Година XVI, Брой 2, март 2020
Цена 4 лв.

www.logistika.bg

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА

ТОЧНОТО СПИСАНИЕ В ТОЧНОТО ВРЕМЕ НА ТОЧНОТО МЯСТО



„Зад всеки успех стоят хората, дори той да е постигнат благодарение на технологиите."

Радослав Кошков
регионален мениджър на Schneider Electric за България, Албания, Северна Македония и Косово

ЕЛЕКТРОННА ТЪРГОВИЯ
Математически анализи създават нови бизнес модели в доставките

SUPPLY CHAIN
Логистични предсказания 2020: екстремни ситуации и нови дестинации

МОДЕРНИЯТ СКЛАД
Номинациите на IFOY: 16 машини, софтуерни решения и технологии

ISSN 1312-6261
02
9 771312 626004

Транспрес - цялостни интелигентни логистични решения

Транспрес е един от лидерите в транспорта и логистиката повече от 25 г. Компанията има ясно дефинирани цели и ценности, което помогна за изграждането на екип от професионалисти. Постоянното оптимизиране на процесите, внедряването на иновации и високото качество на работа правят компанията това, което е днес. Днес екипът наброява повече от 400 души, транспортната мрежа се простира в цяла Европа, разполага с един от най-модерните автопаркове в България и екипът продължава да влага време, усилия и средства за развитието на всички звена в компанията.

Транспрес предлага цялостни интелигентни логистични решения.

Всяка стъпка и процес в компанията са обмислени и оптимизирани така, че да срещнат нуждите на клиента. В Транспрес всеки служител съзнава важността и на най-малките пратки и се отнася отговорно към доверието, което оказват клиентите. С четвърт век опит на раменете си компанията развива широк диапазон услуги:

- ✅ **TRANSPAL - превоз на палетизирани товари**
- ✅ **GREEN COURIER - куриерски услуги на пратки до 31,5 кг.**
- ✅ **превоз на групажни пратки**
- ✅ **цели и частични товари**
- ✅ **складиране и логистика**

Благодарение на развитата си мрежа и ефективните процеси на работа Транспрес осигурява както експресни, така и гъвкави срокове за доставка. Например, ако трябва да изпратите спешно пратка, куриер ще я вземе и достави до 10 ч. на следващия работен ден. Това гарантира услугата ни Speed10. За пратките с гъвкав срок за доставка, подходяща е услугата Flex – доставка до два работни дни.

Една от най-търсените услуги е TRANSPAL, защото осигурява най-добро съотношение между маршрут, цена и срок.

Транспрес предлага оптимална транспортна цена на пратки до 1200 кг, както и съпътстващите услуги - палетизиране на пратките, палети под наем, връщане на транспортна опаковка. Компанията покрива всички видове доставки - от и до врата или офис, според нуждите на клиента. Всяка пратка може да се следи от всяка точка на света онлайн.



Ежедневни отпътувания и възможност за доставка до всяка точка в България и Европа.

Транспрес успешно си партнира с немския логистичен гигант DACHSER. Като значима част от единната европейска мрежа, предлага свързаност на българския бизнес с всяка точка на стария континент посредством повече от 400 терминала. Мрежата в България продължава да расте и в момента има 12 платформи в големите градове с обща складова площ над 13 000 кв. м. Ежедневните връзки между тях позволяват бързи доставки до всяко кътче на страната.

С разнообразие от услуги и добро планиране Транспрес гарантира на клиентите си високо качество на оптимална цена в зададения срок.



conference.logistika.bg

LOGISTICS BUSINESS CONFERENCE

SOFIA, BULGARIA

ВРЕМЕ ЗА

ИНТЕЛИГЕНТНИ РЕШЕНИЯ

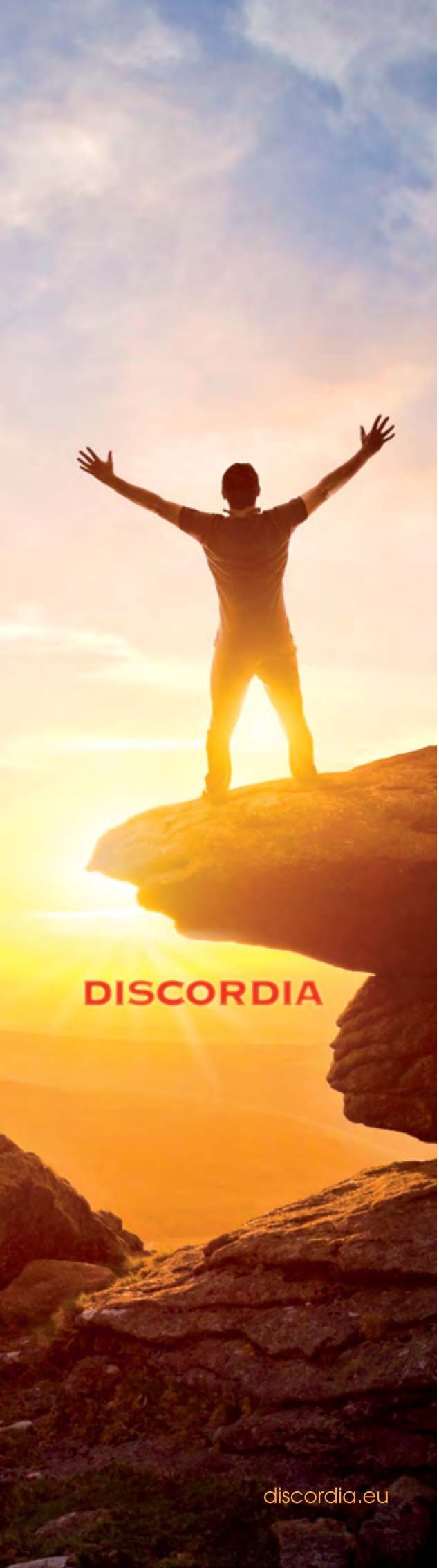
И ЗЕЛЕНА ЛОГИСТИКА

27 октомври 2020 • Sofia Event Center (SEC)

Организатор: БЪЛГАРСКА ТРАНСПОРТНА ПРЕСА

BULGARIAN TRANSPORT PRESS

BTP



Турбуленции



«Началото на 2020 г. изпрати своите сигнали, че тя е ще пълна с турбуленции за глобалната търговия, логистиката и транспорта.»

Това, което не можа да направи търговската война между САЩ и Китай, го направи COVID-19. Пекин, който тъкмо започна да възстановява разклатените търговски отношения със САЩ, получи удар под кръста от авиокомпаниите, които спряха своите полети до Китай. В доклада „Въздействието от коронавируса върху бизнеса“ се казва: „COVID-19 блокира веригите на доставки и ще намали с над 6 млн. TEU оборота на контейнерните товари в китайските пристанища. Около 80 % от обема на търговията със стоки в света се осъществяват по море, а в Китай се намират 7 от 10-те най-натоварени контейнерни пристанища в света. В близките страни – Сингапур и Южна Корея, също има мегапристанища.“ (стр. 43).

Но преди да стигнете до нея е добре да спрете на стр. 32, където друго разтърсващо събитие – Брекзит, изправи бизнеса пред неизвестни нови правила. Елизабет де Жон, директор по политиките на FTA, отговаря на въпросите на пратеник на списание Логистика за рисковете, очакванията и промените в логистичния бранш във Великобритания.

Както самолетът, така и всеки бизнес, се опитва да избегне водовъртежите на променливата среда. А началото на 2020 г. изпрати своите сигнали, че тя е ще пълна с турбуленции за глобалната търговия, логистиката и транспорта. Като се тръгне от непрекъснато еволюиращата драма около излизането на Великобритания от Европейския съюз, мине се през новите търговски диспути между големите световни икономики, Зелената сделка и Многогодишната финансова рамка за 2021-2027 г. на ЕС и се стигне до пакета „Мобилност“ и въвеждането на тол системата в България, навсякъде се очакват разтърсващи събития.

И кой ще се справи с тях? Естествено – хората и технологиите. Със своята основна тема „Индустриална трансформация“ форумът HANNOVER MESSE 2020, който ще се проведе от 20 до 24 април в Германия, се фокусира върху възможностите, предоставяни от иновативните технологии. „Четири основни тенденции променят света – дигитализацията, индивидуализацията, защитата на климата и демографските промени.“ Това каза пред журналисти д-р Йохен Кьоклер, изпълнителен директор на Deutsche Messe. Какви още иновативни решения ще представи изложението, разказва нашият специален пратеник на стр. 48.

А колкото до хората, тяхната основна задача е да запазят самообладание и да не се страхуват да поемат предварително оценени рискове – независимо дали става дума за извънредна ситуация, за важна сделка или за дигитална трансформация.

Защото : „Зад всеки успех стоят и ще стоят хората, дори той да е постигнат благодарение на технологиите.“ (Радослав Кошков, стр. 10).

Богиня МАТЕЕВА

HYUNDAI
CONSTRUCTION EQUIPMENT

ВСИЧКО ЗАПОЧВА с HYUNDAI



СТРОТЕХ ИНЖЕНЕРИНГ

София 1186, ул. „Патриарх Герман“ 140

www.strotech.bg

София: +359884 003 811; +359 889 969 920
Сервиз: +359 878 899 097
Резервни части: +359 888 222 760
Стара Загора: +359 889 581 138

Бургас: +359 889 218 794
Варна: +359 882 47 39 87
Шумен: +359 882 315 309

СЪДЪРЖАНИЕ







МЕНИДЖМЪНТ

10 **Успешният лидер е част от промяната**
Радослав Кошков, регионален мениджър на Schneider Electric за България, Албания, Северна Македония и Косово

ДИСТРИБУЦИЯ

16 **Бърза логистика с много поръчки и малък екип**
Хидростаб разширява портфолиото си и инвестира в нови технологии

ЕЛЕКТРОННА ТЪРГОВИЯ

20 **Математически анализи създават нови бизнес модели**

SUPPLY CHAIN

24 **Логистични предсказания 2020: екстремни ситуации и нови дестинации**

FREIGHTTECH 2020

28 **Бизнесът на дигиталните спедитори заема 20-о място в световната ранг листа на 3PL компаниите**

ИНОВАЦИИ

30 **Fuchs MHL334F – надежден и практичен**

СТРАТЕГИИ

32 **Английските логистици и Брекзит**

ФОРУМ

34 **Как изглежда дигиталното работно място на бъдещето**

36 **Компаниите изграждат работодателски марки**

37 **Доставките на плодове и зеленчуци – бързина и комфортно пътуване**

ТЕНДЕНЦИИ

39 **IMO с големи планове за управление на моретата**

ЛОГИСТИЧНА ТОЧКА

40 **Пристанище Хамбург с поглед отвъд мегакорабите**

АНАЛИЗ

43 **COVID-19 блокира веригите на доставки**

ТЕХНОЛОГИИ

45 **Смела визия за бъдещето**



От 14 години Акт Лоджистик е на българския пазар с водеща позиция в сектора на транспортни и логистични услуги и основен логистичен партньор за България, Европа и Близкия изток. Компанията постоянно подобрява качеството и разширява обхвата на предлаганите услуги:

Международен транспорт:

1. Сухопътен транспорт – ADR, дрехи на закачалки, произведения на изкуството, експресни пратки и:
   - комплектни товари от и до всички точки в Европа, Турция и Близкия изток;
   - групажни пратки от и за Франция, Германия, Италия, Испания, Белгия, Полша, Турция, Румъния, Гърция, Сърбия, Близък изток и др.
2. Морски транспорт – FCL и LCL;
3. Въздушен транспорт.







