксация в информационной системе событий, связанных с движением транспорта: фиксация возврата документов транспортными компаниями, акцептование документов поставщиков транспортных услуг и т.п.

Стратегии реализации

ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ

Для реализации приведенной выше функциональности ERP Монолит содержит следующие инструменты:

- ❑ специальная модель данных описания прикладной области;
- ❑ набор алгоритмов для моделирования бизнес процессов и расчета оценок;
- ❑ предметно-ориентированный интерфейс, позволяющий упростить работу оператора и облегчить выбор и диспетчеризацию загрузки транспортных средств;
- ❑ формирование специальных документов транспортировки.

Специальная модель данных описания прикладной области

Специальная модель данных описания прикладной области включает:

- ❑ справочники, описывающие подвижный состав (*идентификационные признаки и параметры: грузопместимость, грузоподъемность, номерной знак, наименование и т.п.*):
 - ✓ транспортные средства — перечень транспортных средств и связь с коэффициентами пересчета грузопместимости/грузоподъемности и справочника ТМЦ;
 - ✓ тип транспортного средства (*например: вагон-термос, автомобиль 3.5 т, автомобиль 8 т*);
 - ✓ марка транспортного средства (*например: МАЗ, ЗИЛ, КАМАЗ*);
 - ✓ водители;
 - ✓ способы погрузки — временные параметры и ограничения;
- ❑ специализированный документ «Контракт с поставщиком транспортных услуг», в котором содержится информация:
 - ✓ о поставщике;
 - ✓ о разрешенных маршрутах —
 - ◆ тип транспортного средства;
 - ◆ точка отправления и назначения — группа адресов (регионы), города;
 - ◆ общие параметры — расстояние, время доставки, тип маршрута;
 - ✓ о стоимости перевозки —
 - ◆ стоимость маршрута;
 - ◆ стоимость нормочаса, сверхнормативного часа.

Ниже приведен пример справочных данных в документе «Контракт с поставщиком» — см. Рисунок 1:

Контракт с поставщиком

Number	0239/08.01	Contract date	03.06.2008	Outer number	81/05-H/08	Acting from:	03.06.2008 to: 31.12.2009
Reg. number	81/05-H/08	Reg. date	06.06.2008	Ответственный исполнитель	Чуриков, Янына		
Contractor	000 "Логос Транс"	Менеджер АЦ	Начальник отдела логистики				
Type of products	6013010 Расчеты по работам и услугам (Надеж)	Адрес контрагента	119602г. Москва, Мичуринский проспе				
Subject	транспортно-экспедиционные услуги	Тип контракта	рамочный				
Currency type	Local currency	Валюта цены	Рубли				
		Сумма контракта					
		Цены с учетом НДС	✓				
		Вид договора					

Тип маршрута	Начало периода	Окончание периода	Город отправления	Город назначения	Регион назначения	Тип транспорта	Расстояние км.	Время доставки (дней)	Стоимость маршрута	Цена единицы пробега	Цена норм. часа	Цена сверхнорм. часа	Цена за килограмм	Ставка за подачу
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Александров		Автомобиль 20 т			9 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Александров		Автомобиль 10 т			8 500,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Бутырлиновка		Автомобиль 20 т			16 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Вельск		Автомобиль 20 т			38 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Калач		Автомобиль 20 т			17 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	пгт. Коноша		Автомобиль 20 т			40 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Новый Оскол		Автомобиль 20 т			15 800,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Острогожск		Автомобиль 20 т			17 500,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Павловск (Воро)		Автомобиль 20 т			16 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Россошь		Автомобиль 20 т			23 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Рыбинск		Автомобиль 20 т			14 000,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	пгт. Сазонов		Автомобиль 20 т			17 500,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Старая Русса		Автомобиль 20 т			14 500,00					
Стандартный	01.04.2009	31.10.2009	г. Москва	г. Бологое		Автомобиль 20 т			9 500,00					

Рисунок 1. Пример справочных данных в документе «Контракт с поставщиком»

□ информационные объекты (документы, структуры данных) моделирующие бизнес процессы перевозки и позволяющие установить взаимосвязи между элементами модели:

- ✓ **рейс** — основной объект, объединяющий перевозки, осуществляемые транспортным средством, ограниченные периодом времени, расстоянием и набором географических точек (откуда — куда);
- ✓ **маршрут** — часть рейса, детализирующая перевозки по нему в рамках: откуда, куда, какое расстояние и т.п.;
- ✓ **документы рейса** — условно зависимые и связанные между собой различные документы (накладные, путевые листы, ТТН и т.п.).

