

LOGISTYKA

Badania - Rozwiązania - Wdrożenia

Czasopismo ukazuje się od 1970 r.

6 2018

Logistyka przedsiębiorstw

**Kolejowe kontenery XXL
zwiększają wydajność
transportu Green Cargo AB**

Logistyka w gospodarce 4.0

**RFID w dobie
przemysłu 4.0**

Internet rzeczy dla logistyki

**Handel internetowy
- wyzwanie dla logistyki**

Standardy identyfikacyjne i komunikacyjne

**Standardy dotyczące
etykiet logistycznych
dla handlu detalicznego**



CENA E-WYDANIA:

31 PLN (W TYM 8% VAT)



**Logistyka społeczna
JAK POSTRZEGANIE ROLI CZŁOWIEKA
ZMIENIAŁO DECYZJE LOGISTYCZNE**

**Black Friday
made in Zalando**

**Standardy dotyczące etykiet
logistycznych dla handlu detalicznego**

- 5 Logistyka społeczna. Jak postrzeganie roli człowieka zmieniało decyzje logistyczne
Jacek Szoltysek

- 12 Firmy kurierskie będą musiały inwestować w nowoczesne rozwiązania – wywiad z Tomaszem Krollem, Dyrektorem Zarządzającym General Logistics Systems Poland Sp. z o.o.
Iwo Nowak

- 13 Tajemnica sukcesu w branży Automotive zwana Coachingiem
Ewa Wogórka, Piotr Suwała, Jakub Rozbicki, Anna Raimann, Magdalena Kaleta-Gałwa

ZARZĄDZANIE ŁAŃCUCHAMI DOSTAW

- 18 Black Friday made in Zalando
Marek Laskowski

- 22 Infrastruktura dostępowa przyspieszy rozwój Portu Gdynia – wywiad z Prezesem ZMP Gdynia SA, Adamem Mellerem
Iwo Nowak

- 25 Topologia klastrowa w modelu logistyki biznesu
Ewa Kowalska-Napora

LOGISTYKA PRZEDSIĘBIORSTW

- 30 Porozumienie o współpracy Operatorów Terminali i Centrów Logistycznych Europy Środkowo-Wschodniej to pozyskanie nowych kompetencji, wspólnych projektów biznesowych i poszerzanie wiedzy
Henryk Zieliński

- 35 Wariantowy projekt usprawnienia systemu gospodarki paletami dla operatora logistycznego
Andrzej Ratkiewicz, Rafał Mikołajczuk
- 42 Zmiany w handlu rodzą zapotrzebowanie na nowe centra dystrybucji i magazyny – wywiad z prezesem Hörmann Polska Sp. z o.o. Krzysztofem Horałą
Iwo Nowak

- 43 Hörmann poszerza ofertę o systemy kontroli wjazdu

- 44 Kolejowe kontenery XXXL zwiększają wydajność transportu Green Cargo AB
Marek Laskowski

INTERNET RZECZY DLA LOGISTYKI

- 47 Handel internetowy – wyzwanie dla logistyki
Dominik Sromek

- 51 Znaczenie inteligentnych systemów transportowych
Danuta Chojńska, Kamila Puzan

LOGISTYKA W GOSPODARCE 4.0

- 56 Informatyzacja systemów zwiększa efektywność procesów logistycznych
Mariusz Nowak

- 58 RFID w dobie przemysłu 4.0
Emilia Szczaniecka, Kinga Stanisławska

STANDARDY IDENTYFIKACYJNE I KOMUNIKACYJNE

- 63 Standardy dotyczące etykiet logistycznych dla handlu detalicznego
Anna Czapska

- 67 Standardy GS1 sposobem na efektywniejszą identyfikowalność w łańcuchach dostaw
Grzegorz Sokołowski

- 70 Poprawa efektywności planowania i realizacji dostaw z wykorzystaniem rejestru lokalizacji opartego na identyfikatorach GLN
Marta Cudziło

- 66 Jak znakować opakowania zbiorcze o stałej ilości zgodnie ze standardami GS1
Hanna Walczak

- 68 GDSN ciągle na fali ...
Krzysztof Muszyński

CYFRYZACJA OBSŁUGI ADMINISTRACYJNEJ BIZNESU

- 78 Zasada jednorazowości – krok w kierunku przyjaznych e-usług dla przedsiębiorców i obywateli
Dobiesława Dembecka

Wydawca

Instytut Logistyki i Magazynowania
61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6

Dyrektor

Dr Marcin Kraska

Redakcja czasopisma „Logistyka”