МОДЕРНИЯТ СКЛАД

47 Мотокарите CAT – производителност и дълготрайност

48 HANNOVER MESSE 2020: роботи и зелена енергия

50 IFOY – поглед в логистиката на бъдещето

50 RX 60 на Still поставя нови стандарти

52 Електрокарът с вградена батерия Hyster J60XNL

53 Маневреният нископовдигач Combi-CS на Combilift

54 ESR 1000 на Crown сваля бързо товарите

55 Компактният стакер ERC 216zi на Jungheinrich

56 Многопосочната Combi-CBE на Combilift

57 Хибридният рийчстакер SRSC45H9A на Sany

58 Locator на Bosch помага на машините да виждат

59 ProGlove подобрява логистичните процеси

КОЛИ ЗА РАБОТА

60 Скокът на лъва
MAN обнови цялата си гама камиони

2x2

62 Събития, книги

РУБРИКИ

2 Редакционна

6 Накратко

63 Abstracts in English language

64 Индекс на рекламодателите

Логистично обслужване:
• Дистрибуция до 24 часа до всички градове в България;
• Временни складове под митнически контрол в София, Русе и Варна;
• Митнически склад тип „А“ в София и Русе;
• Складиране и логистични услуги – подготовка на поръчки, комисиониране, етикетиране, опаковане, управление на складови наличности;
• Акредитирано представителство;
• Митническо обслужване - Одобрен икономически оператор.

Централен офис: гр. София, Казичене, ул. "Трети Март " 11,
тел.: (02) 807 45 45, факс: (02) 807 45 49, e-mail: info@act-logistics.com

Офис Русе: ул."Драва" 20,
тел.: (02) 807 45 63

Офис Варна: с. Тополи, област Варна, Местност "Козаджи", Ул. "Д-р Атанас Липов",
тел.: (02) 807 45 74;

www.act-logistics.com

Йоспед продължава напред

Името на Йобстел България ООД се променя на Йоспед ООД. В останалата си индивидуализация дружеството остава непроменено и всички отношения с клиентите продължават съобразно съществуващите договорености. Собствеността също не се променя – Йобстел холдинг ГмбХ, Австрия държи 90% от дружествените дялове, а останалите 10% са в собственост на управителя Тодор Дянков. Начинът на управление и представляващите остават непроменени – дружеството Йоспед ООД се управлява и представлява, както и досега, от управителя Тодор Дянков. Адресът на регистрация и за кореспонденция се запазва: България, гр. София, район Искър, ул. Продан Таракчиев 16 (сграда Орбит). Телефонните номера на фирмата, както на всички служители, остават непроменени.

Изграждат автоматизиран склад в Девин



Белгийската група Spadel ще инвестира 17 млн. евро в изграждането на нов, напълно автоматизиран логистичен център, и в смяната на две от производствените линии в завода в Девин. Огромната инвестиция ще позволи на марката Devin, която е част от групата Spadel от 2017 г. и е сред лидерите на пазара на бутилирана вода в България, да продължи растежа си на динамичен и висококонкурентен пазар, както и да гарантира производствените си нужди до 2028 г. Средствата ще бъдат вложени във фабриката в Девин с цел увеличаване на капацитета на 6-те производствени линии. Инвестиционният план предвижда и изграждането на нов напълно автоматизиран дистрибуционен център, с добавената стойност от значително увеличена оперативна ефективност.

„Взехме решението да инвестираме значителна сума в развитието на българския бизнес, защото сме уведени, че това е пазар, на който има значителен потенциал за растеж“, подчертава Марк дьо Боа, главен изпълнителен директор на групата Spadel.



Дискордиа получи специално отличие като работодател

Дискордиа, една от най-иновативните и бързо развиващите се транспортно-логистични компании в страната и Европа, е отличена със специален приз по време на награждаването „Най-добрите работодатели“ в България. Компанията получи сертификат за безпрецедентен лидер с най-висок процент на ангажираност на Средния мениджмънт за 2019. Инициативата се организира от ARS България, специализирана в провеждането на проучвания, свързани с ангажираността и мотивацията на служителите. Компанията заслужи наградата си благодарение на постигнатите впечатляващи 93% ангажираност сред Средния мениджмънт (Line Managers). Основните 4 индекса, въз основа на които се оценяват участниците в сертифицирането, са ангажираност, работодателска марка, лидерство и култура на представянето. През 2019 г. са анкетирани над 13 500 служители.

Intelligent Systems отвори офис в Румъния

Един от водещите Microsoft Dynamics партньори за Централна и Източна Европа – Intelligent Systems, даде официален старт на работата на своето румънско дъщерно дружество в Букурещ. Фирмата предоставя ERP, CRM и BI решения, както и специализирани системи за управление на бизнеса за ритейл, фармация, строителство, транспорт и логистика, автомобилни дилъри. Коментирайки отварянето на новия офис, Калин Цветанов, изпълнителен директор на Intelligent Systems, заяви: „Румънският пазар за бизнес приложения открива нови възможности, от които ще можем да се възползваме чрез новия ни офис в Букурещ. Така можем да допринесем за растежа на международните ни клиенти на румънския пазар и в същото време да споделим нашата експертиза в търговията на дребно, производството, автомобилния бизнес, транспорта и логистиката с местните компании, за да са по-добре подготвени в днешната високодинамична пазарна среда.“

Годишна конференция на Кофас на 9 април

Кофас обяви годишната си конференция за управление на риска, която ще се проведе на 9 април 2020 г. за осма поредна година. Темата, на която ще бъде посветено влиятелното дискусионно събитие, е „Охлаждане в икономиката и глобално затопляне – рискът като новото нормално". Форумът се провежда всяка година и благодарение на споделената информация, която оформя картината на съвременните политически и икономически рискове, носи сериозни ползи за предприемачите и мениджърите. Ключов момент в събитието са анализите на рисковете по страни и по сектори, които тази година ще бъдат представени от Грегорж Шилевич – главен икономист на Кофас груп, и Пламен Димитров – управител на Кофас България. Конференция 2020 ще включва няколко пленарни лекции и два панела, свързани с очакваната икономическа криза и със стратегиите за киберсигурност. Предвиден е и специален дебат за влиянието на климатичните промени върху българската и световната икономика, в който експерти ще сблъскат своите гледни точки.
Сред лекторите, които ще участват в конференцията, са Евелина Славкова от изследователски център „Тренд", председателят на УС на София Тех Парк Васил Караиванов, изпълнителният директор на AmCham Петър Иванов, предприемачът Мартин Ганев, заместник-директорът на Accenture България Петър Торнев, Борис Гончаров – главен стратег по киберсигурност в Amatas, Боян Рашев – управляващ съдружник в denkstatt, и др. Специална презентация за стратегии за справяне в трудни ситуации ще изнесе алпинистът Дойчин Боянов. Очаква се и потвърждение от представител на българското правителство. Конференциите на Кофас по управление на риска се провеждат повече от 2 десетилетия в над 20 страни по света. През годините тези събития се утвърждават като важни обществено-икономически форуми, на които се дискутират глобални проблеми и се предлагат стратегически решения и нови идеи в областта на икономиката.



DB Schenker внедри AGV

След успешното завършване на пилотен проект международният доставчик на логистични услуги DB Schenker внедри в работа си автономен електрически нископовдигач – AGV. Транспортната система на австрийския доставчик Agilox вече превозва празни контейнери (кошове) на разстояние от около 150 м в базата на логистичната компания в Ехинг, близо до Мюнхен (Германия). Преди това операциите са извършвани с конвенционални електрически подемно-транспортни машини. Agilox е оборудван с вилици, които могат да се използват за повдигане и спускане на товари на височина от 500 до 1000 мм. Също така машината може да разпознава заобикалящата среда и да избягва препятствията по пътя си.



UPS изгражда хъб в Швейцария

UPS започна изграждането на нов дистрибуционен център в Бюлах, близо до Цюрих (Швейцария). Очаква се строителните дейности да бъдат завършени в началото на 2021 г. и центърът да заработи. Предвижда се да се наемат около 200 души персонал. Проектът е част от цялостното развитие на логистичната зона в Bülach Nord. Дистрибуционният център ще бъде разположен на площ от близо 6300 кв.м, с капацитет за сортиране 5500 пратки на час. Това е с 50% повече, отколкото в сегашния център в Рюмланг. Хъбът ще комбинира услуги за колетни, товарни превози и доставки под един покрив и следователно ще предложи на своите клиенти по-високо ниво на ефективност.

Логистика в тропиците



Охлаждането на прясно уловената риба на брега е един от големите проблеми за дребните риболовци в Индонезия, а това е основният поминък в някои части на тази огромна страна. Специално за тях германски фирми разработиха соларна машина за лед. Тя позволява да се охлажда прясно уловената риба на брега и така да се запази до транспортирането ѝ към пазарите на страната. В съответствие с водещата идея на Индустрия 4.0 иновативната технология гарантира динамично и автоматично пригодено към наличната слънчева енергия производство на блокове лед до 1,2 тона на ден. За целта не са необходими нито електрическо захранване, нито скъпи акумулаторни системи. Ледените блокове могат да се произвеждат на място и да се използват за охлаждане на уловената риба независимо от електрическите мрежи.