Ниже представлен один из возможных примеров модели данных — см. Рисунок 2:



Рисунок 2. Пример модели данных

Набор алгоритмов для моделирования бизнес процессов и расчета оценок

Для моделирования бизнес процессов и расчета стоимостных оценок используются следующие ключевые алгоритмы:

- ❑ расчет плановой стоимости перевозки на основе данных контракта с поставщиком транспортных услуг (стоимость рейса, стоимость нормочаса) или утвержденных нормативов;
- ❑ расчет фактических затрат по использованию привлеченного транспорта;
- ❑ расчет фактической себестоимости собственного транспорта;
- ❑ расчет стоимости перевозки ТМЦ в разрезе SKU с максимально возможным «спрямлением» затрат (фактических или нормативных) на транспортировку;
- ❑ расчет временных данных по работе и использованию транспорта (планируемые и фактические даты погрузки/доставки/разгрузки, время простоя);
- ❑ передача данных в расчетный модуль «Анализ прибыльности».

Замечание

Функциональность оперативного планирования транспорта для решения задач контура управления цепочкой поставок реализуется в рамках алгоритмов и моделей соответствующих модулей планирования и диспетчеризации ERP Монолит.

Предметно-ориентированный интерфейс

Предметно-ориентированный интерфейс позволяет упростить работу оператора и предоставить максимум информации при выборе (из собственного парка или заказе у поставщика транспортных услуг) необходимых транспортных средств и диспетчеризации загрузки транспортного средства:

- ❑ ведение пула доступных транспортных средств;
- ❑ ввод и обработка заявок на транспорт;
- ❑ формирования загрузки транспортных средства с использованием инструментов отбора и группировки товарных документов;
- ❑ возможность отслеживания состояния отгрузки, контроля прибытия машины к заказчику, возврата автомобиля по взаимозависимым статусам документов;
- ❑ учет фактического пробега по маршруту на основании данных путевых листов, предоставляемых водителем;
- ❑ возможность указания времени работы, простоя, погрузки / разгрузки автомобиля.

ОБЩАЯ СХЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ КОМПОНЕНТОВ ERP МОНОЛИТ

Рассматриваемая функциональность реализована в ERP Монолит в виде самостоятельного модуля «Транспортная логистика», тесно интегрированного с функциональностью модулей:

- ❑ «Управление материальными запасами»
- ❑ «Управление продажами»

В них моделируются основные бизнес-функции, часть из которых использует функциональность модуля «Транспортная логистика».

Исходные данные, необходимые для работы модуля «Транспортная логистика», хранятся в общесистемных классификаторах ERP Монолит, а также поступают из модулей:

- ❑ «Учет контрактов с поставщиками» — маршруты, цены, время доставки;
- ❑ «Бюджетирование логистики»

Ещё ряд модулей ERP Монолит предоставляет исходные данные для работы расчетных процедур и получения себестоимости собственного транспорта, а также расчета транспортных издержек (плановых и фактических) для привлеченного транспорта:

- ❑ «Управление основными средствами и нематериальными активами» — амортизация собственного транспорта
- ❑ «Расчеты с контрагентами» — акты выполненных работ (привлеченный транспорт, авансовые отчеты водителей)
- ❑ «Управление материальными запасами» — списание запчастей и ТМЦ на собственный автотранспорт
- ❑ «Управление персоналом» — заработная плата водителей

Ниже приведена общая схема взаимодействия компонентов ERP Монолит для решения учетных задач, а также анализа и управления затратами на транспорт (Рисунок 3):



Рисунок 3. Схема взаимодействия компонентов ERP Монолит для решения учетных задач, а также анализа и управления затратами на транспорт

В качестве входной информации для расчета себестоимости **собственного транспорта** выступают:

- ☐ сумма амортизационных отчислений (автомобили);
- ☐ сумма прочих затрат на содержание автохозяйства (ремонтная база, оборудование);
- ☐ заработная плата и отчисления обслуживающего персонала и водителей;
- ☐ сумма затрат на ремонт и содержание автомобилей;
- ☐ текущие или операционные затраты на эксплуатацию автомобиля (ГСМ, технические жидкости, шиномонтаж и т.п.).

В качестве выходной информацией для расчета затрат на **привлеченный транспорт** выступают:

- ☐ фактическая стоимость — определяется на основании документов поставщика (акт выполненных работ, счет фактура);
- ☐ плановая или нормативная стоимость (определяется в контракте с поставщиком);

Выходной информацией расчетного модуля о стоимости использования транспорта «Монолит транспортная логистика» является:

- ☐ себестоимость собственного транспорта в разрезе статей затрат и автомобилей;
- ☐ затраты на использование привлеченного транспорта в разрезе автомобилей и поставщиков транспортных услуг;
- ☐ стоимость транспортировки ТМЦ в разрезе SKU.