61-755 Poznań, ul. E. Estkowskiego 6
fax 61 852 63 76
e-mail: redakcja@ilim.poznan.pl
www.czasopismologistyka.pl

Rada Naukowo-Programowa „Logistyki”

Prof. zw. dr hab. Włodzimierz Rydzkowski
(Przewodniczący)
Uniwersytet Gdański

Prof. zw. dr hab. Marek Ciesielski
Uniwersytet Ekonomiczny w Poznaniu

Prof. zw. dr hab. inż. Marek Fertsch
Politechnika Poznańska

Janusz Goczałek
Talex SA

Prof. Dr. Otto Jockel
ISM International School of Management
(Niemcy)

Dr inż. Grzegorz Lichocik
Dachser Sp. z o.o.

Dr inż. Aleksander Niemczyk
GS1 Polska

Dr. Francis Rome
Flanders Institute for Logistics
(Belgia)

Prof. Dr.-Ing. Herbert Sonntag
Technische Hochschule Wildau
(Niemcy)

Redaktor naczelny

Dr Iwo Nowak
tel. 61 850 49 25

Redaktor statystyczny
Prof. zw. dr hab. Magdalena Osirńska
Uniwersytet Mikołaja Kopernika
e-mail: emo@umk.pl

Redaktor
Tomasz Janiak (dział zagraniczny)
tel. 61 850 49 22

Promocja
Artur Olejniczak
artur.olejniczak@ilim.poznan.pl
tel. 61 850 49 26

Kolportaż
Piotr Hilscher
piotr.hilscher@ilim.poznan.pl
tel. 61 850 49 24

Współpracownicy
Dr inż. Stanisław Krzyżaniak
Michał Koralewski

Projekt graficzny wydania,
adiustacja, redakcja techniczna,
korekta, sekretariat redakcji
Dr Iwo Nowak

Redakcja nie odpowiada za treść reklam oraz zastrzega sobie prawo skracania i adiustacji tekstów.
© Wszelkie prawa zastrzeżone.
Nakład: 1700 egz.

Montaż elektroniczny i druk
Zakład Poligraficzny Moś & Łuczak sp. j.
ul. Piwna 1, 61-065 Poznań,
tel. 61 863 71 65

Opracowanie graficzne okładek:
dr Iwo Nowak;
współpraca:
Maciej Wieczorek (ZP Moś & Łuczak sp. j.)
(fot. na okładce - Fotolia)



Fot. Hörmann.

Zmiany w handlu rodzą zapotrzebowanie na nowe centra dystrybucji i magazyny

Wywiad z prezesem Hörmann Polska Sp. z o.o. Krzysztofem Horatą

Iwo Nowak: Jak Pan Prezes ocenia miniony rok w swojej branży? Czy w związku z sygnalizowaną na Zachodzie recesją oraz utrzymującą się od pewnego czasu w Polsce inflacją, należy spodziewać się pewnych zmian dotychczasowej sytuacji tego rynku?

Krzysztof Horatą: W 2018 roku powstało wiele nowych centrów logistycznych. Ten fakt oraz doceniana przez inwestorów, sprawdzona i znana od 20 lat wysoka jakość naszych produktów sprawiły, że zamontowaliśmy w tych obiektach rekordową liczbę bram, ramp przeładunkowych i uszczelnień. Naszych klientów do wyboru marki Hörmann przekonuje dodatkowo uruchomiony w 2018 roku całodobowy serwis. Działając 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu, daje on gwarancję ciągłości procesów technologicznych, a w przypadku awarii – natychmiastową pomoc. Użytkownicy naszych bram i urządzeń nie muszą się więc martwić, gdy w nieoczekiwanym momencie sprzęt zostanie uszkodzony, np. w wyniku wypadku. Wprowadzenie tego istotnego udogodnienia było możliwe dzięki wdrożeniu specjalnego systemu zarządzania serwisem. Myślę, że zmiany zachodzące w handlu, gdzie coraz większą część stanowią transakcje dokonywane przez Internet, powodują, że stale rośnie zapotrzebowanie na nowoczesne magazyny i centra dystrybucyjne. Stąd mam nadzieję na dalszą ich rozbudowę i związany z tym wzrost zapotrzebowania na nasze produkty i usługi.

I.N.: Jakich nowości ze strony Firmy możemy spodziewać się w przyszłym roku i czy niektóre z nich zostaną przedstawione na styczniowych targach budowlanych w Niemczech?

K.H.: Firma Hörmann nie zdradza, co pokaże na targach BAU w 2019 roku. To niespodzianka, na którą sam niecierpliwie czekam.