Amazon разширява присъствието си в Германия

Американският гигант за електронна търговия Amazon разширява дейността си на Летище Лайпциг/Хале. Предвижда се изграждането на товарно отделение на площ 20 000 кв.м. в южната част на летището, непосредствено до съществуващия World Cargo Center. Това разширяване ще създаде над 200 нови работни места. Целта е новата сграда да се използва за подобряване на оперативните процеси. Миналата година летището в Германия е обработило 1,2 млн. тона въздушен товар, което го прави второто по големина товарно в страната и петото в Европа.

Авиокомпаниите и пощите засилват сътрудничеството си

Международната асоциация за въздушен транспорт (IATA) и Международната пощенска корпорация (IPC) подписаха меморандум за разбирателство. Целта на двете организации е да се насърчат развитието и разширяването на безопасни, сигурни, достъпни и висококачествени услуги за въздушната поща и товари, както и да се помогне на техните членове да предоставят качествени решения, съобразени с нуждите на потребителите. И двата сектора могат да спечелят от укрепването на сътрудничеството по отношение на конкурентоспособността и качеството на обслужването.

Екопроблеми пред е-търговията

В следващите от една до три години големите градове ще имат екопроблеми с доставките от електронната търговия, сочи доклад на Световния икономически форум (WEF). Съвременните технологии и закони могат да помогнат за намаляване на очакваните вредни емисии от този ръст на вътрешноградските превози.
Докладът анализира 24 технологии за доставки от последната миля, включително дронове, роботи и автономни доставки, специални шкафове за куриерски пратки и др. Към тях се прибавят и различни регулации в градовете, въвеждане на часове за доставки, интелигентно управление на трафика и други. Според WEF най-добрият сценарий е този, който комбинира интересите на превозвачите за по-бързи доставки и желанието на градовете за по-ниски емисии и по-малко задръствания. Той ще включва електрически превозни средства, нощни доставки, шкафове за куриерски пратки, динамично пренасочване и групиране на товари.

Mercedes-Benz и Ford триумфираха на Автомобили за работа 2020

Международен камион на годината 2020 е новият Mercedes-Benz Actros, Ford Transit Custom Hybrids е Ван на годината 2020, а Ford Ranger е Пикап на 2020-а. Престижните международни призове Камион на годината, Ван на годината и Международна награда за пикап бяха връчени на българските представители и вносители на отличените марки на специална галавечер в Рейнбоу Плаза, София, на 21 февруари 2020 г. Отличията бяха връчени от българските представители в международните журита.

Международните призове Камион на годината 2020, Ван на годината 2020 и Международна награда за пикап 2020 бяха обявени и връчени на производителите по време на специалните церемонии през ноември 2019 г. в Лион по време на международното изложение Solutrans.

С наградата Международен камион на годината 2020 е отличен новият Mercedes-Benz Actros.



Статуетка и плакет в България получиха Ролф-Юрген Заерле – главен изпълнителен директор на Силвър Стар Моторс, и Александър Бабанин – изпълнителен директор на Силвър Стар Моторс, генерален дистрибутор на Mercedes-Benz за България.

Гамата Ford Transit Custom Hybrids е отличена с наградата Международен ван на годината 2020. Наградата в България получи Калина Мечкова, PR и маркетингови комуникации за Ford в Мото Пфое, официален вносител на Ford за България. Новият Ford Ranger е носител на Международната награда за пикап 2020. Трофеят бе връчен на Калина Мечкова, PR и маркетингови комуникации за Ford в Мото Пфое, официален вносител на Ford за България.



Успешният лидер е част от промяната

Радослав Кошков, регионален мениджър на Schneider Electric за България, Албания, Северна Македония и Косово

Schneider Electric е негов работодател вече 20 години. Кариерата му е преминала през няколко стъпала в компанията. Обича числата 9 и 49. Смята, че има математика и в мениджмънта, защото всяко управление има свои правила. Работи в непрекъснато трансформираща се дигитална среда, но казва, че успехите му като ръководител са заради хората, а не заради технологиите. С Радослав Кошков разговаряме за човешкия и изкуствения интелект, за промяната, правилата и предизвикателствата.

– Г-н Кошков, от години се говори за дигитална трансформация на индустрията. Как бихте оценили нейната скорост?

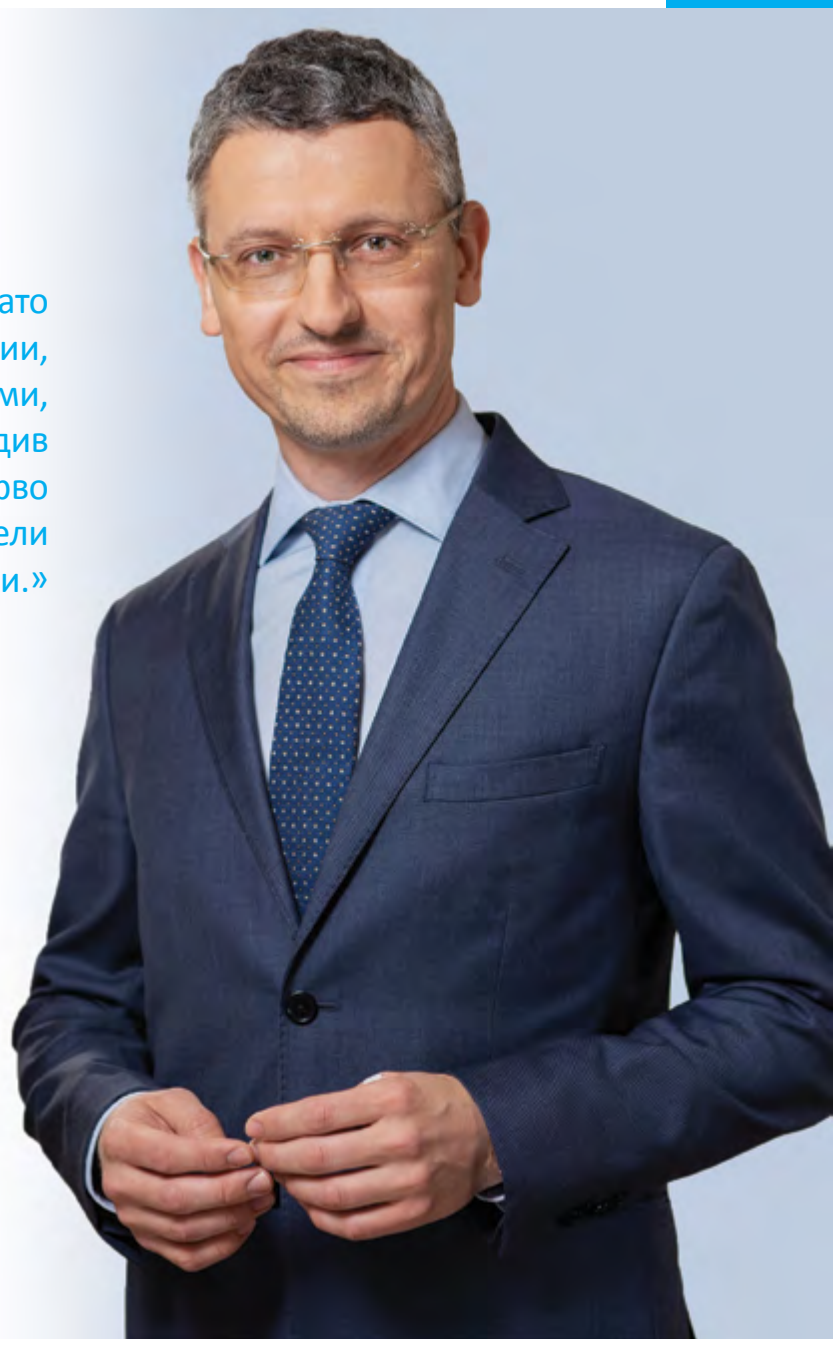
– Дигиталната трансформация в индустрията е непрекъснат процес, динамиката е голяма и затова винаги ни се струва, че сме далеч от нея. Мисля, че в България още не сме и на средата на пътя, но промените се случват много бързо и ще дам един пример от моята практика. Преди по-малко от 5 години дискутирахме дали да пуснем дигитална програма за лоялност и аргумент беше високото ниво на проникване на смартфоните. Днес всички ползват смартфони. Говоря за бързината, с която дейностите във всяка област се трансформират.

– Как Schneider Electric изпреварва тази динамика и дали в един миг тя няма да стане толкова голяма, че да не може да ѝ отговорите?

– Не се страхуваме, че няма да можем да отговорим на динамиката, с която се трансформира индустрията. Ние по-скоро предлагаме неща, за които мнозина не са се сетили, че им трябват и ще им свършат добра работа. Хората са наясно, че ресурсите за всеки бизнес са ограничени. Наясно са, че трябва да използват умни системи, които да оптимизират всякакъв вид разходи. Наясно са, че всички технологии водят към свързаност, т.е. всичко в един момент ще бъде под някаква форма част от една система, за да може отвсякъде да черпим данни, които да ни помагат да вземаме по-лесно решения. Наясно са, че информацията все повече се качва на облак и това е по-евтино, отколкото да държат огромен собствен дейтацентър или локален сървър. На всичкото отгоре изнесените от офиса дейности пестят и разходи за електроенергия. Хората знаят всичко това, но нашата задача е да им подскажем с какви продукти и системи могат да работят по-ефективно. Нашата концепция обвързва електрооборудването, което произвеждаме, с дигиталните технологии. Schneider Electric най-добре съчетава стандартната апаратура с ИТ технологиите като софтуер и хардуер. Ние предлагаме най-широкото портфолио от софтуер за управление на енергията и промишлена автоматизация и свързвайки се с клиентите, вземаме данни от тях какво искат да постигнат, да им помогнем да вземат най-правилното решение за своя бизнес. Независимо дали проектират, изграждат, експлоатират или поддържат един обект или система, нашият софтуер създава ефективност в цялата верига на добавената стойност.

– Това ли е главната цел на умната фабрика – да е шоурум на Вашето портфолио и ноу-хау, където клиентите да виждат ползата от дигиталната трансформация на процесите?

– Целта е да покажем как работят продуктите и решенията, които предлагаме. Всичко, което сме използвали в нея, е с възвръщаемост на инвестициите за по-малко от 2 години. Но не я направихме с единствената цел да показваме като шоурум как работи. На първо място това е фабрика, в която произвеждаме. И то една от големите фабрики в Европа. Вярвам във внедрените технологии, които не са само наши. Ние сме имплементирали технологии и на други фирми, които са нови и иновативни. За да убедим инвеститорите, че вложенията са ефективни, трябва възвръщаемостта на вложеното в тях да е по-малко от 2 години. Затова всички технологии, които сме въвели там, са със такъв статут. Разбира се, те се развиват непрекъснато и утре нещо, което в момента за нас изглежда не толкова икономически обосновано, може да се окаже, че вече си заслужава да бъде внедрено, тъй като технологията се е променила, станала е по-евтина и т.н. Опитваме се непрекъснато да внедряваме нови технологии, да ъпгрейдваме съществуващите системи, да поддържаме фабриката в Пловдив на най-високо ниво, защото на първо място на нас като производители това ни носи ползи. А другата ни цел е да трансферираме и имплементираме тези технологии при нашите поддоставчици, над 80% от които са в България.



