

LOGISZTIKAI KIVÁLÓSÁG DÍJ 2016

BIZALOM A FUVAROZÁSBAN

Alighanem jelzésértékűnek is tekinthető, hogy idén egy informatikai megoldás nyerte el az MLBKT Logisztikai Kiválóság Díját. A Sectran megoldása egyszerűségében is nagyszerű, Európában egyedülálló és valódi piaci igényt elégít ki.

Ön szívesen rábízná az értékeit egy olyan emberre, akit még soha életében nem látott? Ugye nem? Pedig a gyártó vállalatok többsége pontosan ezt teszi, amikor szállítmányaik kigördülnek a gyárkapun. „A gyártó szempontjából a fuvarozási és alvállalkozói lánc nem igazán átlátható – magyarázza *Garai Tímea*, a Sectran ügyvezetője a probléma lényegét. – Ők egy szállítmányozót vagy logisztikai szolgáltató partnert bízhatnak meg a fuvarszervezéssel, aztán ez a partner szerződik a fuvarozókkal. Az áru tényleges célba juttatásáért már a fuvarozók alkalmazásában álló gépjárművezetők felelnek. Így aztán a gyártó egy olyan ember gondjaira bízhatja az akár egymillió euró értékű rakományt, akiről semmit sem tud, esetleg még a személyazonosságáról sem győződött meg.”

Ebből pedig súlyos problémák adódnak. A Transported Asset Protection Association (TAPA) által közzétett adatok szerint az EMEA régióban az ellátási láncban évente több mint 8 milliárd euró veszteség keletkezik; ennél is elszomorítóbb, hogy ebből 6,7 milliárd euró az áru fuvarozás során realizáló-

dik. A helyzet Magyarországon sem volt rózsás. A pohár 2008-ban és a Samsungnál telt be: a Jászfényszaru elektronikai termékeket gyártó cég olyan mértékű veszteséget volt kénytelen elkönyvelni az áru fuvarozás során, hogy azonnali akcióterv kidolgozására kérte az akkori logisztikai szolgáltatóját, a DHL Supply Chain-t.

A DHL SC több nagy elektronikai gyártónak is szolgáltatója volt akkoriban, és ahogy elkezdtek az ügyeket felgöngyöltetni, érdekes dologra bukkantak. A nagy incidenseknél nem csak a fuvarozó cég volt ugyanaz, hanem még a sofőr is. Felmérésekből az is látszott, hogy a nagy káreseményeknél az esetek több mint felében a gépjárművezető is érintett, akár közvetve, akár közvetlenül. Egyértelműnek látszott, hogy a problémát valahogy a sofőrök oldaláról kellene megfogni.

A megbízható gépjárművezetők listája

Ezeknek a problémáknak a leküzdésére alakult meg 2008-ban a Sectran Kft. Az alapötlet az volt, hogy egy, a piaci szereplők-

től független cég regisztrálja és minősítse a nagy értékű fuvarokat szállító járművezetőket, kiszűrve mindazokat, akik potenciálisan kockázatot jelenthetnek. „Helyi feketelistákat titokban mindenki alkalmaz. Az információkat azonban nem lehet megosztani, csak lokális védelmet nyújtanak, így ezek a listák nem védenek az ellen, hogy a vétkes sofőr egy másik cégnél alkalmazást kapjon és ismét értékes áruval megrakott kamion volánja mögé üljön”, mesél *Garai Tímea* a korábban használt módszerek kudarcairól.

A Sectran létrejöttékor még teljesen nyitott kérdés volt, milyen formát fog ölteni a rendszer. Adta volna magát, hogy „feketelistára” gyűjtsék a nem kívánatos sofőröket, ám ezt az adatvédelmi jogszabályok nem teszik lehetővé. Ezért megfordították az egészet: olyan adatbázist hoztak létre, amelyben a megbízható járművezetők adatait gyűjtik, és ebből törlik ki a „fekete bárányokat”. Az így előálló rendszer és fehérlista – a DIDb, vagyis a Driver Identification Database – minden csatlakozó gyártó, logisztikai szolgáltató és fuvarozó számára elérhető, így fo-



Garai Tímea, a Sectran ügyvezetője

lyamatosan ellenőrizhetik a velük kapcsolatba kerülő sofőrök előéletét, minőségét. (A rendszer működéséről lásd az Így működik a DIDb című írásunkat.)