I.N.: Czy Firma planuje w przyszłości możliwość wytwarzania przynajmniej niektórych produktów bezpośrednio u klienta, korzystając z drukarek 3D? I czy takie rozwiązanie nie byłoby opłacalne z uwagi na redukcję kosztów dowozu gotowych bram i innych urządzeń - zwłaszcza w trudniej dostępnym terenie (np. góry, brak utwardzonych dróg dojazdowych na miejsce itd.)?

K.H.: Nic mi nie wiadomo o żadnym projekcie wytwarzania części na drukarkach 3D. Firma Hörmann istnieje ponad 80 lat. To ogromna wiedza i doświadczenie w prowadzeniu biznesu, które gwarantują optymalizację wielu procesów, także produkcji, magazynowania i dostaw części zamiennych. Obecne rozwiązania funkcjonują bardzo dobrze. Jeśli jednak rozwój technologii stanie się impulsem do zmian, na pewno będziemy reagować. ■

HÖRMANN

POSZERZA OFERTĘ O SYSTEMY KONTROLI WJAZDU

Firma Hörmann poszerzyła paletę swoich produktów o systemy kontroli wjazdu na tereny użyteczności publicznej, parkingi oraz do stref ruchu pieszego. Składają się na nie słupki parkingowe, zapory, szlabany i kolczatki drogowe.

Nowa oferta składa się dwóch linii produktów. Security Line obejmuje słupki kontroli wjazdu na tereny prywatne i użyteczności publicznej, takie jak strefy ruchu pieszego, parkingi i tereny przyzakładowe. Natomiast produkty z serii High Security Line służą do zabezpieczania obszarów wymagających najwyższej ochrony, takich jak budynki rządowe, lotniska, tereny imprez masowych i inne strefy tego typu.

High Security Line

Linia High Security obejmuje wzmocnione słupki, zapory drogowe do przejazdów o szerokości do sześciu metrów, szlabany do zabezpieczania przejazdów o szerokości do dziesięciu metrów i kolczatki drogowe, umożliwiające przejazd samochodów w jednym kierunku i blokujące ruch w kierunku przeciwnym przez przebicie opon. Odporność tych wyrobów jest certyfikowana przez niezależne instytuty badawcze w ramach uznanych międzynarodowych testów zderzeniowych. Do sytuacji awaryjnych oferowane jest opcjonalne sterowanie EFO (Emergency Fast Operation), które powoduje podniesienie urządzenia w ciągu zaledwie 1,5 sekundy.

Security Line

Hörmann oferuje kilka rodzajów słupków parkingowych: automatyczne, półautomatyczne, stałe i przenośne. Na przykład obszar dookoła budynku na terenie zakładu można zabezpieczyć stałymi słupkami, a wjazd wyposażyć w automatyczne słupki podnoszone i opuszczane hydraulicznie lub elektromechanicznie. Dodatkową zaletą słupków firmy Hörmann jest to, że wszystkie mają identyczny wygląd.

Kompatybilne wyposażenie

Do systemów kontroli wjazdu Hörmann dostarcza odpowiednie wyposażenie, takie, jak: kolumny, piloty, sterowniki kodowane cyfrowo, skanery linii papilarnych i wiele innych. Wszystkie automatyczne urządzenia można wyposażyć w zaprojektowany przez firmę Hörmann system sterowania radiowego BiSecur, który charakteryzuje się wyjątkowo bezpiecznym kodowaniem sygnału.

Nowe produkty to sensowne uzupełnienie już istniejącej oferty. Skoro oferujemy wjazdowe bramy przesuwne, które również pełnią funkcję kontroli dostępu, to logiczną konsekwencją jest dalsze inwestowanie w tę dziedzinę. Odpowiadamy w ten sposób na potrzebę wzmoczonego bezpieczeństwa w obiektach przemysłowych i użyteczności publicznej – uważa właściciel przedsiębiorstwa Christoph Hörmann.

Fot. 1 i 2. Podnoszone i opuszczane hydraulicznie lub elektromechanicznie słupki firmy Hörmann pełnią funkcję kontroli wjazdu w obiektach prywatnych i użyteczności publicznej (fot. Hörmann).



Fot. 3. Do zabezpieczania obiektów, które wymagają najwyższej ochrony służą oferowane przez firmę Hörmann produkty z serii High Security Line (fot. Hörmann).

Fot. 4. Kolczatki drogowe umożliwiają przejazd pojazdów tylko w jednym kierunku. Przez przebicie opon blokują ruch w kierunku przeciwnym (fot. Hörmann).