РАСЧЕТ СЕБЕСТОИМОСТИ СОБСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Информационные потоки и взаимосвязи между элементами модели данных для расчета себестоимости использования собственного транспорта и распределения затрат транспортировки на перевезенную номенклатуру ТМЦ представлены на схеме ниже (см. Рисунок 4):

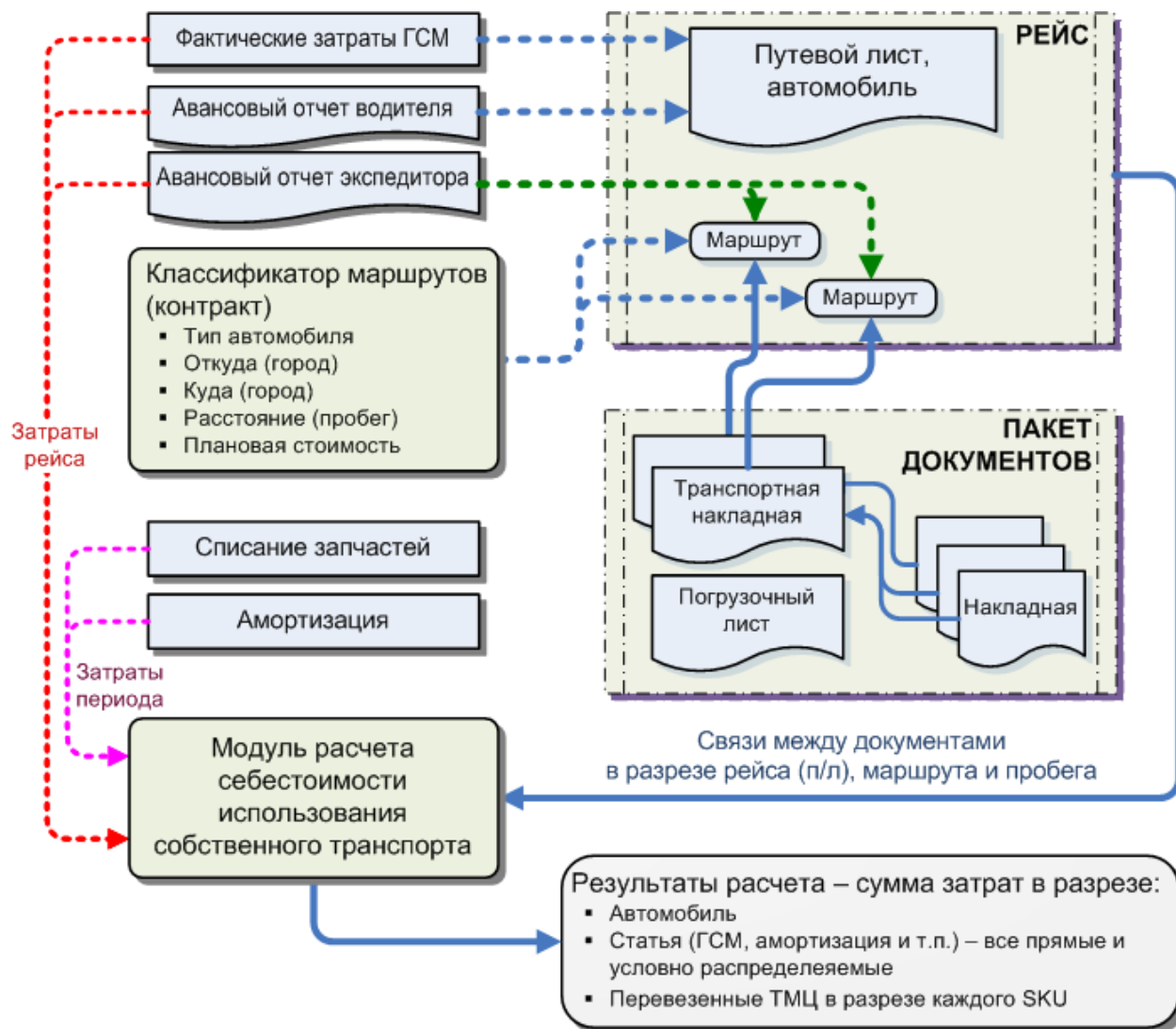


Рисунок 4. Использование собственного транспорта — информационные потоки

Алгоритм расчета себестоимости использования собственного транспорта (см. Рисунок 5) можно условно разделить на несколько шагов:

1. Сбор всех независящих от рейса затрат по автомобилю (амортизация автомобиля, запасные части, заработная плата обслуживающего персонала и т.п.) — затраты периода.