Magának az informatikai rendszernek a megtervezése és kifejlesztése is jó egy évet vett igénybe, de talán ennél is több fejfájást okozott a regisztrációs rendszer kialakítása – emlékszik vissza a Sectran ügyvezetője. Felmerült az online regisztráció lehetősége is, de aztán a visszaélések kiszűrése érdekében úgy döntöttek, hogy személyesen is talál-

kozni akarnak a sofőrökkel. Végül az a megoldás született, hogy a Sectran regionális irodáiban lehet regisztrálni, illetve egy-egy új ügyfél csatlakozása esetén, a zökkenőmentes ügyintézés és a gyors implementáció érdekében az adott telephelyen is nyitnak egy ideiglenes regisztrációs irodát.

A regisztráció során a sofőrök szándéknyilatkozatot töltenek ki, hogy be akarnak lépni a rendszerbe, és hozzájárulásukat adják személyes adataik kezeléséhez. Az adatbázisban számos olyan adat is szerepel, amely első

pillantásra nem tűnik fontosnak a fuvarozás szempontjából (mint a sofőr édesanyjának neve, születési helye) – de ezekre a személyazonosság pontos megállapítása miatt mindenképpen szükség van. „Túl gyakran fordult elő, hogy egy álszofőr hamis papírokkal más nevében vette át a szállítmányt. Ezért nem is a kártya maga szolgál azonosításra, mint mondjuk a személyi, hiszen azt is el lehetne lopni. A sofőr megadja a kártyához tartozó PIN-kódját, majd a központi rendszerből történik a tényleges azonosítás. Ez a bankkártyák kétfaktoros azonosításához hasonlít, amire a biztonság növelése érdekében van szükség” – magyarázza Garai Tímea.

A rendszer kiállta a próbát: a Nemzeti Adatvédelmi és Információszabadsági Hatóság 2013-ban felülvizsgálta a megoldást, és igazolta, hogy a DIDb rendszer valamennyi

Méltányos eljárás

A DIDb-rendszerből történő esetleges kizárás feltételei pontosan le lettek fektetve a működési szabályzatban. Kizárásra ok lehet a fuvarfeladat áruhiányt eredményező teljesítése, bűncselekményben való részvétel, a biztonsági előírások megszegése vagy éppen az ittas vezetés.

A szankciók rendszere szigorú, de egyúttal pártatlan is – árnyalja a képet a Sectran ügyvezetője. Egyrészt, kisebb kihágásokat csak pontlevonással büntetnek. Másrészt a sofőrnek lehetősége van az igazságtalannak vélt ítélet ellen fellebbezni. Ilyen esetben egy bizottság begyűjti a bizonyítékokat (tachográf, munkaadói utasítások, akár rendőrségi jegyzőkönyvek), és ez alapján mérlegeli a döntést. Számos esetben fordult elő, hogy a felülvizsgálat után a sofőrnek adtak igazat.

Az sem jelenti a karrier végét, ha valaki kikerül az adatbázisból, teszi még hozzá Garai Tímea. Óriási a sofőrhiány, és számos olyan szegmens van, ahol a fuvarozóktól nem követelik meg a DIDb-kártya meglétét. Ilyen például az élelmiszer- vagy építőanyag-szállítás, ahol az áru értéke nem teszi indokoltá a különleges biztonsági intézkedések bevezetését.

adatkezelési és adatfeldolgozási folyamata megfelel a hatályos jogszabályokban foglaltaknak.

Iparági szabványként

A piaci bevezetés után a rendszer azonnal siker lett. Elsőként a Samsung járszfényszarui gyárában vezették be, és az első évben jelentősen sikerült csökkenteni a fuvarozás során keletkező veszteséget, amit a második évben tovább faragtak. Hamarosan a vállalat gödi telephelyére, illetve szlovákiai és romániai gyáregységére is kiterjesztették a rendszert, vagyis azokból is csak DIDb-kártyával rendelkező gépjárművezetők szállíthatják el az árut. A Samsungot további elektronikai gyártók követték, mint a Nokia Komárom Kft., a Flextronics International Kft., vagy a Sony Supply Chain Europe szlovákiai leányvállalata.