Fot. 5. Szlabany z serii produktów High Security Line o maksymalnej szerokości do 10 m umożliwiają kontrolowany wjazd i wyjazd pojazdów i nadają się do zastosowania na przejazdach o dużym natężeniu ruchu (fot. Hörmann).

Kup książkę



Marek Laskowski
Łużycka Szkoła Wyższa im. Jana Benedykta Solfy
w Żarach

Źródło: http://www.greencargo.com/globalassets/content-images/our_services/green-cargo---kopia-2.jpg?id=6181 (dostęp: 13.12.2018).

Kolejowe kontenery XXXL zwiększają wydajność transportu Green Cargo AB

Grupa Green Cargo AB (szwedzka państwowa firma transportowa i operator logistyczny)¹ wdrożyła do eksploatacji w tym roku większe – od stosowanych dotąd – pojemniki XXXL do przewozu kolejną zębów drzewnych do nowego terminalu paliwowego komunalnej firmy energetycznej Söderenergi AB² w Nykvarn (Szwecja)³. Dzięki temu udało się zredukować o 25% liczbę pociągów zachowując ten sam wolumen przewozów. Dostawy tego biopaliwa dla Söderenergi są realizowane przez Green Cargo od ośmiu lat.

Na mocy istniejącej umowy pomiędzy Söderenergi AB i Green Cargo AB, ważnej do lata 2019 roku, Söderenergi zdecydowały się skorzystać z opcji przedłużenia na transport biopaliw o kolejne trzy lata. Przedłużenie to obowiązuje od sierpnia 2019 roku do 2022 roku i obejmuje dostarczanie ok. 100 000 ton biopaliw rocznie. „Kolejowy transport towarowy w połączeniu z magazynami paliw w terminalu Nykvarn będzie nadal podstawą logistyki paliwowej Söderenergi” – powiedział Olle Ankarling, Dyrektor ds. logistyki w Söderenergi AB.

„Ciągłe rozwijaliśmy rozwiązanie transportowe przez cały okres obowiązywania umowy, a obecnie modernizujemy cały system dostaw, aby zwiększyć

jego przepustowość. Jest to kwestia zwiększenia i optymalnego dostosowania zdolności produkcyjnych terminalu Söderenergi. Unowocześnienie kontenerów pozwala nam lepiej dopasować całkowitą wagę do całkowitej objętości ładunku, którą transportujemy tym systemem. Zdecydowaliśmy się nadal korzystać z nośników ładunku InnoFreight i zastępujemy dotychczas wykorzystywane kontenery większym modelem XXXL”, powiedział dyrektor ds. sprzedaży Green Cargo, Johan Lorensen dodając: „W efekcie eliminujemy ograniczenia mocy trakcyjnej, a dzięki kontenerom XXXL maksymalizujemy pojemność składów”.

„Dla Söderenergi jest to krok we właściwym kierunku, czyli w stronę zrównoważonego rozwoju. Dzięki większym kontenerom będziemy bardziej elastyczni, zmniejszymy liczbę pociągów o 25% i będziemy bardziej opłacalni. Oznacza to, że będziemy również wpływać na redukcję ruchu na już i tak mocno obciążonej sieci kolejowej, uwalniając zdolność przepustową torów dla innych rodzajów przewozów. Obecnie przetwarzamy łącznie 900 000 ton paliwa, co odpowiada 3 TWh rocznie i dokładamy wszelkich starań, aby wszystkie środki transportu były wydajne i zrównoważone. Dodam, że mamy pierwszy w Szwecji

¹ Grupa Green Cargo AB jest szwedzkim państwowym przewoźnikiem i operatorem logistycznym, realizującym 400 kolejowych transportów towarowych dziennie (co odpowiada zdolności przewozowej około 10 000 transportów ciężarówkami). Firma obsługuje 270 lokalizacji w Szwecji oraz główne miasta Norwegii. We współpracy z innymi operatorami dociera też do tysięcy lokalizacji w Europie. Green Cargo jest jedyną w Szwecji ogólnokrajową firmą transportową, która spełnia normy Szwedzkiego Towarzystwa Ochrony Przyrody (Bra Miljöval). Grupa jest własnością państwa szwedzkiego i zatrudnia ok. 1900 pracowników. W 2017 r. osiągnęła roczne przychody w wysokości 4,3 mld koron szwedzkich (ponad 1,76 mld zł – wg kursu NBP z sierpnia 2018 r.).