«Опитваме се непрекъснато да внедряваме нови технологии, да ъпгрейдваме съществуващи системи, да поддържаме умната фабрика в Пловдив на най-високо ниво, защото на първо място на нас като производители това ни носи ползи.»

– Горди ли сте, че първи в Групата успяхте да осъществите такъв проект?

– Втори сме в Европа (първата умна фабрика е във Франция), но можем да кажем, че сме първи в Източна Европа. Имаме и други фабрики в Групата, които работят по проекта, но при нас вътрешните правила на сертификация са много сложни и трябва да преминат целия процес на внедрявания на определени технологии, за да получат smart factory сертификат.

– Коя от индустриите най-бързо откликна на посланието, което Schneider Electric отправя с тази фабрика?

– Мога да откроя аутомотив сектора и всички високоенергоемки производства. Първи откликнаха тези, които се водят като енергоемки индустрии, защото енергопотреблението им е голяма част като разход и искат да оптимизират процесите, за да са по-ефективни. Ние можем да събираме данни и да оптимизираме използването на всякакъв вид енергия – газ, вода, сгъстен въздух. И с това много помагаме на бизнеса, защото, за да въведат мерки за енергийна ефективност и за свързаност на техните устройства в производството, те трябва да разполагат с устройства за събиране на данни, наблюдение, превантивна поддръжка и подмяна на апаратурата. А при аутомотив сектора обикновено изискванията за нововъведения идват на корпоративно ниво и понякога мениджърите са изненадани, че ние го можем и го правим в България.

– Какви разширения са правени във фабриката в Радиново?

– Разширенията са два типа. Първият е чисто физическо увеличаване на работните площи, вторият е разширение на производството като нови линии. Във фабриката в Радиново голяма част от процесите са автоматизирани и там не е трудно да се пусне нова линия. Всяка оптимизация освобождава място, което дава възможност да се започне производството на друг продукт. Фабриката произвежда само и изключително автоматични прекъсвачи, но в различни разновидности като технология и начин на сглобяване. Някои от продуктите са твърде специфични, тъй като не са за пазара в България, а за различни страни, където държавният стандарт е малко по-различен. Става дума за огромно множество от различни продукти, които са от едно семейство, но за различните пазари.

– В едно интервю преди години посочвате, че Тракия икономическа зона е добро място за инвестиции, защото освен другите фактори има и работна ръка. Какво мислите днес, през 2020 г.?

– Аз продължавам да вярвам, че България е интересна дестинация за инвестиции. От гледна точка на среда, възможности и дори на начин на живот. За работната ръка темата е доста широка. Факт е, че има недостиг на хора, тъй като изникнаха много нови фабрики, но пък фирмите инвестират във вътрешнофирмени обучения на специалисти за съответната дейност. Освен това непрекъснато навлизат нови техноло-



«Уважавам човека с добро намерение, който е готов пръв да подаде ръка и да направи компромис, независимо от ситуацията, независимо дали е на война или в ежедневието.»

гии и хората трябва да са в час с тях. Така че обучението в отделните компании, и на Тракия икономическа зона като цяло, е непрекъсваем процес.

– Готови ли са хората да работят с високите технологии?

– Да. Новото поколение, навлизащо на трудовия пазар, е доста готово за промяна за разлика от предишните. Абсолютна готовност никога няма да имаме, защото технологиите ни изпреварват непрекъснато. Но ако се страхуваме, никога няма да разберем нито колко сме готови, нито тяхната силна страна.

– Питах по-скоро за готовността за съвместна работна среда и за страха на човека да не загуби работното си място.

– Това е друга тема. Да, питаха ме за умната фабрика – смятаме ли да съкратим хора. Не смятаме да съкратим хора, защото си има функции, които се изпълняват от човека. Машините и роботите се нуждаят от настройка и поддръжка, затова трябват хора, но с други компетенции. Мога да кажа, че моите успехи като ръководител в тази организация са заради хората, а не заради технологиите. Успехът на фабриката и отговорът на въпроса, защо бяхме избрани точно в България да я създадем, пак са свързани с хората – с тяхната подготовка, с желанието им да работят заедно с технологиите и с готовността им за промяна. Хората винаги ще бъдат водещите за приемането на една дигитална трансформация, за въвеждането и използването на технологиите. И това няма да се промени. Ще се променят определени работни позиции в бъдеще, но ще се появят други, за които не сме си и помисляли, че ще съществуват.

– Значи изкуственият интелект ще се чувства добре там, където човешкият интелект е готов да работи заедно с него?

– Точно така. Зад всеки успех стоят и ще стоят хората, дори той да е постигнат благодарение на технологиите. Това са хората, които ги създават и ръководят точното изпълнение на функциите, които са им възложили.

– Може ли човек да научи нещо от изкуствения

«Нашата концепция обвързва електрооборудването, което произвеждаме, с дигиталните технологии. Schneider Electric най-добре съчетава стандартната апаратура с ИТ технологиите като софтуер и хардуер.»

интелект?

– Може да научи много. Защото изкуственият интелект е адаптивен, прави нещата по-бързо и по-подредено от човека и дава добри резултати. Машините правят всичко в по-оптимизиран и по-структуриран вариант, а ние го правим по-непланирано. Но човекът е настроен да се учи с цел да постигне по-добър резултат, да израсне като личност и да предаде на някого наученото. Така че изкуственият интелект може само да стимулира човека към израстване и усъвършенстване.

– А как продуктите и системите, които създавате, помагат за опазването на околната среда?

– Винаги една от основните ни цели е била индустриите, за които работим, да щадят околната среда. В нашите дейности е заложена същата цел. Последното, което компанията заяви като план за цялата Група, е, че до 2030 г. всички служебни автомобили ще бъдат електрически. Производственият процес, освен със сигурност, надеждност и възможност продуктите да бъдат свързани, т.е. да влязат в една система, винаги се е отличавал и със зелената идея. Аз и затова харесвам тази фирма – защото основното ѝ послание е да се замислим, че хората са много на света, ресурсите са малко и ще стават все по-малко. Тоест тя ни помага да мислим за бъдещето.

– Но дали всички индустрии са готови трансформацията им към зелени процеси да стане бързо? Може би Зелената сделка на ЕС ще ускори процеса.

– Може би ще стане бързо. Говоря от позицията на технологиите, които предлагаме. Вече имаме зададени параметри, имаме измерване с устройства, които ни дават информация за влиянието на всяка дейност върху околната среда. Това е много важно, защото ако един бизнесмен няма предварителна информация, няма да има желание и няма да може да вземе решение какви точно мерки да предприеме за оптимизация. Ние можем да му помогнем с технологии, но от политиците зависи какви мерки в Европа и в световен мащаб ще се вземат за намаляване на вредните емисии.

– Какво предизвикателство стои в момента пред Вас?

– На първо място това са технологиите, които ни заливат отвсякъде, и ние също трябва да се адаптираме към тях. Дори хората, които са отдавна във фирмата и са научили много неща при честите промени, сега трябва да научат отново това, което се случва като трансформация на процесите. Пак казвам: трансформацията, която направихме (от чисто продуктова фирма, произвеждаща електропродукти и продукти за автоматизация към свързани системи с дигиталните технологии), все още е процес, който не е завършил. А и докато той тече, излизат все нови и нови технологии. Така че промяната при нас е непрекъснат процес и никой не може да постигне нищо сам, ако няма взаимовръзка с друг член от екипа. Ние започваме все по-често да работим във виртуални екипи и в среда, където ти си зависим от много други хора, както и те от теб.

– Какви са задачите на регионалния мениджър за няколко държави?

– Целта е бизнесът да се развива еднакво добре във всички географии, да се търсят възможности според спецификата на страните. Търговските операции са поверени на местни специалисти, но висококвалифицираният ни бекофис има капацитета да ги подпомага във всички територии.

– Смятате ли, че кариерното израстване в една компания носи предимства и какви?

– Има и предимства, и недостатъци. Предимствата са, че ставаш специалист в една или няколко области, познаваш фирмата отвътре и почти нищо не може да те изненада. Ако сменяш бизнеси, получаваш голямо многообразие от различни практики, което е предимство. За щастие, в Schneider Electric аз не съм бил само в един и същ бизнес. Много различни са дейностите, които съм ръководил и съм бил част от тях. От друга страна компанията тотално се промени през тези 20 години, откакто съм във фирмата, и всъщност никога не е било скучно при нас. Самата компания се трансформира и ние се трансформирахме с нея към различни хоризонти. В голяма част от работата си бях специалист в ритейла – дистрибуция, магазини, продукти, насочени към частни крайни клиенти. После минах в изцяло проектен бизнес, който е със съвсем различни участници, съвсем различни продукти, различни фирми и друг начин на водене на преговори. Всичко е различно. При индустриалните клиенти също има специфика и се получава различен поглед към бизнеса. Като се върна назад, се радвам, че съм минал през всички тези трансформации. В повечето случаи човек си казва: „Аз съм си специалист на моето си място, защо трябва да уча нещо ново?“. Това е така, но е по-скоро валидно за хора, които са експерти в дадена област. В нашия бизнес нещата се променят много динамично и ти днес може да си бил страхотен търговец или мениджър, но утре вече нещата могат да стоят по различен начин и да не си актуален. Няма как да очакваш хората да те следват, ако се опитваш да ги мотивираш, използвайки стари практики и без да се променяш.

– Кое човешко качество цените най-много?



«Едно златно правило гласи: „Говорѝ последен. Първо слушай и дори ти да трябва да вземеш решението, в разговора ще достигнеш до него.»

– Хубав и труден въпрос, защото не е едно. Уважавам човека с добро намерение, който е готов пръв да подаде ръка и да направи компромис независимо от ситуацията, независимо дали е в бизнеса, или в ежедневието. Ценя и хората, които гледат позитивно на нещата, имат цел и искат да вървят към нея. Търся тези качества и когато правим подбор на персонал. Защото ако го няма желанието да постигнеш нещо и ангажираността на съответния човек към работата, нещата не се получават.