В результате вычисляется общая сумма затрат в разрезе аналитических статей, которые относятся к конкретному автомобилю, но не связаны с определенным рейсом или ездой (маршрутом) этого автомобиля. Часть затрат (например расходы управленческого персонала или амортизация ремонтного оборудования) перераспределяется между автомобилями (например пропорционально пробегу автомобиля).

- Сбор всех затрат по рейсу и маршруту — прямые затраты, которые явно относятся к определенной транспортировке.

В результате вычисляется сумма затрат, которые относятся к конкретному рейсу или маршруту. Таким образом рассчитываются затраты для их последующего отнесения не только на конкретный автомобиль, но и на накладные, относящиеся к данной транспортировке.

- Перераспределение всех затрат автомобиля на товарные документы (накладные на отгрузку, перемещения) перевезенные за рейс или маршрут;
- Перераспределение всех затрат автомобиля (через товарные документы) на перевезенные ТМЦ.

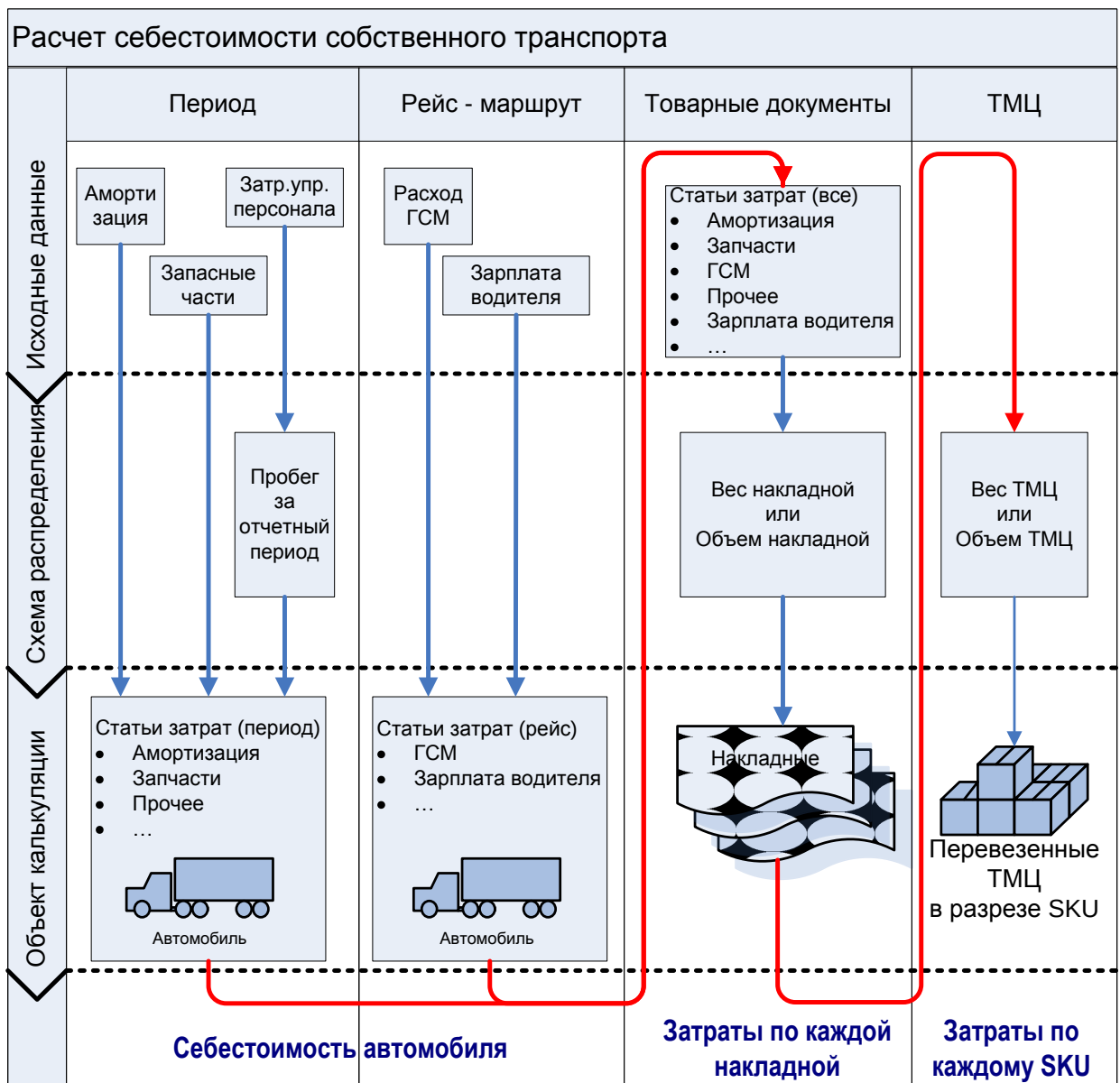


Рисунок 5. Алгоритм расчета себестоимости использования собственного транспорта

РАСЧЕТ ЗАТРАТ НА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИВЛЕЧЕННОГО ТРАНСПОРТА