² Söderenergi AB (z Södertälje koło Sztokholmu) jest czwartym co do wielkości producentem energii cieplnej i ciepła i posiada jedną z największych w Szwecji elektrowni na biopaliwa. Nieco ponad 99% zużywanego paliwa pochodzi z recyklingu i jest odnawialne. Sortowane odpady są przetwarzane na energię w postaci ciepła i energii elektrycznej, co zapewnia dobre wyniki w zakresie ochrony środowiska. Firma zużywa 1 mln ton paliwa rocznie (około 3 mln m³).

³ Miejscowość Nykvarn (będąca też siedzibą władz utworzonej w 1999 r. gminy Nykvarn) jest położona w zachodniej części regionu Sztokholm, 50 km od stolicy Szwecji. W 2015 r. Nykvarn zamieszkiwało 7327 osób. Źródło: <https://pl.wikipedia.org/wiki/Nykvarn> oraz <https://www.google.de/maps/dir/Sztokholm> (dostęp: 23.08.2018).



Fot. 2. Od lewej: Johan Lorensen - Dyrektor ds. sprzedaży Green Cargo i Olle Ankarling - Dyrektor ds. logistyki w Söderenergi przy transportowanym kontenerze XXXL (fot. Green Cargo).

74-tonowy samochód ciężarowy do przewozu zrębów drzewnych” – mówi Olle Ankarling.

W 2018 roku dostawy paliwa drzewnego i odpadowego Green Cargo pochodziły z takich miejsc, jak Töva, Östavall, Ånge, Bastuträsk i Örnköldsvik. Stamtąd były transportowane do Nykvarn zgodnie z ustalonym wcześniej harmonogramem. Po wprowadzeniu nowych pojemników, pociągi składają się z podwójnych lokomotyw i 27 wagonów z 81 kontenerami XXXL, co stanowi około 1600 ton netto paliwa na pociąg. Objętość ładunku pociągu wzrosła jednocześnie do ok. 4500 m³.

Przedsiębiorstwo Söderenergi AB (należące do 3 gmin: Huddinge, Botkyrka i Södertälje) posiada jedną z największych w Szwecji elektrociepłowni na biopaliwa. Wykorzystuje głównie paliwa pochodzące z recyklingu i odnawialne. Sortowane odpady są przetwarzane na energię w postaci ciepła i energii elektrycznej, co zapewnia dobre wyniki w zakresie ochrony środowiska. Jest to inteligentne wykorzystanie zasobów i wiodąca usługa w zakresie ochrony środowiska. Firma obsługuje ciepłownictwo komunalne dla około 300 000 osób, biur i przemysłu w południowej części tzw. Wielkiego Sztokholmu, dostarczając rocznie 2500 GWh ciepła.

Fot. 3. Terminal paliwowy w Nykvarn – dostawa paliwa drzewnego i odpadowego w kontenerach XXXL Green Cargo kolejną (fot. Green Cargo).





Źródło: <http://norge-mynnewsdesk.greencargo.com/images/green-cargo-955496>
(dostęp: 13.12.2018).

Natomiast wielkość produkcji energii elektrycznej firmy (550 GWh/rok) odpowiada zużyciu jej przez 100 000 gospodarstw domowych.

Terminal paliwowy w Nykvarn znajduje się na 8 ha powierzchni, obok linii Svealand Line w tej miejscowości. Z logistycznego punktu widzenia jest to baza paliwowa i węzeł centralny Söderenergi. Obecnie jest tu ładowane i rozładowywane paliwo z ok. 75 pociągów rocznie. Przypomnijmy, że w latach 2009–2013 dostawy zrębków drzewnych dla Söderenergi przez Grupę Green Cargo AB obsługiwała 1 lokomotywa ciągnąca 19 wagonów zawierających 57 kontenerów XXL (długość składu 430 m oraz ok. 750 ton netto paliwa na pociąg). Współczynnikiem ograniczenia była wówczas moc trakcyjna lokomotywy. W okresie 2014–2017 stosowano lokomotywy podwójne i składy zawierające 27 wagonów z 81 kontenerami o pojemności XXL (ok. 1600 ton netto paliwa na pociąg). Czynnikiem ograniczającym była wtedy pojemność