– Какво е Вашето определение за ефективен мениджмънт?

– Има хора, които пишат книги за ефективния мениджмънт, но често те пресъздават моментните тенденции. Даже вече хората не използват книги, а дигитални технологии, за да следят най-новите тенденции в лидерството, в мениджмънта. Но има едни златни правила, без които не може. Бих казал, че успешният лидер е част от промяната. Ако не обича промяната, той няма да е лидер. Може да е мениджър в определен период от време, но ако не е част от промяната, ако не е част от трансформацията на екипа си и на себе си по време на тази промяна, значи нещо не му достига и не може да бъде лидер. Лидерът трябва да разбере, че той не е звезда. Ако смята, че е начело на един екип, за да изявява себе си, това не е лидерство. В един филм например звездите са актьорите, но той не се получава само заради добре изиграната от тях роля. Зад тях стои режисьорът. В колективните спортове е същото – зад успехите на играчите стои треньорът, който открива индивидуалните им способности, напътства ги, мотивира ги. Дори в индивидуалните спортове някой тренира и моделира играча, на когото публиката се възхищава.

– Кое е Вашето златно правило, което никога не нарушавате?

– Ще кажа кое е това, което се опитвам винаги да подобрявам. То пак е златно правило и гласи: „Говорѝ последен. Първо слушай и дори ти да трябва да вземеш решението, в разговора ще достигнеш до него.“ Това е основният принцип и в търговията. Ако някой си мисли, че продажбите зависят от много говорене и номера, греши. Да, може да помогне при уличната търговия и при определен тип промоции, но не и при сериозните търговски преговори, при които трябва да притежаваш умението да слушаш.

– Един конкретен казус: седим с Вас двамата и трябва да сключим търговска сделка. Кое е онова, освен слушането, което помага да бъде продаден един продукт?

– Основното нещо е взаимният интерес. Ние в Schneider Electric никога не мислим за еднократна сделка, гледаме в дългосрочен аспект как нещата ще се случат между нас и даден клиент. Например, ако един инвеститор направи сграда и в следващите 10 години няма да направи друга, той пак е важен за нас, защото ако нашите системи работят добре в тази сграда, потребителите ще виждат нашата марка и ще говорят за нея. А ако този инвеститор отиде в друга държава и е доволен от проекта си в нашата страна, пак ще потърси Schneider Electric за партньор. Това е дългосрочният интерес – искаме ли да постигнем заедно нещо, какво е то. Трябва да се разберем като в онази игра с портокалите – има 100 кг, на мен ми трябват 100 и на теб 100. Какво правим?

За да се договорим с човека срещу мен, трябва да се види къде ни е взаимният интерес. Може и да няма такъв. Навремето съм имал клиенти, с които не сме се засичали дълго във времето, но сме се познавали и сме обменяли опит, познания и информация. И в определен период, когато някой решава да си разшири дейността заради предишните контакти, първо се сеща за нас. Нищо, че досега не сме имали сделка – ние вече имаме изградено доверие помежду си. Така че важни са взаимният интерес и доверието. А умението да слушаш е техника при преговорите.

– А как се презареждате с енергия, за да работите по-добре?

– За щастие, имам 3-годишна дъщеря, която ме зарежда с положителни емоции и ме стимулира да бъда по-добър. Иначе не мога без музика. Обичам да пътешествам и да обменям впечатления.

Богиня МАТЕЕВА

euroShell
Card

ЗАЯВЕТЕ СВОЯТА ГОРИВНА КАРТА ОТ SHELL СЕГА



ЕДНА ФАКТУРА

ОНЛАЙН УПРАВЛЕНИЕ НА РАЗХОДИТЕ

КОНТРОЛ НАД ПОТРЕБЛЕНИЕТО

Научете повече на 0800 13 483 или на www.euroShell.bg



Бърза логистика с много поръчки и малък екип

Хидростаб разширява портфолиото си и инвестира в нови технологии

В силно конкурентната среда е необходимо да се отличиш с качествени продукти, бързи доставки и гъвкавост. Близо 6000 артикула са записани в номенклатурата на Хидростаб, вносител и дистрибутор на компоненти и системи за водопровод и напояване. Дружеството извършва пласмент на продуктите в цялата страна, като разполага с две складови бази – в Пловдив и Варна. Срещнахме се с Георги Христов, управител на фирмата, за да ни разкаже как се организира логистиката на различни по размери и вид продукти и с какви нови технологии се оптимизира работата в складовете.

Дружеството оперира на българския пазар от близо 15 години. Част е от фамилния холдинг Стабил Груп, в чиято структура влизат 6 дъщерни фирми. Първоначално стартира като съвместен бизнес в партньорство с холандска холдингова група. Когато чуждестранният партньор се оттегля от източноевропейския пазар, управлението на дружеството остава изцяло в ръцете на българските мениджъри.

Днес в складовете на Хидростаб може да се открие широка гама продукти – от полиетиленови фитинги, лозарски и овощарски инструменти до умни саксии, които „казват“ кога растенията имат нужда от вода, и автоматизирана поливна система, управлявана от изкуствен интелект. Артикулите са разпределени в 6 основни сегмента – поливни системи, градина, PVC маркучи, вътрешен водопровод, външен водопровод и отопление. Екипът разширява продуктовия си асортимент всяка година, за да бъде все по-комплексен доставчик.

„Най-силните ни сегменти са поливните системи и вътрешният водопровод. В холдинговата група работят експерти, които се занимават с проект и монтаж на системи за капково, ландшафтно напояване и други. Това ноу-хау, което сме почерпили от тях, ни помага да се развиваме успешно в тази посока. В същото време имаме доста силни позиции в дистрибуцията на поцинковани фитинги, месингови кранове и арматура“ – отбелязва мениджърът.

ДО НАД 600 КЛИЕНТИ

Екипът работи активно с близо 600 фирми, сервизи, магазини и борси за ВиК и строителни материали, търговски вериги, земеделски производители. Доставките до тях се извършват със собствен транспорт, като фирмата разполага с автопарк от 9 буса. Стоките се разделят по видове, етикетират се и се пакетират в кашони. Пратките се натоварват в транспортните средства и на следващия ден се отправят по направленията, зададени по предварителен график. От склада във Варна се обслужват клиентите в източната част на страната, а останалите – от базата в Пловдив. Това дава на екипа гъвкавост да извършва доставки до 24 часа. Правят се всекидневни доставки до клиентите в София, Пловдив и Варна, а до останалите градове – веднъж в седмицата. В извънредни ситуации доставките могат да се възложат и на куриерска фирма. Тук пратките се получават в рамките на 24 до 72 часа по график на обслужване.



ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Георги Христов е възпитаник на Варненския свободен университет „Черноризец Храбър“. Притежава магистърска степен по финанси. Присъединява се към холдинга Стабил Груп през 2008 г. Започва работа като складов работник в една от дъщерните фирми. През годините преминава през различни позиции в Хидростаб – пакетировач, приемчик склад, началник склад, оперативен мениджър, а от началото на миналата година заема позицията управител на Хидростаб.

Над 100 производители и доставчици

Фирмата внася продукти от различни точки на света. Изградени са партньорски отношения с над 100 международни производители и доставчици. От началото на тази година се предлагат и продукти от български производител, който също е част от структурата на семейния холдинг.

За импорта на продуктите Хидростаб използва услугите на логистични фирми, като стоките се внасят от страни от Европа, Азия и Америка. Транспортират се по морски и шосеен път. За вноса на продуктите по море се използват пристанищата във Варна, Бургас и Солун. Спедиторска компания организира транспортирането на продуктите от пристанищата до складовете на фирмата.

Транспортното време зависи от държавата, от която се доставят продуктите, както и от това, дали партньорът произвежда продукцията на базата на подадени заявки, или разполага с наличности на склад. „Имаме доставчици от Китай, при които е необходимо да прогнозираме количествата си за период от 5 – 6 месеца напред, тъй като производството на заявените продукти отнема около 2 месеца, а транспортът до България – още 3 месеца. От друга страна имаме партньори от Италия, Гърция, Словения, Сърбия и други европейски страни, от които доставките отнемат едва няколко дни“, коментира Георги Христов.

Управление на складовете

Фирмата разполага с два склада – в Пловдив (около 3500 кв.м покрити площи и 1800 кв.м открити) и Варна (над 1000 кв.м покрити площи и около 200 кв.м открити). Централната база е в Пловдив, като в началото на тази година е разширена. Разполага се с над 2500 палетни места и две товаро-разтоварни рампи. Складът е разделен на няколко зони, с обособена и канбан част. В тази зона са монтирани близо 5000 клетки, където се съхраняват различни артикули. Складът е подреден така, че продуктите с най-бърза обращаемост са най-леснодостъпни и се съхраняват най-близо до изхода. Складовата база е оборудвана с различна по вид и размер складова техника, стелажни, опаковъчни и етикетиращи системи. Има изградена и пряка връзка към административната част на сградата.

За доброто управление на складовете и бързото събиране на заявките помага внедрената ERP система на Microsoft. Тя позволява да се планират потребностите от стоки за складовете на фирмата. Софтуерната система е изключително важна за екипа и организацията на складовите пространства, защото ориентира

MW LOGISTICA
Спедицията с лично отношение !
Ежеседмични групажни превози от и до всяка точка на Германия, Холандия, Белгия и Франция.
Delivered

MW LOGISTICA sales@mwlogistica.com +359 899 777 555 www.mwlogistica.com



Фирмата внася продукти от различни точки на света. Изградени са партньорски отношения с над 100 международни производители и доставчици



Артикулите са разпределени в 6 основни сегмента – поливни системи, градина, PVC маркучи, Вътрешен Водопровод, Външен Водопровод и отопление

работниците къде се намира определен артикул. Когато продуктите се доставят до складовете, те се съхраняват на палетни места в кашони в оригиналните си опаковки. След като оригиналната опаковка бъде нарушена, артикулите се съхраняват в клетки.

„Софтуерът ни улеснява изключително много при събирането на заявки, тъй като самата програма подрежда артикулите по локации и задава оптималния път, който трябва да измине работникът, докато събере една заявка. Благодарение на тази автоматизация съкратихме до абсолютния минимум времето за събиране на заявки. Сега това отнема едва 10 минути средно, докато преди няколко години беше в пъти повече. Изпълнявали сме до 120 заявки за един ден в двата ни склада“, разказва управителят. Той допълни също, че онова, което отличава фирмата в силно конкурентния пазар, е изпълнението на голям брой заявки за кратко време и с малък екип. Във фирмата работят 32-ма души, 16 от които са заети в склада и за доставката на продукти. Заявените от клиента продукти се разделят, групират, етикетират и пакетират по вид артикули. Пратките се комплектуват и етикетират в кашони.