На схеме ниже представлены информационные потоки и взаимосвязи между элементами модели данных для расчета затрат на использование привлеченного транспорта и распределения затрат транспортировки на перевезенную номенклатуру ТМЦ (см. Рисунок 6):

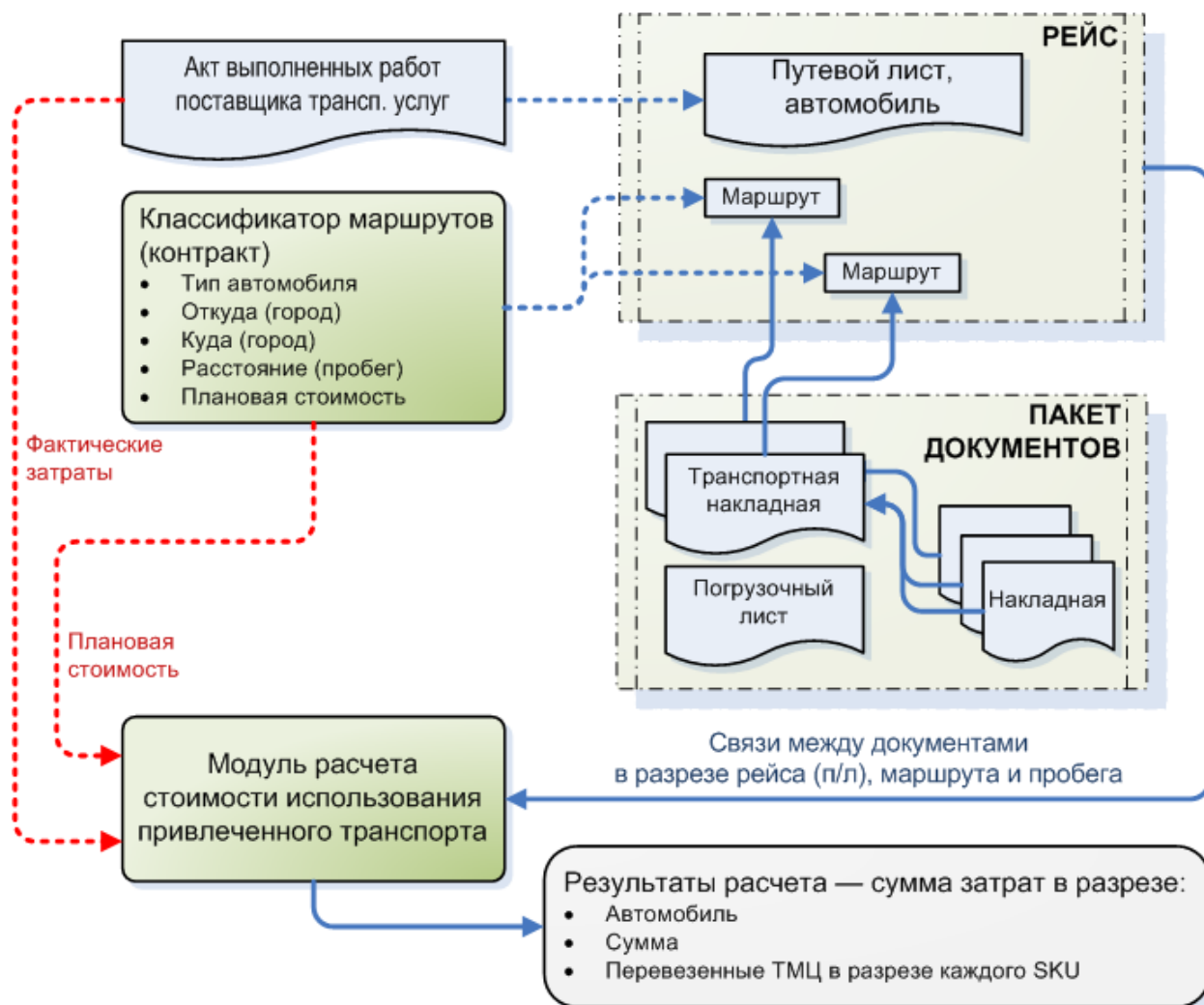


Рисунок 6. Использование привлеченного транспорта — информационные потоки

Алгоритм расчета стоимости использования привлеченного транспорта существенно проще, чем собственного, т.к. учитываются и перераспределяются на товарные документы и перевезенные ТМЦ только затраты рейса:

1. Сбор всех затрат по рейсу и маршруту — прямые затраты, которые явно относятся к определенной транспортировке.
2. Перераспределение всех затрат автомобиля на товарные документы (накладные на отгрузку, перемещения) перевезенные за рейс или маршрут.
3. Перераспределение всех затрат автомобиля (через товарные документы) на перевезенные ТМЦ.

