

MESA REDONDA: “PLATAFORMAS Y EXPERIENCIAS CON SOFTWARE TMS”

(24-10-2017)

Coincidiendo con la Asamblea General de la Asociación que se celebró el pasado 24 de octubre en Madrid, Aeutransmer organizó una Mesa Redonda que bajo el título: *“Plataformas y experiencias con Software TMS”*, proporcionó una visión global de las herramientas existentes para la gestión del transporte en la cadena de suministro, así como de la experiencia adquirida en su implantación.

En la mesa, que estuvo coordinada por José Manuel Torres (Finsa), participaron: Pere Joan Massó (CAPSA) que transmitió su experiencia como usuario de este sistema, junto con las principales plataformas de software TMS, representadas por Victor Vila (Andsoft), Ignacio García (Generix), Guillermo Alonso (Oracle) y Gabriel Guttenberger (SAP).

Tras una breve presentación de cada una de las empresas de software, se abrió un intenso debate a lo largo del cual se abordaron los aspectos más relevantes de la implantación y funcionamiento de un Sistema de Gestión del Transporte (TMS) como son:

1. Funcionalidad:

- 1.1. ¿Por qué debería interesar a una empresa instalar un TMS?** El representante de CAPSA opina que se trata de una herramienta que permite la optimización de los costes y la mejora en la eficiencia del transporte de una manera que no se podría alcanzar mediante la gestión manual tradicional.

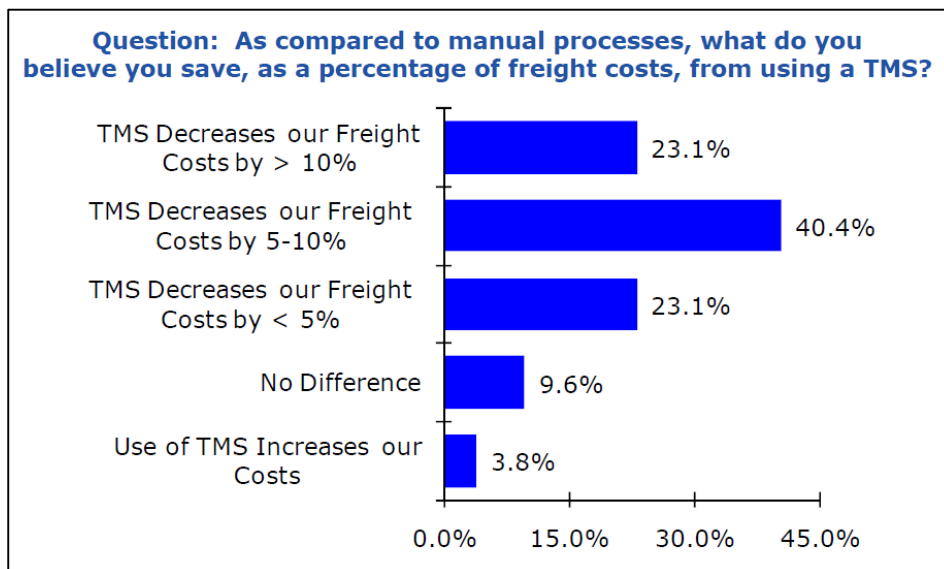


¿Qué actividades es capaz de ejecutar un TMS? En opinión de Pere Joan Massó, un TMS hace las mismas cosas que se venían haciendo tradicionalmente con otras herramientas pero facilita y ahorra tiempos y procesos, algo fundamental cuando se trabaja con un volumen de transporte elevado.

- 1.2. ¿En qué mejora la gestión tradicional?** Resalta el representante de CAPSA que las mejoras no son tanto en ahorro en costes, que según su experiencia puede oscilar alrededor del 3%-5%, (parte de cual se invierte en el mantenimiento del software, alojamiento en la nube, etc.), sino que al producirse necesariamente un cambio en los procedimientos de trabajo, se provee de una sistemática en el lenguaje con el

proveedor de transporte que desemboca en una gestión más ágil y una mejor organización de la actividad.

Según encuestas realizadas en EE.UU. por Generix, el 63,5 % de las empresas que han implantado un TMS opina que se consiguen ahorros en costes superiores al 5%.



Estos ahorros se deben principalmente a una mejora en los ratios de llenado de los vehículos y en las condiciones contractuales.

Savings Buckets	No Savings	Savings <2%	Savings 2-4%	Savings 5-7%	Savings 8-10%	Savings >10%
Increased Usage of Preferred Carriers	32.7%		Most Common		Largest Possible	
Better Procurement Negotiations	42.3%		Most Common		Largest Possible	
Lower Cost Mode Selections	30.8%		Most Common			Largest Possible
More Fully Loaded Equipment	44.2%		Most Common		Largest Possible	
Better Routing	30.8%		Most Common			Largest Possible
Reduction in Carrier Overcharges	38.5%	Most Common	Largest Possible			

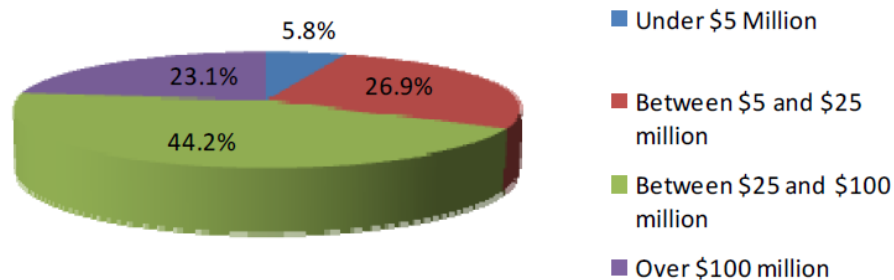
Key Areas in Which a TMS Reduces Freight Spend