ładunkowa pociągu (ok. 3500 m³). Od 2018 roku podwójne lokomotywy ciągną tak samo 27 wagonów z 81 kontenerami, ale o pojemności XXXL, dzięki czemu objętość ładunkowa pociągu wzrosła do ok. 4500 m³. Obecnie występujące ograniczenia dla przewozów kolejowych paliwa odpadowego zależą teraz tylko od jego rodzaju i miejsca załadunku. Dodatkowo, dla obniżenia kosztów eksploatacji składów kolejowych, Grupa Green Cargo rozpoczęła w końcu 2018 roku w swoich pociągach (w wagonach pocztowych) testy nowych tarcz hamulcowych o podwyższonej żywotności, które można wymieniać na miejscu, bez konieczności demontażu całych par kół i odsyłania ich do warsztatu w Göteborgu – jak było do tej pory. Projekt ten jest realizowany we współpracy z Chalmers University of Technology in Göteborg (Politechniką Chalmers w Göteborgu), która zainstalowała czujniki hamulców w celu zebrania informacji na temat działania tarcz⁴.

⁴ Źródło: http://norge-mynnewsdesk.greencargo.com/news/green-cargo-raises-transportation-efficiency-with-new-brake-discs-340386?utm_campaign=send_list (dostęp: 13.12.2018).

Źródło: <http://www.greencargo.com/en/sustainable-logistics/sustainable-development/>
(dostęp: 13.12.2018).



Krzysztof Muszyński¹
Instytut Logistyki i Magazynowania



(Fot. LIM)

GDSN, ciągle na fali...

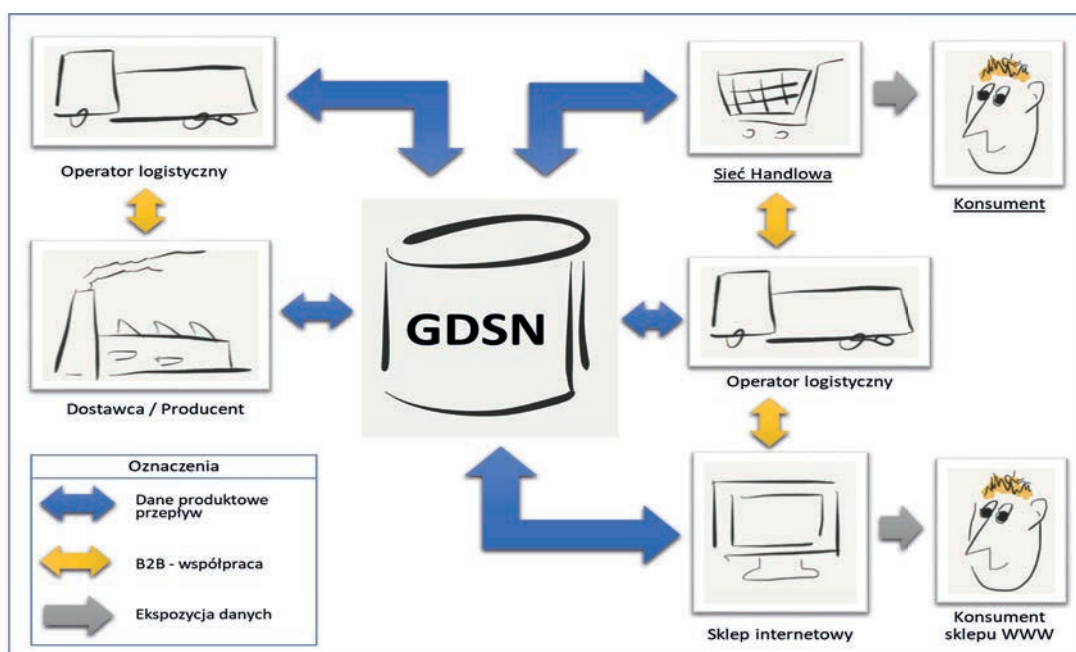
Globalna Sieć Synchronizacji Danych lub inaczej GDSN (*Global Data Synchronisation Network*) to międzynarodowa struktura organizacyjno-techniczna wspomagająca wymianę danych produktowych. GDSN to również jeden z najważniejszych standardów GS1, opisujących właściwe operacje i procesy gromadzenia, przetwarzania i ekspozycji informacji.

Są to informacje dostępne dla dostawców, pośredników, operatorów logistycznych, a także dla sieci handlowych i hurtowni. Wszystko po to, aby prawidłowo identyfikować produkt w relacji producent >> konsument.

Obecnie sieć GDSN to zespół 39 certyfikowanych katalogów działających na wszystkich kontynen-

tach. Dają one swobodę wyboru i czytelność przesyłania danych w myśl zasady, że każdy taki katalog przekaże informacje produktowe do dowolnego użytkownika innego operatora działającego w środowisku GDSN.