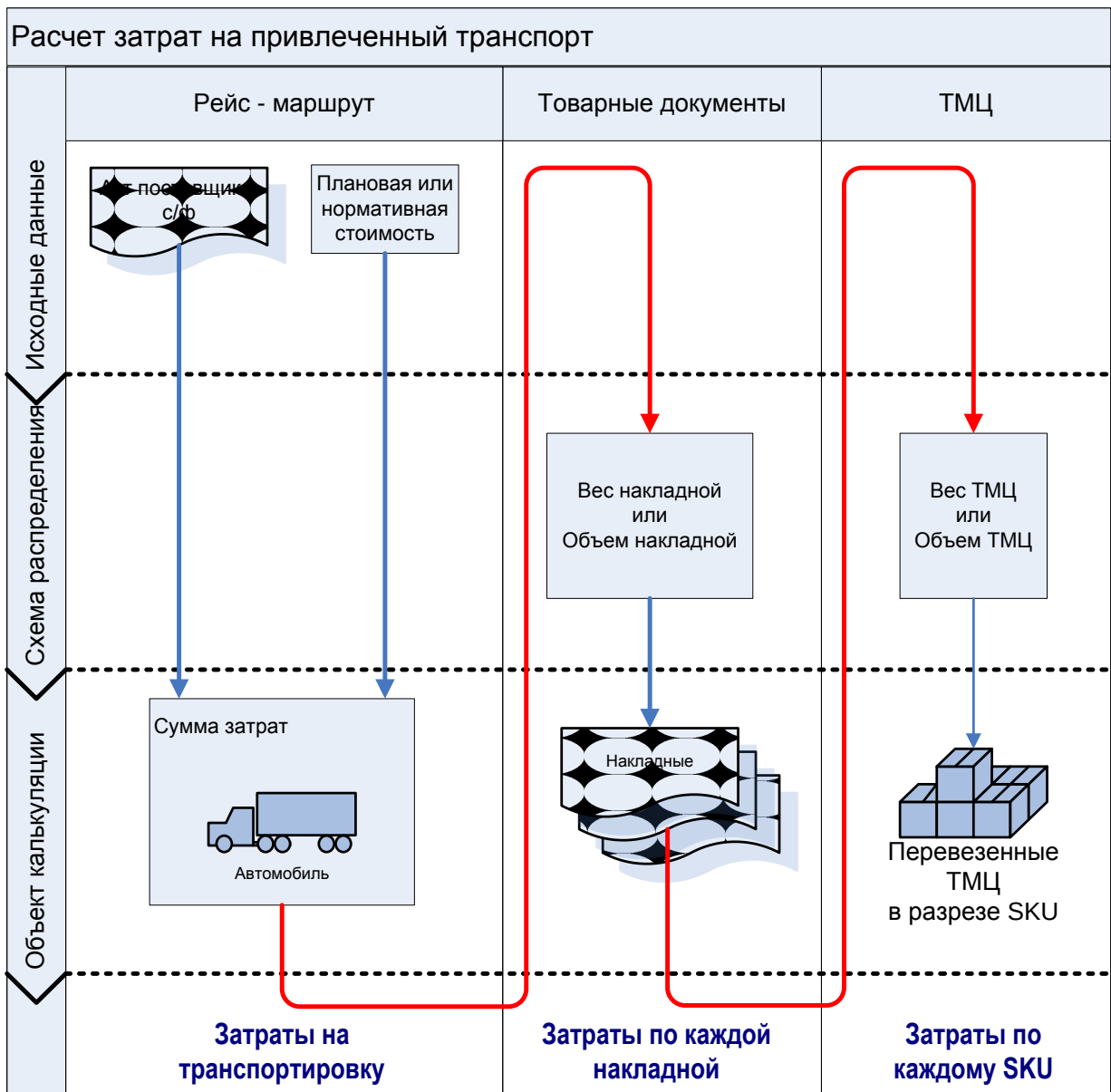


Рисунок 7. Алгоритм расчета затрат на привлеченный транспорта

Замечание

Поскольку фактическая стоимость доставки, как правило, становится известна значительно позднее бухгалтерского закрытия отчетного периода (поставщики задерживают документы и т.п.) важно определиться с использованием «плановой / фактической» стоимости перевозки и определить порядок учета расхождения между ними.