A DIDb rendszer előnyeit felismerve egyre több gyártó, szállítványozó, logisztikai- és EMS szolgáltató cég írja elő fuvarozóinak és alvállalkozóinak a DIDb kártyával rendelkező gépjárművezetők alkalmazását. Ennek köszönhetően a DIDb rendszerbe regisztráló sofőrök száma évről-évre dinamikusan növekszik; jelenleg mintegy 24 ezer nemzetközi gépjárművezető adatait és minősítéseit tartja nyilván a rendszer.

„Némiképp számunkra is meglepetés volt, hogy egy idő után a fuvarozó cégek minden külső nyomás nélkül, önszántunkból kerestek meg bennünket, hogy regisztrálják alkalmazottaikat. Amolyan előszűrőnek használnak bennünket: nem akarják ők maguk ellenőrizni sofőrjeik előéletét, inkább ránk testálják a feladatot, és megbíznak az ítéletünkben. Arra is egyre több példa van, hogy állást kereső kamionsofőrök keresnek meg bennünket regisztrációs igénnyel, mert úgy látják, ezzel jobb feltételeket tudnak kihozni maguknak a munkaerő-piacon” - teszi hozzá a Sectran ügyvezető igazgatója, aki számára megtisztelő, hogy a megbízhatóság amolyan iparági szabványaként kezdene tekinteni a DIDb-tagságra.

Új igények alapján történő fejlesztés

A rendszer indulása óta eltelt időben persze sokat változott a világ és a technológia is, illetve az ügyfelek is számos új igényt fogalmaztak meg. Ezek alapján 2016-ban az alapoktól újraírták a DIDb-rendszert, és a

Így működik a DIDb

A DIDb rendszerbe regisztráló sofőrök személyes adatait és iratait, erkölcsi bizonyítványát ellenőrzik, és nagyfelbontású fotót is készítenek róla. Az adatokat feltöltik a rendszer központi adatbázisába, a járművezetőnek pedig egyedi, PIN-kóddal védett kártyát küldenek ki. (A tagságot két évente meg kell újítani, ekkor egy ismételt ellenőrzés zajlik.) A DIDb rendszer a teljesített fuvarok száma és értéke alapján pontszámokkal is jutalmazza a sofőröket, így a megrendelő azt is látja, hogy mennyire tapasztalt járművezetőre bízta az áruját. Az áru gondatlan vagy tudatos veszélyeztetése viszont a rendszerből való kizárást vonja maga után.

A rendszerhez csatlakozó gyártó cégek előírják szállítványozási partnereiknek, hogy csak a DIDb-ben regisztrált sofőrök szállíthatják az árujukat. A gyártó telephelyén a Sectran telepíti az ellenőrzéshez szükséges Java alapú szoftvert és az egyedi, programozott kártyaolvasót. Amikor a sofőr rakodásra jelentkezik a járművel, kártyáját ráhelyezi az olvasóra, majd a PIN-kódja megadásával hozzájárul ahhoz, hogy adatait lekérdezzék a rendszerből. A rendszerből az áru tulajdonosa ellenőrizheti a járművezető személyazonosságát, tagságának érvényességét, minősítéseit, és azt is, hogy milyen státuszban van a DIDb rendszerben (jóváhagyott, felfüggesztett, tiltott). Utóbbi esetben a személyes adatok nem tekinthetők meg, de fuvar sem indítható a DIDb rendszerben.

A sofőröknek a regisztrációkor kell egy egyszeri, 10,000 Ft + ÁFA díjat fizetniük, a rendszert használó vállalatoknak pedig minden egyes tranzakció (ellenőrzés) után felszámolnak egy minimális, 4 eurós díjat.

tervek szerint 2017 első negyedévében mutatják be az új verziót.