Като дистрибутор Хидростаб залага на утвърдени и качествени брандове. Към момента в портфолиото му присъстват около 15 бранда на чужди производители и 7 собствени.

Сезонност и тенденции

Прогнозирането и планирането на наличности в складовете се извършва въз основа на историята на продажбите. Екипът взема предвид сезонността на различни групи продукти. Събира информация за пазара и прогнозира какъв би бил очакваният ръст на продажби на даден продукт. Анализират се пазарните тенденции и на тази база се вземат стратегически решения при планирането на необходимостта от продукти. За да може успешно да се стартират пикови сезони, заявките към производителите се подават поне 5 – 6 месеца напред. Държат се и допълнителни наличности в складовете.

По-голямата част от продуктите е сезонна. За асортиментите в сегмент отопление пикът е от август до ноември, а при сегмента поливни системи, които основно се търсят от земеделските производители, сезонът започва в началото на март и продължава до края на юни. Процесът на прогнозиране и планиране е дълъг и изисква доста информация от клиентите, но голяма част от тях не успяват да я предоставят. Много често се случва купувачите да посочат какво точно ще поръчат през годината, но впоследствие се оказва, че са им необходими съвсем различни продукти. В такива ситуации екипът търси различни варианти, за да снабди клиента с необходимите количества. При къси срокове е ефективно да се доставят продукти от европейски производители или доставчици.

ERP системата разполага и с функционалност, която е на принципа минимум-максимум, т.е. когато запас от стока падне под определено ниво, платформата сигнализира наличностите да се допълнят до максимум.

Поръчки в последния момент

В силно конкурентната среда е необходимо да се отличиш с качествени продукти, бързи доставки и гъвкавост. Управлението на логистиката на такъв голям брой различни продукти с малък екип е предизвикателство, споделя управителят. Често клиентите подават поръчките си в последния момент. Тогава се налага бърза реакция при тяхното обработване и ново подреждане на пакетираните пратки в буса. „Стараем се да сме в крак с новостите. Възползваме се от възможностите на дигитализацията и внедряваме функционалности, приложими за нашия бранш“, коментира мениджърът.

От началото на 2019 г. Хидростаб разполага и с онлайн магазин. Той има две основни цели. Първо, да презентира брандовете, които се предлагат от компанията. Второ, чрез B2B платформата за генериране на заявки онлайн да се оптимизират работата на търговския отдел и комуникацията с клиентите.

Гена ЦВЕТАНОВА

КЪМ ДИГИТАЛИЗИРАНЕ

Поръчките от клиенти постъпват по телефон, факс, имейл и онлайн. В доста случаи записването на дадена заявка отнема повече време, отколкото събирането, пакетирането и етикетирането ѝ в склада. Затова и екипът на Хидростаб е въвел система за автоматично приемане на поръчки от клиенти чрез дигитална платформа. През собствени профили клиентите получават пълна информация за продуктите и подават онлайн заявки към фирмата. Платформата е в действие, като постоянно се подобрява, а в момента се работи по въвеждането на още два модула. Те са свързани с рекламация на продукти и с отбелязване на локацията на обектите, в които се предлагат стоките.



МАЛКИ... НО МНОГО УМНИ

360°

360° управление позволява на мотокара да се завърти на 180 ° без да спира

MAGNETIC

Електронните магнитни спирачки премахват всякакъв риск от замърсяване

Задвижваща система (RDS) осигурява плавен контрол

ПРЕДСТАВЕТЕ СИ МОТОКАР, КОЙТО МОЖЕ ДА ЧЕТЕ МИСЛИ

Новите 48 волтови мотокари Cat предлагат отлично представяне в малки и тесни пространства. С революционната си контролна система, мотокарът автоматично оптимизира стабилността, сигурността и комфорта.

02/8183003

Елтрак България ЕООД
бул."Европа" 439, София 1331
денонощен телефон: 0700 148 48
www.eltrakbulgaria.com

София:	02/818 30 03
Бургас:	056/80 68 51
Варна:	052/57 44 00
Ст. Загора:	042/28 00 80

eltrak CAT Lift Trucks



Математически анализи създават нови бизнес модели

eBag залага на алгоритми, за да ускори онлайн продажбите и доставките

Допреди години на възможността да се закупят онлайн хранителни стоки се гледаше като на екзотика или по-точно като на глезотия за по-богати хора. Днес максимата „око да види, ръка да пипне“ се пропуква и все повече хора у нас (особено в столицата) се замислят колко време биха спестили, ако си напазаруват по интернет. За необятните възможности на онлайн търговията с бързооборотни стоки, за особеностите на този бизнес, за ролята на софтуера и бързите доставки разговаряме с Иван Александров, основател и изпълнителен директор на eBag – първият у нас онлайн магазин за бързооборотни стоки.

Характерното за българския пазар е, че няма особен шанс за онлайн продажби на хранителни стоки – това ми казаха през 2012 г. специалисти от онлайн търговията (виж бр. 5 на списание ЛОГИСТИКА от 2012 г.). Като причина те изтъкнаха наличието у нас на гъста мрежа магазини за хранителни стоки, особено в големите градове, където е концентрирана основната част от населението. Две години по-късно един младеж решава да обърне статуквоо и започва да прави план как да реализира този проект.

Брак по сметка

Иван Александров е бакалавър по приложна математика, като след дипломирането си работи в софтуерна компания. През 2014 г. му хрумва идеята да направи онлайн магазин за бързооборотни стоки – хранителни и продукти за бита. „В онлайн търговията доставката на хранителни стоки е една от най-слабо развитите – разказва той. – Не защото няма потенциал, напротив, те са с най-големия потенциал, тъй като се купуват често. Проблемът е, че тяхната доставка е най-трудна. Едно е да продаваш книги по интернет, а друго – краставици, домати, месо и т.н. Този проект не може да се осъществи без собствен транспорт. Няма вариант доставките да се извършват от куриерски фирми, тъй като клиентът иска доставката да стане по най-бързия начин, а не след няколко дена.“

След много анализи Иван Александров стига до заключението, че единственият вариант това да се случи, е да работи в тясно сътрудничество с търговска верига – тя има продуктите и знае повече за навиците на клиентите. Още на първия кръг на пресяване чуждестранните вериги са отхвърлени, защото си имат своя политика, която се определя от централите им. Накрая, като единствен вариант за сътрудничество, се очертава българска верига. Тя е много добре представена в София и има добро портфолио със стоки. След кратки преговори сътрудничеството е оформено документално и от 15 май 2015 г. услугата доставка на хранителни продукти започва да се предлага от двамата партньори. Организацията е проста – веригата осигурява продуктите и пакетирането, а Кънвиниънс АД – онлайн платформата, доставките, клиентското обслужване и рекламата. Всички получени поръчки са подавани за изпълнение към различни магазини на веригата – според кварталите, в които трябва да се доставят. В магазините поръчките се набират от служителите, маркират се на касата и после се предават на шофьорите, които ги доставят по определена схема.

Първоначално поръчките се доставят от 12 до 21 ч. Поръчки, направени до 11 ч. сутринта, се доставят през същия ден след 16,30 ч. Въпреки че това не е най-удобното решение за клиентите, услугата започва да расте и бизнесът да се развива. Фирмата намира и интересно решение за домуването на колите. Те са предоставяни на водачите, за да идват и се прибират от работа с тях, като ги паркират пред домовете си. Изчисленията показали, че разходите за наем на гаражи и за гориво за лични нужди на шофьорите са съпоставими.





С помощта на софтуера постоянно се анализират и подобряват всички процеси във фирмата, така че да са още по-ефективни

След 3 години и ръст по 100% годишно се стига до ситуацията, когато хората в магазините не могат да се справят с увеличения брой поръчки и това води до забавяне в изпълнението им. Поради тази причина през 2018 г. eBag купува и оборудва собствен склад в индустриалната зона на столичния квартал Модерно предградие, който да поеме увеличаващите се поръчки. Скоро след това, през август същата година, официално се разделят с партньорите си.

По нов път

Фирмата за кратко време успява да изгради търговски и финансов отдел и да сключи договори с доставчици. Стабилизирани са операциите в склада, като всички са дигитализирани. Задачите се разпределят от WMS система и се получават от работниците на ръчни терминали.

С увеличаването на търговския отдел фирмата предприема сериозни стъпки в разширяването на портфолиото, като в момента се предлагат около 15 000 артикула. Ключова за онлайн магазина е категорията „Плод и зеленчук“, която е една от най-продаваемите.

„Фокусът не е върху цената, а върху качеството на продукта – обяснява г-н Александров. – Ние не сме стационарните магазини, които се надпреварват за най-ниска цена, като за сметка на това се жертва качеството. В началото и ние опитахме да търсим продукция с ниски цени, но после отчетохме, че това е грешка. Какво като дадеш по-малко пари, след като продуктът не става за ядене? Взехме ключово решение да заложим изцяло на качеството и това ни донесе успех – рязко намаляха оплакванията, а поръчките се увеличиха.“

За да се следи удовлетвореността на клиентите, на тях им се изпраща онлайн анкета след всяка поръчка, като средно 40% от хората я попълват. Тази обратна връзка е много ценна, тъй като дава възможност, ако има някакви нередности, те да бъдат отстранени своевременно. Впечатлението на основателя на фирмата е, че има доста положителни мнения, които мотивират колектива.

Специално внимание в портфолиото е отделено на биопродуктите и пресните меса, като целта е те да са само от високия клас. Към момента се работи активно за развитието на фермерска категория при плод и зеленчука. Целта е пресните артикули да пристигат в склада на фирмата сутринта и следобед да са при клиентите. Така ще се скъси много пътят от полето до крайния потребител, тъй като няма да се минава през централни складове, където продуктите да отлежават няколко дни. Друг съществен плюс е, че в склада за плод и зеленчука стоката не се опипва както това правят клиентите в магазините.