Как правило, для целей управленческого учета затрат и последующего анализа прибыльности при отсутствии фактической стоимости целесообразно использовать плановую стоимость. При этом имеется возможность анализировать отклонения (после получения фактических данных — счетов поставщиков).

ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИЯ ТРАНСПОРТА

Интерфейс модуля транспортной логистики позволяет:

- ☐ вводить заявки на транспорт заинтересованными службами и связывать заявки, с товарными документами, формируя пакет документов для транспортировки;
- ☐ обрабатывать заявки на транспорт:
 - ✓ устанавливать подтверждение заявки на транспорт — реализовано в виде специального статус;
 - ✓ вводить характеристики и атрибуты запланированного на транспортировку транспортного средства (привлеченного или собственного);
- ☐ обрабатывать исходные товарные документы (накладные, перемещения) и формировать загрузку транспортного средства:
 - ✓ на основании группировки и фильтрации исходных товарных документов по зонам доставки (на основании группировки адресов доставки);
 - ✓ с учетом данных о реальном весе и объеме ТМЦ в товарных документах и степени загрузки транспортного средства (с учетом реальных характеристик транспортного средства);

Подтверждение требований на транспорт

За период

29.07.2009

Зона доставки

Тип а/м

№ а/м

Маршрутный лист

Филиал

Клиент	Адрес доставки	Зона доставки	Код кл.	Тип д-та	№ наклад.	Дата наклад.	Вид доставки	Объем	Вес брут	Сумма	Примечание
ЗАО "ЮНАЙТЕД БЕЙКЕРС"	Гороховец	Регионы	000021	Заказ на пе	T0032238	28.07.2009		54,08	4 762,38	036 773,63	
ЗАО "ЮНАЙТЕД БЕЙКЕРС"	Вязьма	Регионы	000020	Заказ на пе	T0032454	28.07.2009	Привлеченный автотранспорт	58,95	5 955,03	908 018,06	
ЗАО "ЮНАЙТЕД БЕЙКЕРС"	Псков	Регионы	000021	Заказ на пе	T0032632	29.07.2009	Привлеченный автотранспорт	11,80	3 169,04	238 896,92	
ЗАО "ЮНАЙТЕД БЕЙКЕРС"	Гороховец	Регионы	000020	Заказ на пе	T0032636	29.07.2009		68,93	5 988,74	034 491,61	
ЗАО "ЮНАЙТЕД БЕЙКЕРС"	Тюмень	Регионы	000020	Заказ на пе	T0032758	29.07.2009	Привлеченный автотранспорт	106,73	3 204,25	775 781,42	
Собственная компания	625007 г. Тюмень, ул. 30 лет Побе	Регионы	0000	Перемещени	7/БПД-19	29.07.2009	Ж/д транспорт	79,60	8 977,20	720 099,52	
								1 145,64	3 104,15	431 058,38	

Дата планиров.	Тип а/м	Номер а/м	№ погр. листа	№ рейса	Тип загрузки	Плановый вес заказов	Плановый объем заказов	Количество заказов	Вес заказов	Объем заказов	Грузо-местности	Грузо-подъемник	Утилизация	К-т грузо-подъемник	Стоимость доставки	Филиал	Маршрут	Дата отгрузки	Комментарий	Дата доставки
29.07.2009	КАМАЗ	B986B	ПЛ1086		Задняя		30,0	2	5 985,0	26,9	33,0		81,4	0,0	0,00	ЗАО "Ка		29.07.2009	Техно-Сер	
29.07.2009	МАН	50	С4124	ПЛ1086	Задняя		70,0	3	15 515,4	50,9	82,0		62,1	0,0	0,00	ЗАО "Ка		28.07.2009	Краснода	31.07.2009
29.07.2009	ФРЕДЛ	0 965	ПЛ1086		Задняя		75,0	3	15 827,9	68,3	82,0		83,3	0,0	0,00	ЗАО "Ка		28.07.2009	Краснода	31.07.2009
29.07.2009	Контейн	контей	ПЛ1089		Задняя		30,0	1	3 226,1	26,9	33,0		81,5	0,0	0,00	ЗАО "Ка		29.07.2009	Находка	
29.07.2009	ВОЛЬВ	B2014	ПЛ1090		Задняя		17,0	1	3 723,0	16,3	35,0		46,6	0,0	0,00	ЗАО "Ка		29.07.2009	Тюмень	
29.07.2009	СКАНИ	0435M	ПЛ1091		Задняя		75,0	3	14 737,3	66,9	82,0		81,6	0,0	0,00	ЗАО "Ка		28.07.2009	Волгоград	30.07.2009