2. Economías de escala y calidad de gestión:

2.1. ¿Qué volumen de transporte o nivel de gestión recomienda la implantación de un TMS? La decisión de implantar un TMS no debe responder tanto a un determinado volumen de transporte como al deseo de mejorar la rentabilidad, lo que se consigue

siempre que el coste de implantación del sistema sea inferior a los ahorros obtenidos (aportando además mejoras en planificación, trazabilidad, seguimiento, etc.).

Estudios realizados en el mercado USA indican que por debajo de una facturación de 5 millones de \$ no interesa un TMS.



Freight Spend Under the Control of the TMS

- 2.2. Para el correcto funcionamiento de un TMS ¿Debe haber un ERP en la empresa?** Para implantar un TMS no es estrictamente necesario que exista un ERP pero la empresa debe contar un sistema del que se puedan extraer los datos que el programa necesita (por ejemplo, movimientos de mercancías).

Esto se ve facilitado por la existencia de un ERP. Además, cualquiera de los TMS del mercado se integran con un ERP tanto si éste es de la misma casa de software o de diferente plataforma.

- 2.3. ¿Qué perfiles de competencias debe tener el personal que trabaje con un TMS?** No hay requisitos específicos de competencias, aunque sí se precisa una formación en el uso del sistema. El jefe de tráfico es una de las figuras decisivas en la evaluación e implantación de un proyecto TMS.

Tampoco hay que olvidar la necesaria integración de los agentes externos en nuestro TMS y, para ello, no importa tanto el nivel formativo como el de gestión. Por ejemplo, si queremos que haya una buena integración del transportista en mi sistema, antes debemos conocer cuál es el perfil de transportista que solemos contratar.

Para Pere Joan Massó, todo el equipo debe modificar el enfoque de trabajo hacia una visión más de costes y beneficios que administrativa.

3. Implantación:

- 3.1. ¿Cuál es el plazo medio de implantación?** Todos los programadores coinciden en que es muy variable y depende de si la infraestructura se instala en la empresa o en la nube. En la actualidad la implantación en la nube es cada vez más la opción preferida por las empresas y hace que los proyectos pueden pasar de meses a semanas.

Para una implantación más fluida, se recomienda tener en cuenta la escalabilidad de la solución, es decir empezar por el transporte terrestre, seguir por la multimodalidad, etc.

3.2. ¿Cuál es la desviación esperable del plazo de implantación de un TMS? Trabajar con una herramienta que modifica los procesos para una gestión más eficiente, implica estar en continua evolución. Lo que empieza como una herramienta operativa de ayuda a la organización del transporte, puede desembocar en una transformación completa de la gestión de la cadena de suministro.

3.3. ¿Existe alguna etapa/proceso que actúe como barrera en la implantación a lo largo de la cadena? A este respecto se comenta la dificultad de, por ejemplo, posicionar el vehículo en cada momento, ya que las compañías de transporte no facilitan esta información (aunque se puede resolver con la instalación de una APP).

3.4. ¿Qué modelo de proyecto de implantación proponen a los clientes: in-house o mediante consultores? La mayoría de desarrolladores opinan que lo adecuado es utilizar consultores trabajando en la propia empresa, de tal manera que se tenga en todo momento el control total del proceso.

Incluso cuando se opte por externalizar la gestión del TMS se debe mantener el control para lograr una optimización efectiva.

3.5. ¿Qué parte de un TMS es estándar y qué parte es desarrollo específico para la empresa? Las empresas de software coinciden en que el 95% es estándar y solo un 5% se diseña específicamente para la empresa.

3.6. ¿Se puede gestionar un TMS desde cualquier ubicación? Una vez que es accesible desde la nube, cualquier usuario autorizado puede usarlo sin limitaciones. Esto facilita la gestión del transporte en multinacionales con sedes en diferentes países. Ahora bien, debe haber un equipo de trabajo que sea quién marque las referencias y criterios.

4. Complementariedad:

4.1. ¿Cómo se integran o relacionan los TMSs con aplicaciones de gestión de flotas o plataformas colaborativas de Supply Chain? Ya se trate de aplicaciones de gestión de flotas, como plataformas colaborativas (bolsas de carga, etc.), la integración es necesaria y está resuelta mediante acuerdos que las empresas de software mantienen con compañías de servicios al transporte (bolsas de carga, Smartphone, GPS, etc.)

5. Costes de ejecución:

5.1. ¿Qué modelos de contrato de implantación de TMS ofrecen? Las soluciones de gestión que se comercializan en modo cloud suelen hacerlo también en régimen de pago por uso. Los mantenimientos evolutivos y el soporte de primer nivel están incluidos en la cuota mensual.

5.2. ¿Qué tendencias identifican? Los fabricantes de software recomiendan soluciones en la nube, ya que no requieren inversión en infraestructura de servidor ni software de plataforma. El programa está instalado en un centro de datos del fabricante o del partner seleccionado y el mantenimiento de sistemas y la actualización de programas lo realiza el proveedor de la nube.