Под властта на алгоритъма

Част от ноухауто на компанията е, че използва собствен софтуер в своята работа. Единствено WMS решението е на друга фирма. Затова компанията поддържа инженерен екип от 7 души, който постоянно развива и доработва системата. Само за 2 години тя успява да автоматизира поръчките към доставчиците. С помощта на външно приложение се прави анализ на продажбите на всички артикули в историята на фирмата, вижда им се трендът, съобразява се очакваният растеж и на тази база автоматично се генерират заявки към доставчиците. Отчитат се и предстоящите промоции, както и сезонността на продукта. В същото време се следи доколко спрямо развитието на фирмата не излизат непредвидени пробойни в алгоритъма. Отделно ръчно могат да се коригират някои компоненти в случай на необходимост. „Не вярвам няколко души да

Компанията притежава 30 хладилни автомобила – 14 буса и 16 вана





а 16 – ванове, но фирмата планира да замени всички бусове с ванове. Бусовете са по-подходящи, ако се прави по-бавна доставка с по-голям обем консолидирани поръчки. Вановете са по-добрият избор за по-бързите доставки, а те са една от главните цели на компанията. Освен това бусовете имат по-голям разход и са по-трудни за паркиране и маневриране. Бързата доставка увеличава разходите за транспорта, но позволява с по-малко складово пространство да се реализират повече поръчки, защото стоката почти не се задържа в склада.

В момента компанията внедрява нов софтуер, който ще определя маршрутите на колите според адресите на клиентите. За по-ефективен транспорт София е разделена на зони, така че да не се пресичат проблемни булеварди. Целта е натоварените улици да се пресичат само веднъж, докато дадена кола стигне до зоната си. При закъснение по непредвидени обстоятелства – катастрофа, протести и др., водачът подава сигнал и платформата веднага пуска есемес на клиента, че ще има закъснение и каква е причината за него. Фирмата отчита закъснения под 3% от поръчките, като целта е те да бъдат намалени до 1%.

Иван Александров, основател и изпълнителен директор на eBag: «За да направиш онлайн магазин, трябва да смениш изцяло модела на работа.»

могат да правят смислени заявки на такъв голям обем продукти – смята г-н Александров. – Дори да могат, това е икономически неиздържано. Никой не може да ме убеди, че човек може да направи по-добър математически анализ, отколкото дадена програма."

Всяка постъпила поръчка се подава към складовия софтуер. Там се разпределя за пикиране, като четирима-петима души събират продуктите от различни зони. След това един я консолидира, слага ѝ баркод и готовите торби се изкарват на местата за експедиция. Софтуерът посочва на кое място според зоната за доставка да се поставят торбите, така че да са по-удобни на доставчиците. При следваща доставка клиентът може да върне старата найлонова торбичка, като тя се изпраща за рециклиране. От февруари тази година във фирмата минават на хартиени торби.

Бързи доставки

В момента компанията прави доставки в порядъка от час и половина до 4 – 5 часа. Такъв е средният диапазон в зависимост от това, кога е направена поръчката. Поръчки за същия ден се приемат до 19 ч. вечерта. Целта в момента е да се увеличи скоростта през деня, като максималното време за доставката стане до 3 часа. До една година ще се търси още поголямо намаляване на това време, като се въведе експресна доставка до 2 часа.

Предизвикателството за тази стъпка е много голямо, тъй като е свързано с увеличаване на колите и с промяна на маршрутите. В момента компанията притежава 30 хладилни автомобила. От тях 14 са бусове,

Върхът на айсберга

Софтуерната платформа е разработка на eBag. „Повечето клиенти виждат един сайт, който обаче е само върхът на айсберга – казва г-н Александров. – Зад него стои система, която управлява почти всички процеси в компанията. Тя ни позволява да сме по-ефективни, по-бързи и да правим нещата с по-малко човешки ресурс, защото повечето от тях са автоматизирани. Така те могат да се следят и контролират много по-добре. Не използваме чужд софтуер, тъй като за нашия бизнес няма готова програма. Имаме собствен софтуер, който се разработва постоянно от инженерния ни отдел. Той е жив организъм и никога не спира. Няма как да ползваме друг софтуер, защото за този вид бизнес няма готов софтуер."

Засега фирмата не планира да продава и имплементира своята платформа, тъй като тя има ключово предимство за тях. Освен това компанията иска да се фокусира единствено върху основната си дейност – онлайн търговията на бързообортни стоки. Само в София пазарът е толкова голям, че едва ли скоро ще бъде наситен.

Според г-н Александров с темповете, с които расте компанията, складът им от 3000 кв.м може да отеснее още през следващата година. Макар пазарът в столицата да е необятен, от фирмата планират тази година да започнат да предлагат услугата и в други градове на страната, по-точно в Перник и Пловдив. Доставките ще се правят от София, като за Пловдив само ще се наеме допълнителен склад за кросдок.

Трите модела

„Има различни модели за развитие на онлайн търговията с бързооборотни стоки – обяснява г-н Александров. – Единият са автоматизираните складове на Ocado. Те изглеждат доста интересни, от една страна, но са подходящи само за мегаполиси и освен това доставката при тях става бавно. На теория ти си оптимизирал събирането на поръчките на 50%, но преди това си налял милиони в оборудване. Вторият модел е партньорство с търговска верига, както бяхме ние. При него може да се направи по-бърза доставка в известна степен, но често не знаеш наличностите на магазините и не контролираш процеса. Може да има и по-малко работещи каси и да отнеме доста време да се маркират стоките при тях. И третият модел е нашият – със собствен склад и транспорт, чрез които можеш да осигуриш бързи доставки. За мен той е най-работещ в българските условия."

Мениджърът нарече мит твърдението, че онлайн търговията не изисква големи вложения. Със сигурност инвестициите, които трябва да направи една верига, за да покрие София и за създаването на онлайн магазин, са коренно различни. Но и онлайн бизнесът не се изгражда с малко пари. Хората очакват, че ще си направят един сайт и готово. Други си мислят, че всичко е въпрос на маркетинг, но той идва накрая. За да се промотира един продукт, трябва да е достатъчно добър. Освен това доставките на бързооборотните стоки трябва да са бързи. Никой няма да чака 3 дни за храна, ако може да отиде до магазина и да си я набави.

Този вид бизнес е твърде различен от традиционния ритейл. В момента нито една от големите вериги няма добре развит онлайн бизнес. Причината е, че той няма нищо общо с магазините, необходими са друго мислене и друга логистика.

„За да направиш онлайн магазин, трябва да смениш изцяло модела на работа – съветва търговците г-н Александров. – Въпросът е дали си готов на една толкова голяма промяна. За да си добър в онлайн магазин, може да се окаже, че офлайн продажбите трябва да ти станат второстепенни. Затова и ние нямаме планове да отваряме физически магазини и да се боря с веригите на ниво локация. Защо да се боря с тях, след като съм почти сам на такъв огромен пазар като столичния."

Корпоративна култура

В момента в дружеството работят около 125 души. Има различни отдели със своите тим лидери. Постоянно се анализират процесите, като стремежът е да се подобряват непрекъснато моделите на работа. За да се предостави услуга на качествено равнище, всички трябва да работят като един.

За краткото си време на съществуване компанията е изградила своя корпоративна култура на работа в екип, подобна на тази в софтуерните компании. До септември 2019 г. е имало проблеми с наемането на хора. След анализ е подменен HR екипът на компанията и вече се работи с нова стратегия за привличане на служители. „Визията ни е да търсим хора с подходящото мислене и желание да се развиват, а ние да ги обучаваме – разказва г-н Александров. – Всички искаме готови хора, но такива или няма, или идват с неправилно мислене. Има доста хора, които може да са добри професионалисти, но когато влязат в екип, това им действа деструктивно. За мен е по-важно да имаме хора с подходяща нагласа, които дългосрочно ще допринесат за екипа на компанията, отколкото добър професионалист, който след 1 месец ще развали отбора и ще трябва да уволним него и още двама, защото те вече са тръгнали по неговия път. Мениджмънтът изисква да се отдалечиш малко от оперативната част, защото, ако тя те засмуче, всичко останало остава на заден план. Старая се да не губя връзка с оперативната част и същевременно да мога и да се отдръпвам назад, за да върша и стратегическата работа."

Васил ВАСИЛЕВ



Логистични предсказания 2020: екстремни ситуации и нови дестинации

Какво ще се превърне в основен приоритет и какво ще остане на заден план?

Новите 12 месеца вече започнаха бързо да отминават и е време логистиката и транспортът да изградят една по-мащабна визия за мястото си в света. От Европейската зелена сделка до автономните кораби лицето на индустрията се променя. За бранша това означава, че трябва да насочи всичките си мечти и сили към изграждането на стабилна 2020 г.



IATA очаква подобрения за въздушното карго през 2020 г.



До 2040 г. до 17 % от всички кораби в океаните ще бъдат автономни

Изминалата година бе пълна с екстремни турбуленции за глобалната търговия, логистиката и транспорта. Непрекъснато еволюиращата драма около излизането на Великобритания от Европейския съюз, новите търговски диспути между големите световни икономики, както и новите изисквания, свързани с опазването на околната среда, опънаха нервите на цялата индустрия. Нагласите за 2020 г. се базират на всичко случило се през изминалите 12 месеца, но има и капка надежда.

Попътен вятър

Индустрията на въздушното карго изпита редица затруднения през 2019 г. заради негативните ефекти от търговската война между САЩ и Китай, намаляването на стокообмена на глобално равнище, както и широкото забавяне на икономическия растеж. Независимо от това обаче Международната въздухоплавателна асоциация IATA очаква няколко малки, но значими подобрения за въздушното карго през 2020 г. В годишния си доклад от асоциацията предричат, че световната индустрия ще създаде приходи от 29,3 млрд. долара през годината. Това е доста над очакваната печалба от близо 26 млрд. долара за 2019 г.

Ако тези предсказания се сбъднат, настоящата година ще бъде 11-ата по ред, в която въздухоплавателната индустрия ще отчете печалба. Според доклада обаче за първи от 2012 г. насам превозите на стоки по въздуха се обърнаха на загуба през 2019 г. Спадът в търсенето от 3,3% на годишна база бе най-силният от 2009 г., когато световната икономическа криза бе в своя пик. Превозите на стоки паднаха до 61,2 млн. тона през 2019 г. спрямо 63,3 млн. тона през 2018 г. Очакванията са, че трафикът на карго ще се покачи с 2% през 2020 г., а обемът на превозените стоки ще стигне до 62,4 млн. тона. Приходите ще продължат да се свиват с до -3%, но това е подобрение от -5%, отчетено през 2019 г. В крайна сметка индустрията ще отчете по-малко приходи за трета поредна година от около 102 млрд. долара, или -1,1%.

