

Kasnejše fine optimizacije delovanja sistema lahko prinesejo ogromne koristi, opominja Andrej Planina.

ki bo kasneje uporabljala rešitev. Po uvedbi WMS rešitve podjetje dobi nadzor nad celotnim procesom in predvidljivost delovanja skladišča, procesi so optimizirani, stroški delovanja skladišča pa manjši. »Po uvedbi WMS rešitve pa nastopi faza, ki se jo pogosto spregleda. Gre za kasnejše fine optimizacije delovanja sistema, ki lahko prinesejo ogromne koristi. Dobri WMS sistemi imajo namreč v sebi vgrajene res veliko dobre prakse, ki pa jo je potrebno spoznati in dobro uporabiti. Zunanji svetovalec je tukaj nepogrešljiv in nujen element za stalen izboljšave,« poudarja Planina.

WMS lahko pride do izraza le, če se spremeni način dela v podjetju. »Ko je WMS enkrat uveden, vsa opravila diktirajo informacijske rešitve, ki so povezane z rešitvami partnerskih podjetij, z logisti, dobavitelji in kupci. Vse mora delovati robustno in stabilno. Če WMS ne deluje, se ustavijo dobave. Tudi pri razmestitvi artiklov po skladišču se je pametno prepustiti WMS rešitvi, ki lahko sugerira, kako naj bodo artikli locirani, da bodo poti po skladišču čim krajše.«

Povezati je treba vse deležnike

Poleg avtomatizacije in digitalne povezave vseh deležnikov s čim manjšimi stroški je pomembna tudi avtomatizacija dela na terenu s čim manj klikli, zagotavljanje optimizacijskih algoritmov za izvedbo transporta in določanja poti, odprava papirja pri vseh deležnikih in zagotavljanje čim več podatkov za kvalitetno spremljanje in upravljanje preskrbovalnih

poti. Obenem mora cel proces delovati robustno in stabilno, pravijo v podjetju ZZI.

Odperta digitalna logistična platforma LogChain (partnerjev ZZI, Špica, Sledenje in Monolit) povezuje vse deležnike v preskrbovalni verigi - od proizvajalca, distributerja do prevoznika in prejemnika blaga. »Enoten ekosistem zagotavlja avtomatizacijo naročanja in organizacije transporta, določanje poti - optimizacijo, odpremo, upravljanje prevozov, digitalna orodja za voznika, sledenje pošiljk, avtomatski prevzem in povezovanje s poslovnim procesom naročanja in obračuna. Vsi deležniki imajo online vpogled v podatke o procesu ter možnost upravljanja procesov od prevzema, transporta ter prevzema pošiljk, vračilo embalaže, upravljanja virov, ne glede na to, kdo je prevoznik,« predstavijo platformo, ki je na trgu dve leti. Njene storitve že uporabljajo podjetja, kot so BTC, DB Schenker, Pfeifer, GMT, PS logistika, Kobal Transport, Petrol ...

Glavni cilj je integracija LogChain v poslovne procese v podjetjih. »Avtomatizacija dostav v realnem času, just-in-time dostave in odpreme, stalno prilagajanje transporta proizvodnim in drugim procesom pri partnerjih ter digitalno usklajevanje procesov ter potreb vseh partnerjev v verigi je bila ena od zahtev strank, da se povežemo in svoje rešitve in storitve povežemo v celovito platformo. BizBox EDI in E-Naročanje, Špica WMS skladišče, Frontman ... in Sledenje.si so sedaj na voljo kot celovit sistem v

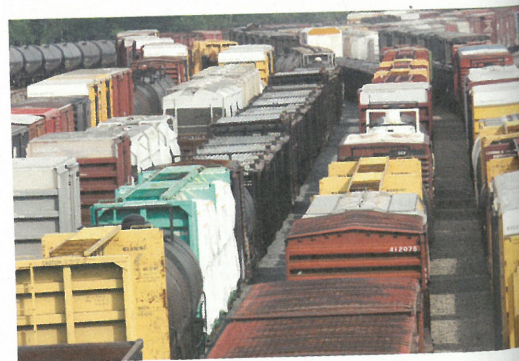
GS1 standardi v železniškem prometu

Poslovanje je lažje, če je urejeno in predvidljivo. Za obvladovanje procesov pa so ključni standardi, s katerimi varčujemo čas in denar. Pri tem si lahko pomagamo z univerzalnostjo standardov GS1. Evropska podjetja, ki obvladujejo železniški promet, kot so francoski SNCF, nemški DB, švicarski SBB ter proizvajalci vlakov in njihovih delov, med katerimi izstopajo Alstom, Siemens, SKF, Schaeffler, Voith in drugi, vodijo že nekaj časa iniciativo, da se delovanje železniškega sektorja poenoti s pomočjo standardov GS1. Vse to spremljajo pilotni projekti, ki dokazujejo, da lahko poteka identifikacija, odčitavanje ali prenos podatkov s pomočjo enotnih standardov lažje in hitreje. Lep primer predstavlja varnostni vidik pri rezervnih delih, ki se opremljajo s »potnimi listi« za lažji nadzor po celotni verigi od proizvajalca do uporabnika. Dostop do podatkov o posameznih komponentah je namreč v danem trenutku zaradi različnih načinov identifikacije in označevanja problematičen. Uporaba standardiziranega in enotnega sistema označevanja izdelkov s strani proizvajalcev bo zadeve olajšala. Vsi deli novega francoskega vlaka TGV, ki nastaja pod okriljem Alstoma, bodo imeli na vseh vgradnih komponentah lasersko gravirane 2D kode GS1 DataMatrix, ki bodo vsebovale identifikacijo izdelka in serijsko številko. Na podlagi slednjega bodo nadzorniki in serviserji enostavno izvajali kontrole, kdaj je potrebno servisirati posamezne dele brez kompleksnega pregledovanja dokumentacije in izgube časa. Postopki bodo hitrejši, bolj transparentni in glede napak ter odkrivanja ponarejenih delov varnejši.

Pri uvedbi in uporabi standarda GS1 predstavlja ključno izhodišče sodelovanje proizvajalcev komponent, proizvajalcev vlakov in podjetij za železniški promet. Zgolj na takšen način se bo lahko železniška industrija pri poslovanju lažje spopadala z obvladovanjem enormnih stroškov, nepreglednim voznim parkom in izboljšanjem varnosti ter učinkovitosti. Slednje bo hkrati izhodišče za nadgradnjo ostalih procesov, vključno s sledljivostjo vagonov in njihove vsebine.



GS1 je skupaj z dvajsetimi partnerji iz železniškega gospodarstva razvil nove aplikacije za zagotavljanje identifikacije delov in komponent, kjer igrajo eno izmed ključnih vlog lasersko gravirane 2D kode GS1 DataMatrix.



V nekaterih državah, kot je Švedska, potuje po železnici več kot 70 odstotkov tujih tovornih vagonov, kar zaradi različnih standardov njihovega označevanja povečuje stroške vzdrževanja in servisiranja.