Krajowe i zagraniczne doniesienia medialne wskazują na to, że opisywany wyżej standard – traktowany jako platforma informatyczna – ma bezpośredni wpływ na opłacalność wymiany handlowej. Dzieje się tak, ponieważ u podstaw owej wymiany leżą prawidłowo zestawione informacje opisujące całe hierarchie opakowaniowe – od jednostki konsumenckiej/podstawowej (*Base Item*), przez opakowania zbiorcze (*Packaging Item*), a na palcu skończywszy. Dostęp do takich informacji jest

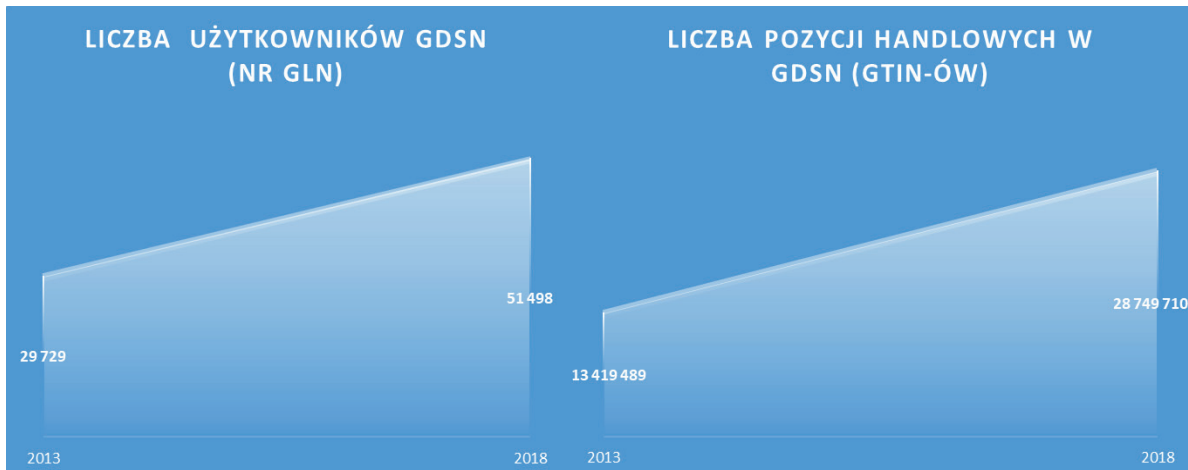


Rys. 1. Przykład wymiany danych produktowych z użyciem GDSN.

Źródło: opracowanie własne.

¹ Dr inż. Krzysztof Muszyński jest Data Quality Project Managerem w zakresie GDSN/DIYGA/HoReCa w Instytucie Logistyki i Magazynowania, (tel. +48 61 850-48-77, kom. +48 510 093 558, e-mail: krzysztof.muszynski@ilim.poznan.pl).

² Na podstawie danych 10/2018 - <https://www.gs1.org/services/gdsn/statistics>



Rys. 2. Światowy rozwój GDSN na przestrzeni ostatnich 5 lat.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GS1 Global.

szczególnie ważny w dobie sprzedaży omnikanalowej.

Dzisiaj nabywca towaru, a wcześniej wszystkie podmioty uczestniczące w procesie sprzedaży, muszą prawidłowo identyfikować odpowiednie jednostki handlowe przy użyciu GTIN-u. Jednak sam GTIN to nie wszystko. W ślad za tym idą również nazwy produktu i pełny opis (np. informacje żywieniowe, zawartość alergenów itp.), a także informacje wymiarowo-wagowe, kluczowe dla służb logistycznych (rysunek 1). Dane powinny być uprzednio wprowadzone do katalogów GDSN przez dostawców, a jeszcze lepiej – przez właścicieli marek lub producentów. Tak przygotowane dane stanowią zaufane źródło dla pozostałych uczestników późniejszych działań sprzedażowych.

Przy tej okazji należy pamiętać, że im lepiej i pełniej opisany jest produkt, tym sprawniej przebiega jego dystrybucja, a klient końcowy będzie miał dostęp do wyczerpujących informacji.

Statystyki dotyczące światowego rozwoju GDSN (rysunek 2) wykazują wyraźną tendencję przyrostu liczby przyłączanych uczestników i publikacji danych produktowych za pomocą tej platformy. Opisywany wzrost doskonale wpisuje się w trendy zaspakajania głodu na informacje produktowe.

