



Na področju železniške industrije se s standardi GS1 srečujemo v največji meri na stičiščih med železnico in cestnimi prevozniki, kjer prihaja do pretovarjanja, ter na področju poslovne interakcije z naročanjem blaga za vzdrževanje infrastrukture.

DEUTSCHE BAHN KLIČE PO INDIVIDUALNEM OZNAČEVANJU IZDELKOV

Nemški železniški gigant Deutsche Bahn – DB, je v začetku leta poslal vsem dobaviteljem in poslovnim partnerjem pogodbeni aneks, v katerem zahteva, da se morajo držati pri označevanju svojih izdelkov standardov GS1. Posledice dokumenta so precejšnje, saj bodo morali vsi dobavitelji začeti upoštevati ne samo »običajne« standarde GS1 za označevanje izdelkov in njihovo sledljivost, ampak skrbeti za njihovo individualno označevanje oziroma tako imenovano serializacijo.

Besedilo: Branko Šafarič, GS1 Slovenija, član evropske skupine Center of Excellence Foto: GS1

Slednja predstavlja neprimerno kompleksnejši poslovni proces, ki ga lahko obvladujemo le s pomočjo dobrega poznavanja standardov GS1. Podobno odločitev, kot so jo sprejeli pri nemškem podjetju Deutsche Bahn – DB, sta z namenom izboljšanja sledljivost po celotni preskrbovalni verigi pred približno letom dni sprejeli podjetji Siemens Mobility in francoski SNCF. Enako velja za francoskega giganta Alstom, kjer so zelo podobno zahtevo

poslali vsem partnerjem pri dobavi komponent za njihov zadnji model vlaka TGV M. Razlogi za tako strogo zahtevo so upravičeni, saj skušajo podjetja vzpostavljati »red« v svojih poslovnih procesih. Posledično se nove zahteve navezujejo na sklop standardov, ki jih je GS1 pripravila namensko za potrebe, s katerimi se srečujemo na področju železnic in njene industrije. Nastal je dokument z nazivom »Identification of components and parts in the rail

industry«, na katerega se navezujejo zahteve nemškega giganta. Glede na to, da sodelujejo z Deutsche Bahn – DB številna slovenska podjetja, se zdi potreba po vzpostavitvi sodelovanja med GS1 Slovenija in Slovenskimi železnicami posledično več kot smiselna. Dodati je treba, da sodelujejo z različnimi železniškimi organizacijami in podjetji številne evropske organizacije GS1, kar je najbolj očitno v Avstriji, Nemčiji, Švici in Franciji.

OSNOVO PREDSTAVLJA POPOLNA SLEDLJIVOST

Ključno novost in hkrati zahtevo, s katero se Deutsche Bahn – DB obrača na svoje poslovne dobavitelje, predstavlja serializacija oziroma zahteva po individualnem označevanju izdelkov. S serializacijo označimo z edinstveno številko oziroma oznako posamezen izdelek iste vrste, kar omogoča sledenje in identifikacijo točno določenega izdelka skozi vso preskrbovalno verigo in življenjsko dobo. Vsak izdelek iz serije enakih izdelkov mora imeti lastno serijsko številko, ki jo lahko zapišemo na različne načine, vključno z, denimo, 2D-kodo. S serializacijo ali tako imenovano edinstveno identifikacijo lahko nato v vsakem trenutku ugotovimo ne samo to, kdo je izdelek izdelal, kateri trgovec ga je prodal in kateri kupec ga uporablja (kar lahko ugotavljamo že z evidenco dobav), ampak to, da lahko ločimo enake izdelke med seboj. Serializacija omogoča, da nadziramo dogajanje nad posameznimi kosi istovrstnih izdelkov, kar je izjemnega pomena takrat, ko govorim o obremenjenih delih, kot so kolesa, osi, ležaji, zavore ... Ekonomsko smotno je vedeti, kakšne obremenitve je »preživel« posamezni kos, da ga, denimo, zamenjamo po določenem številu prevoženih kilometrov, ne pa preventivno vsako leto, ne glede na obremenitve. Z izvajanjem serializacije in sledenjem zagotovimo možnost spremljanja življenjskega cikla izdelka, kar je v železniški industriji zelo pomembno – naj gre za varnost ali ekonomičnost vzdrževanje naprav z zagotavljanjem ustreznih in pristnih izdelkov, kjer ni prostora za varnostno in še kako problematične ponaredke.