Legnagyobb újítása az lesz, hogy használatához nem kell egy Java-alapú szoftvert és egyedi, programozott kártyaolvasót telepíteni az ügyfelekhez. Online alapú, böngészőből könnyen elérhető megoldást dolgoznak ki, amely beépítve tartalmazza a titkosítást, így bármilyen szabványos kártyaolvasó alkalmas lesz az azonosításra. Az ügyféligenyekre válaszul lehetőséget teremtenek a DIDb és a vállalati fuvarszervező szoftverek összekapcsolására is. „Előfordultak olyan esetek, amikor az ellenőrzés során, a telephely kapujában derült ki, hogy gond van a sofőrrel, például érvénytelen a tagsága. Ez komoly zavart okozhat, hiszen az árunak indulnia kellene, de azt a sofőr nem viheti. Megelőzhető a fennakadás, ha már a DIDb alkalmazás fuvarszervező moduljában látszik, hogy adott sofőrt ne is küldjék a fuvarra, mert nem veheti fel az árut” - magyarázza ennek fontosságát Garai Tímea. Alkalmas lesz az új szoftver a négykezes, vagyis a két sofőrrel szállított fuvarok kezelésére is.

Bővül a minősítések rendszere is. A sofőrök jelenleg azok alapján kapnak pontokat, hogy belföldre, illetve külföldre szállítanak árut, és annak mekkora az értéke. Az új rendszer már figyelembe veszi a különféle

képzeteket, például rendelkezik-e targonca-vezetői jogosítvánnyal vagy éppen nyelvtudással a sofőr. Feljegyzik az egyéb tapasztalatokat is, mondjuk azt, hogy valaki már 30 fuvar teljesített Magyarország-Hollandia viszonylatban, a másik vezető pedig balesetmentesen közlekedik Angliában is. Mindezekre az értékelésekre az ügyfelek egyedi igényeket is alapozhatnak, például előírhatják, hogy az árujukat csak legalább 100 DIDb-pontos és/vagy biztonságtudatos tanfolyamot is végzett sofőrök szállíthatják.

Irány Európa!

A Sectran már Szlovákiában és Romániában is jelen van a DIDb-vel, de Nyugat-Európában is komoly kereslet mutatkozik a rendszer iránt, annál is inkább, mert hasonló megoldást senki nem kínál. Az ottani gyártók is egyre többször alkalmaznak kelet-európai (különösen román és bolgár) fuvarozókat, viszont mintha az általuk képviselt munkamorálra, mentalitásra nem lennének felkészülve. „Fel sem merült bennünk, hogy a sofőr adhatja a tippet az orgazdáknak, vagy éppen ügyeskedik az üzemanyaggal. Arról a gyakorlatról nem is szólva, hogy megállnak a biztonságos parkoló kerítése mellett. Így a GPS alapján már védett helyen vannak, de a parkolás 5-10



eurós díját zsebre vághatják, nem törődve a biztonsági kockázatokkal” – villant fel néhányat a sofőrök által alkalmazott praktikák közül Garai Tímea.

A DIDb eredeti kialakítása és a tőkehiány viszont eddig gátja volt a nagyobb szabású, gyors külföldi terjeszkedésnek. A telepítést nem igénylő böngészőből elérhető új rendszer számos problémát megold, viszont helyi regisztrációs irodákra így is szükség lenne. „Kis cég vagyunk, nem tudunk egy-két hónap alatt felállítani egy több fős hollandiai vagy angliai képviselőt, hiába kérik esetleg az ügyfeleink”- mondja az ügyvezető. Az

eddig fejlesztéseket – például az új rendszer kialakításának költségeit – is a cég saját bevételeiből és az előző évek nyereségéből fedezték.

A kiutat külső befektető bevonása jelenthetné; egy komolyabb tőkeinjekciónak köszönhetően robbanásszerűen fejlődhetne a rendszer. „Sokáig haboztam meghozni ezt a döntést, mert vannak fenntartásaim – vallja be Garai Tímea. – Ahogy a mondás tartja, közös lónak túros a háta. A befektető minden bizonnyal hozza saját ötleteit, elképzeléseit, ami óhatatlanul feszültséget keltené. Ezzel együtt mindinkább hajlok arra, hogy

egy üzleti angyal típusú befektetőt behozzunk a Sectranba.”

Új piacok felé is nyitni akar a vállalat. A hazai elektronikai ipart már lefedték és most olyan szegmensek vannak a célkeresztben, mint a gyógyszeripar vagy az autógyártás. Garai Tímea nem kis büszkeséggel említi, hogy nemrég az Amazon is megkereste őket. Az online kereskedő évente egymillió fuvar bonyolít le Európában, és sok problémájuk van a kelet-európai sofőrökkel, ezért tevékenységüket a DIDb-vel szeretnék támogatni.

Schopp Attila