Связанные

Строки погрузочного листа № ПЛ10866/09

Строки документа № T0032758/09

Параметры

№п/п	Номер д-та	Клиент	Тип д-та	Город	Адрес доставки	Вес	Объем	Склад
008397/0	ЗАО "Кубаньторг"	Заказ покуп	Краснодар	г.Краснодар	ул.Уральская, 5	5 516,00	59,78	РЦ Воронеж
07/PH-11	ЗАО "Кубаньторг"	Отгрузка пр	Краснодар	г.Краснодар	ул.Уральская, 5	4 556,56	14,11	СГП № 4
07/TP-121	ЗАО "Кубаньторг"	Отгрузка пр	Краснодар	г.Краснодар	ул.Уральская, 5	1 551,84	8,13	СГП № 2
07/TP-121	ЗАО "Кубаньторг"	Отгрузка пр	Краснодар	г.Краснодар	ул.Уральская, 5	9 407,04	28,69	СГП № 1

Рисунок 8. Пример экранной формы для диспетчеризации работы транспорта

КОНТРОЛЬ ВЗАИМОРАСЧЕТОВ С ПОСТАВЩИКОМ ТРАНСПОРТНЫХ УСЛУГ

Договорная стоимость транспортировки определяется в контракте с поставщиком транспортных услуг. Наличие в системе этих данных и связей между оформляемыми в рамках бизнес-процесса транспортировки документами позволяет получить плановую сумму затрат на привлеченный транспорт — в детализации до документов рейса, отдельных транспортных средств, транспортных компании.

Для бизнес функции ввода счетов поставщиков транспортных услуг такая детализация позволяет:

- ❑ контролировать правильность выставления счетов, а именно:
 - ✓ проверять правильность указанных в документах поставщика сумм;
 - ✓ исключить многократное включение документов перевозки в акты выполненных работ (на основании явной связи в информационной системе документов транспортировки и актов выполненных работ или счетов-фактур поставщика транспортных услуг);
- ❑ контролировать допустимое отклонение фактической и предполагаемой стоимости транспортных услуг и использовать формальный регламент акцепта документов поставщиков транспортных услуг на предприятии;
- ❑ оценивать предполагаемые обязательства (не балансовые, т.к. нет первичных документов, подтверждающих затраты) и расходы на оплату транспортных услуг в разрезе каждого поставщика транспортных услуг и по предприятию в целом.



Рисунок 9. Схема бизнес функции ввода счетов поставщиков

ОТЧЕТНОСТЬ

Модуль содержит набор настраиваемых отчетов, позволяющих проанализировать транспортные затраты в разрезе автомобилей, транспортных документов и перевезенной номенклатуры ТМЦ:

- ❑ Отчеты для анализа себестоимости использования собственного транспорта
 - ✓ все затраты на автомобиль, в разрезе статей;
 - ✓ удельная себестоимость перевозки груза;
- ❑ Отчеты для анализа затрат на перевозку привлеченным транспортом
 - ✓ фактические затраты;
 - ✓ плановая стоимость транспортировки;
 - ✓ сравнение плановой и фактической стоимости;
- ❑ Отчет для анализа стоимости перевозки (удорожания) ТМЦ.

Эффект от внедрения

- ❑ Эффективный контроль и управление фактическими затратами на собственный и привлеченный транспорт, возможность построения отчетов «План / факт»;
- ❑ Расчет стоимости удорожания ТМЦ за счет перевозки с возможностью последующего детального анализа влияния этого фактора на финансовый результат в разрезе SKU и Региона доставки;
- ❑ Контроль расчетов с поставщиками транспортных услуг, исключающий акцептование предприятием неверных актов за услуги (завышенная цена или повторное выставление услуг транспортировки);
- ❑ Интерактивное формирование загрузки транспортных средств (автомобилей, вагонов и т.п.) при помощи предметно-ориентированного интерфейса, позволяющего упростить работу оператора и предоставить максимум информации для принятия решения при загрузке транспортного средств.

© ЗАО «Монолит-Инфо», 2009
Российская Федерация, 191123,
г. Санкт-Петербург, ул. Рылеева, дом 29
Тел.: +7 (812) 334-95-95, 272-78-35
Факс: +7 (812) 334-95-97
E-mail: info@monolit.com
<http://www.monolit.com>



МОНОЛИТ•ИНФО
корпоративные информационные системы