Serializacija hkrati definira način označevanja embalaže, v kateri je hranjen izdelek, nabor potrebnih spremljajočih informacij oziroma dokumentacije ter ne nazadnje način, minimalni čas in dostopnost hranjenih podatkov. Za vse to mora poskrbeti dobavitelj izdelkov, kar na krajši rok prinaša dodatne stroške, a vnaša v poslovanje na dolgi rok več predvidljivosti in varnosti. Vsaka oznaka na izdelku mora biti pričakovano trajna, kar pomeni, da mora biti komponenta dejansko

fizično označena, enako velja za embalažo in spremne dokumente – vsi možni načini označevanja so definirani s standardi GS1. Definiran je tudi način označevanja v smislu trajnosti in odpornosti oznak na zunanje vplive, ki morajo ostati v zahtevnejših razmerah strojno berljive.

STANDARDI SKRBIJO ZA VARNOST IN EKONOMIKO

Poudariti je treba, da vsebuje železniški sektor ogromne količine komponent, od sestavnih delov za lokomotive, vagoni, tračnice, inštalacije, signalizacije. Vsaka napaka na posameznem sklopu pa kliče po takojšnjem ukrepanju! Del slednjega predstavlja preiskovanje zgodovine problematičnih komponent ali komponente, identifikacija vseh lokacij, kjer se taka komponenta morda še nahaja, ter ugotavljanje proizvodnih in servisnih podatkov. Tu gre za »forenzični« pristop, kjer lahko pri izdelkih, ki so označeni v skladu s standardi GS1, privarčujemo veliko časa in denarja ter zagotavljamo nepredstavljivo višjo varnost delovanja celotnih sistemov.

Sledljivost v železniškem sektorju je namreč zelo kompleksna, saj je pogoje treba zagotavljati zelo dolgo časa in v težjih razmerah, kot velja to, denimo, na področju avtomobilizma. Posamezni vgradni deli za vlake imajo življenjsko dobo več deset let! V tem obdobju jih je treba nadzirati in servisirati. Načeloma imajo vse pomembne komponente svoj »zdravniški karton«, v katerega se vpisujejo posegi in kontrole. Ta »karton« mora vsebovati ali vsaj omogočati dostop do proizvodnih podatkov. Vse to spremlja tok dolgega življenjskega obdobja, ko se menjavajo generacije informacijskih tehnologij, seriserjev, procesov, morebitnih lastništev in opreme, kar spremljata različno označevanje in evidentiranje.

OSNOVA ZA OZNAČEVANJE IN IDENTIFIKACIJO

Kaos, ki izvira iz zgodovine označevanja posameznih komponent, predstavlja namreč na področju železnic veliko oviro pri nadzoru in zagotavljanju varnosti. Posamezne komponente se še vedno



Standardi GS1 predstavljajo v smislu številnih protokolov, ki opredeljujejo naročanje, dobavo in sledljivost, osnovo za boljše in varnejše delovanje železniške industrije.

pogosto med servisiranjem označujejo tako, da se z dela sname ploščica s starimi oznakami in prikuje ali pritrdi nanjo nova. S tem se izgubi zgodovina! To je običajna praksa, ki lahko v daljšem obdobju povzroča številne težave. Operaterji železniškega prometa se s temi težavami soočajo že dolgo, zato so izoblikovali pobudo za ureditev razmer. Vsi pomembni operaterji v Evropi in tudi zunaj nje (v Avstraliji denimo) so se odločili, da začnejo uvajati standard GS1 kot osnovo za označevanje in identifikacijo vseh sestavnih delov in komponent v železniškem sektorju. Eno od posledic te pobude predstavlja pritisk operaterjev na dobavitelje, da začnejo označevati izdelke na nov način – z 2D-kodo tipa GS1 DataMatrix, ki poleg identifikacije izdelka vsebuje serijsko številko iz proizvodnje.



www.gs1si.org/panoge/logistika-transport

Zagotovite sledljivost in nemoten transport