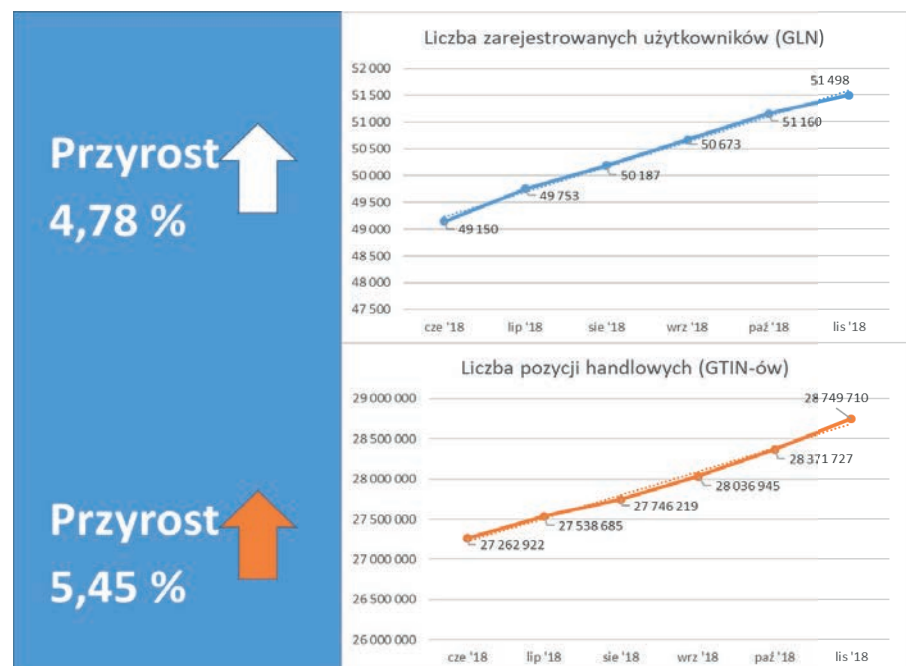
Natomiast rozwój rynków nowoczesnego handlu w ostatnich sześciu miesiącach bieżącego roku wskazuje na jeszcze większe przyspieszenie

wzrostu liczby użytkowników oraz wzrostu liczby publikacji danych produktowych przedziale około 5% (patrz rysunek 3).

Za sprawą obecnie realizowanego wdrożenia GDSN w Carrefour Polska prognozuje się, że rodzimi producenci będą mieli swój znaczny udział w tej statystyce. Stanie się tak dzięki deklaracji Carrefour, mówiącej o stopniowym wycofywaniu do końca 2019 roku wymiany danych produktowych za pomocą kart Excel na rzecz wykorzystania globalnego katalogu.

Koniec 2018 i początek 2019 roku jest doskonałą okazją dla polskich dostawców oraz sieci handlowych

na podjęcie decyzji o przyłączeniu się do procesu wdrożenia GDSN. Liczne korzyści płynące z tego rozwiązania, z pewnością ułatwią ten proces. Wśród nich najważniejsze to ujednolicenie wymiany danych produktowych. Ponadto istnieje możliwość korzystania z jednorodnego środowiska/platformy, która umożliwi wyeliminowanie podstawowych błędów. To z kolei metodycznie podniesienie jakości publikowanych danych produktowych, wpływając na ograniczenie kosztów obsługi zdarzeń gospodarczych, a także pośrednio wpłynę na poprawę satysfakcji klienta i podniesienie zaufania do marki.



Rys. 3. Wzrosty statystyk GDSN – koniec 2018.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych GS1 Global.

LOGISTYKA

ZAPRENUMERUJ JUŻ DZIŚ

PRENUMERATA ELEKTRONICZNA

169 PLN

(w tym 8% VAT)

- najniższa cena
- dostęp online do wydanych numerów (także archiwalnych)

PRENUMERATA PAPIEROWA

209 PLN

(w tym 8% VAT)

- sześć numerów czasopisma w wersji papierowej
- wysoka jakość druku

E-WYDANIE

31 PLN

(w tym 8% VAT)

- egzemplarz numeru czasopisma w formie e-wydania

PAKIEC

239 PLN

(w tym 8% VAT)

- Pakiet: prenumerata papierowa + elektroniczna
- sześć numerów czasopisma w wersji papierowej
 - dostęp online do wydanych numerów (także archiwalnych)



Kontakt:

agnieszka.piter@ilim.poznan.pl

+48 061 850 49 68

www.logistyka.net.pl/czasopismo

Kup książkę

LOGISTYKA

LOGISTYKA W NAJLEPSZEJ ODSŁONIE



NA LOGISTYCE ZNAMY SIĘ NAJLEPIEJ

WWW.LOGISTYKA.NET.PL

Kup książkę