

27 февраля 2026

Миллионы во дворе: сколько денег бизнес теряет без YMS

Даже в компаниях с выстроенными логистическими процессами и объёмом более 20 000 перевозок в месяц именно двор часто остаётся зоной «ручного» управления. Очереди на КПП, ожидание транспорта у ворот склада, несостыковки по времени, резервирование слотов без плана — все эти вопросы обычно решаются точечно, без понимания общей ситуации. На этом этапе бизнес уже начинает терять деньги, но простои, снижение оборачиваемости транспорта, перерасход топлива, лишние смены не всегда очевидны и их редко можно заметить в отчётах. Как правило такие потери распределены по разным статьям затрат и почти не попадают в KPI, оставаясь вне зоны контроля.

Почему такие потери возникают и как вернуть контроль над ними, рассказала Галя Исламова, руководитель направления по внедрению систем управления двором и транспортом логистической платформы KONCRIT (ГК «КОРУС Консалтинг»).

Как теряются деньги

На рынке есть много примеров, когда компании решают задачи управления транспортом и двором за счет ERP, складских модулей или самописных решений, накладывая на них дополнительные функции. Такой подход вполне эффективен при небольших объёмах грузооборота, но по мере роста нагрузки на логистическую систему перестает работать и приводит к потере

управляемости логистическими процессами на уровне двора.

При высоком грузообороте фактическое движение транспорта во дворе редко полностью совпадает с планом. Машины приезжают с отклонениями по времени, сроки операций смещаются, приоритеты меняются в течение дня. Без единого «пульта управления», где собрана вся информация, план быстро теряет актуальность, а распределение транспорта и ворот происходит по ситуации, на основе разрозненной информации из разных систем, звонков от водителей и сообщений от сотрудников склада.

В таких условиях часть транспорта регулярно оказывается в режиме ожидания. Исходя из нашего опыта можно сказать, что в среднем одна машина простаивает 30–40 минут в день. Если таких машин в компании, к примеру, 6, то за день это суммарно уже 3–4 часа.

Но это лишь часть общей картины. Важно учитывать и совокупный эффект. Даже в простое средний тяжёлый грузовик, например, тягач массой 30–40 тонн с двигателем мощностью 400–500 л.с., продолжает потреблять топливо в объёме до 2 литров в час. К этому добавляются износ двигателя, ускоренная амортизация и обслуживание.

Если простой шести машин за один день составляет 3–4 часа суммарного времени, прямые потери могут достигать 40–45 тысяч рублей: около 3 000 Р на топливо (4 часа × 6 машин × ~65 Р/л × 2 л/ч), порядка 4 800 Р на амортизацию и износ, а при использовании наёмного транспорта расходы зачастую оказываются еще выше. В среднем, при 5–10 таких ситуациях в месяц потери за квартал могут составлять от 650 тысяч до 1,3 миллиона рублей — и это только на одном участке, без учёта сниженной оборачиваемости и потери слотов.

Часто бывает и так, что разгрузка или погрузка уже завершена, но в системе это не зафиксировано. Машина продолжает считаться занятой, хотя фактически готова к следующей операции. В итоге транспорт дольше

остаётся во дворе и не используется, хотя мог бы уйти на следующий рейс или освободить место для другой машины.

Похожая ситуация возникает с воротами. Они считаются забронированными под ожидаемую машину или поставку, которые задерживаются. Пока ситуация не проясняется, другие машины к этим воротам не направляются, хотя сами ворота фактически свободны. В результате в одних зонах образуется очередь, а в других — ворота не используются.

Такие потери тоже можно посчитать, если посмотреть на загрузку сотрудников, стоимость их рабочего времени и фактическое выполнение операций относительно плана, однако на практике без готовых инструментов управления двором эту аналитику редко удастся собрать в единую картину и компания продолжает терять деньги незаметно.

Почему эти потери не видны в отчётах

В отчетности, как правило, издержки распределены по разным статьям затрат — топливо, обслуживание, оплата ожидания, дополнительные смены.

Формально показатели выглядят приемлемо: например — загрузка 90%, машина в рейсе, смена отработана. Но отчёты фиксируют рейсы, километраж, топливо, перевозки, а не «время простоя во дворе», «неэффективные ожидания», «лишние смены по резерву».

Связка ERP + WMS: где возникает разрыв

Если отчёты не отражают реальную ситуацию в дворе, это означает, что существующих инструментов управления недостаточно. Здесь и проявляется ограничение типовых функциональных возможностей систем управления. ERP и WMS эффективно работают с планированием, документами и складскими операциями, но не дают полной картины происходящего во

дворе в реальном времени. Они фиксируют факт операции, но не показывают, где именно и почему теряется время между ними.

YMS (система управления двором) закрывает этот разрыв. Она позволяет видеть, какие машины находятся на площадке, куда они направляются, какие ворота действительно заняты, а какие свободны, сколько времени занимают операции и где возникают задержки. Это переводит управление двором из режима догадок и «ручных» корректировок в режим управления на основе данных.

В качестве примера можно привести проект, где на одном из производственных предприятий после внедрения YMS удалось сократить очереди на выгрузку более чем на 25% и снизить транспортные затраты примерно на 10%. Результат был достигнут за счёт более точного управления потоками во дворе, прозрачной очереди и актуальных статусов операций — без изменений складской инфраструктуры и транспортных схем.

Вывод

Даже при высоком уровне автоматизации склада и транспорта часть логистических издержек продолжает формироваться вне управляемого контура — во дворе. Поэтому YMS позволяет увидеть, где возникают эти издержки и исправить ситуацию.

Практика показывает, что наибольший эффект даёт внедрение готовых YMS-решений, в которых ключевая функциональность уже сформирована, а адаптация системы к конкретным условиям и бизнес-задачам не требует перестройки ИТ-инфраструктуры. Такой подход позволяет быстро получить управляемость, прозрачность и измеримый экономический результат.

Для компаний с высокой логистической нагрузкой переход к системному управлению двором и внедрению зрелой YMS становится не вопросом выбора, а естественным этапом развития. Это возможность превратить двор

из расходного узла в управляемый ресурс с понятными метриками, зонами ответственности и контролем эффективности.