В първия месец на 2020 г. IATA разпространи данни за глобалното въздушно карго от ноември 2019 г. Анализът показа, че се отчита спад от 1,1% в търсенето на карго в сравнение със същия период отпреди година. Това от своя страна носи 13-ия пореден месец, в който пазарът на карго превозите със самолет отчита спад на обемите.

Различните региони отчитат различни статистики. Северна Америка е отчела спад от 1,1% заради бавния растеж на американската икономика и търговските спорове с Китай. Европейските превозвачи обаче

са отбелязали увеличение от 2,6% за същия период. Това се дължи на по-добрите от прогнозните показатели на няколко големи европейски икономики.

Компаниите в Азия са отчели спад от 3,7%, което е най-тежкият удар за един месец по целия свят. Последните развития около икономическото стабилизиране на връзките САЩ – Китай и силните азиатски икономики обаче дават повод за положителни очаквания. Големият китайски оператор SF Airlines планира да пусне редовна карго линия между първата и втората по големина световна икономика тази година, след като получи одобрение от американските власти. Новата услуга е част от международната стратегия за развитие, в която са включени и няколко европейски дестинации, работещи още от 2019 г.

На върха на вълната

За трите големи европейски пристанища Ротердам, Антверпен и Хамбург изминалата година бе предимно позитивна. Според данните, предоставени от пристанищата в Нидерландия и Белгия, те са отчели ръст съответно от 3,8% и 6,4%. В Хамбург обработените контейнери са увеличени с 6,9% и пристанището е успяло да възвърне позициите си на пазара.

„Големите печалби на пристанището в Хамбург се дължат главно на четири нови трансатлантически курса, които свързват порта с източния бряг на САЩ, Канада и Мексико – казва Алекс Матерн, управител маркетинг в германското пристанище. – В класацията на порта за най-големите търговски партньори САЩ са се изкачили от 17-о място на второ."

Независимо от всички негативни и предизвикателни събития като Брекзит, новите правила за горивата и новите митнически разпоредби, представянето на сектора е като цяло добро и големите пристанища са успели да отчетат една добра 2019 г.

Според управителя на пристанището в Антверпен Жан Вандермерен „неяснотите в световната търговия все още не са оказали влияние върху нашите обеми. Всъщност те продължават да нарастват." През 2020 г. белгийското пристанище ще продължи да работи върху подобряването на устойчивостта и мобилността си, като консолидира карго трафика по-ефективно, заложи на дигитализацията на пристанищната инфраструктура и координираното управление на железопътните връзки.

Нови пазари

Фаза 1 на търговското споразумение между САЩ и Китай от декември 2019 г. доведе до минимална деескалация на търговската война между двете суперсили и донесе глътка свеж въздух на транспорта и логистиката.

Независимо от това обаче никой не очаква, че напрежението между двете държави ще бъде драстично намалено. Всъщност се смята, че търговската война ще доведе до пълна промяна на структурата на търговията, като глобалните вносители ще преместят много от дейностите си от Китай към Виетнам, Тайван, Бангладеш и Южна Корея.

Тайланд, Мексико и Индия показват ранни знаци, че искат да бъдат следващите предпочитани пазари. Индия става изключително атрактивна според Стив Фелдер, управител на Maersk Южна Азия: „С непрекъснатите предизвикателства пред световната икономика и търговските напрежения между големите икономики много големи вносители започват да проучват търговските алтернативи на Китай." САЩ се показаха като силен търговски партньор на Индия и е отчетен ръст както в износа, така и във вноса. Индия от своя страна става и по-добро място за правене на бизнес според Световната банка. Това е голяма възможност да се привлекат световните гиганти и да разраснат търговията си от азиатската държава.

WMS StoreIT

- Безпроблемно внедряване и бързина на системата
- Пълна автоматизация или роботизиране на складовите процеси
- Оптимизация на транспортните задачи и маршрутите
- Поддържане на различни фирми в един склад
- Платформено независима система: Linux, Windows
- WEB базиран интерфейс, БД: PostgreSQL, MS SQL, ORACLE, MySQL
- Мобилни приложения (мобилни уст-ва, терминали за кари)
- Интеграция с ERP системи (SAP, Microsoft Dynamics NAV и др.)



Системата се предлага като лиценз за еднократно придобиване или абонаментна услуга.

1612 София, ул. Ами Буе 84, ет. 6 • 02 439 82 61 • 0888 588 111• sales_ifd@ifd-sofia.com www.ifd-sofia.com



Сграда-кораб в пристанището на Антверпен

Според доклад на Maersk от периода юли-септември 2019 г. Индия е сред най-големите търговски партньори на САЩ. Това се доказва и от увеличаването на износа с 12%, водено от производството на мебели, автомобили, текстил и облекло. Вносът от САЩ е нараснал с 6% и се води от метали, пластмаса и гума.

„Правителството има амбициозната цел да стигне до икономика от 5 трилиона долара – споделя Фелдер. – За да осъществи плановете си, ще се наложи да има фокусиран метод за внедряването на реформи и мерки, които драстично да подобрят инфраструктурата, така че да се даде тласък на логистиката и допълнително да се прегърнат дигиталните технологии, колкото се може по-бързо."

Американските превозвачи също отговарят на увеличеното търсене и разширяват дейностите си към Индия. Delta Air Lines Cargo пусна първата си нонстоп линия между Ню Йорк и Мумбай. „Това е интересна нова дестинация за нас, а огромните връзки на Ню Йорк с останалите части от страната предоставят на клиентите ни огромни възможности за внос и износ, тъй като пазарът расте непрекъснато", смята Гонзало Хернандез от Delta Cargo Sales Европа, Близък изток, Африка и Индия.

Европейски амбиции

Амбициозните цели на Европейската зелена сделка, които бяха обявени през декември, ще превърнат Европа в първия неутрален континент до 2050 г. Сделката включва от 50% до 55% намаляване на вредните емисии до 2030 г. и нов закон, който да ускори нулевите емисии до 2050 г.

За да подпомогне прехода, Европейската комисия обеща 100 млрд. евро заедно с такса върху емисиите на внос извън ЕС, които нямат достатъчно стриктни цели за емисиите си. Според комисията транспортът е отговорен за 27% от вредните емисии в Съюза. Това означава, че е необходимо да се направят намаления от 90% на транспортните емисии, за да се постигне целта.

Всички видове транспорт ще трябва да бъдат част от инициативата. Зелената сделка включва промотирането на устойчиви алтернативни горива, като биогориво и водород в авиацията, контейнерните превози, сухопътния транспорт, където електрифицирането върви с пълна сила.

Освен това търговията с емисии ще се разпространи и до морските превози, както и ще намали позволените безплатни емисии за авиолиниите. Друга мярка е подобряването на качеството на въздуха в близост до летищата, като се справи със замърсяването от самолетите и летищните операции. Корабите в европейските пристанища ще бъдат принудени да използват електричество. До началото на лятото Европейската комисия ще представи пълен план за това, как да се постигнат тези цели до 2030 г.

Корабите също

Изискванията на IMO за намаляване на сярата в корабното гориво влязоха в сила от началото на годината. Очакванията са, че това ще намали вредните емисии с до 77%. Корабите с инсталирани системи за пречистване на газовете ще продължат да използват старите горива. Китай също съобщи, че тези ограничения ще бъдат в сила за цялото крайбрежие на страната. Според DVS превозвачите ще променят начина, по който определят цените си, за да отговорят на по-високите разходи. Очакванията са, че промяната от едно гориво към друго ще доведе до покачване на цените за кратко.

На глобално равнище все повече компании обединяват сили и така пред IMO се представя проект, който включва големи играчи в индустрията. Целта е да се намери начин корабоплаването да стане напълно екосъобразно. Предложението ще бъде финансирано от собствениците на кораби и линии, които ще похарчат 5 млрд. долара за 10 години в търсенето на решение. Основната цел е да има борд, чиято задача е да създаде по-зелени методи за корабоплаване от нови източници. Финансирането е базирано на всеки тон закупено гориво. IMO ще разгледа предложението през март 2020 г., а инициативата може да започне да работи от 2023 г.

Автоматизация

Според доклад на IMO очакванията са, че до 2040 г. до 17% от всички кораби в океаните ще бъдат автономни. Този вид кораби се разработват в Европа и Азия. Първият напълно автономен кораб започва работа в Норвегия. Засега той все още работи с екипаж, но до 2022 г. машината ще извършва всички операции напълно сама. Основната задача на международните организации тази година е да приключат законодателните пречки и да започнат реални превози съвсем скоро.

Ники БОЖИЛОВ

(По материали от чуждестранния печат)



Увеличете гъвкавостта на Вашия транспортен бизнес

на timocom.bg

TIMOCOM
AUGMENTED LOGISTICS

Unimasters

Бизнесът на дигиталните спедитори вече заема 20-о място в световната ранглиста на 3PL компаниите

Почти цял век веригата на добавената стойност в логистиката остава една и съща. Спедиторът получава поръчка за транспорт, създава необходимата организация, взема стоката и я доставя до крайния клиент. Но в последните няколко години новите технологии и бизнес модели в транспорта и логистиката родиха т.нар. FreightTech – дигитални процеси и интегриран интернет базиран софтуер, обединени под един термин, който ще промени изцяло начина на работа на всички участници в логистичната верига в бъдеще. В следващите няколко публикации ще разгледаме тенденциите в дигитализацията на транспортния бизнес, развитието на авангардните софтуерни решения и възможните пътища за постигане на конкурентно предимство.

FreightTech тенденции 2020

Можем да отличим 6 основни тенденции в създаването и използването на софтуерните решения за транспорта и логистиката от Индустрия 4.0 през тази година, които спомагат за бързото повишаване на производителността и конкурентоспособността на логистичните компании:

- Софтуер като услуга (SaaS), чийто достъп е чрез интернет браузър до добре защитени компютърни „облаци", с интегриран вътрешен обмен на съобщения и документи между потребителите.
- Автоматизация и роботизация на трудоемки и отнемащи време рутинни процеси, чрез което се увеличава бързината на работа и се елиминират човешките грешки.
- Стандартизация и подбор на блокчейн решения, играещи ролята на световен стандарт, при които се засилва влиянието на Алианса на блокчейн операторите в транспорта (BiTA), чийто брой вече надхвърля 300 членове. Като водещ стандарт на този етап се очертава TradeLens, разработен съвместно от IBM и Maersk Line.
- Свързаност на спедиторите, транспортните брокери и клиентите чрез общи мобилни или уеб приложения, които се предлагат от високотехнологичните играчи в индустрията, като Flexport, Uber Freight, Project44 и др. Така „икономиката на споделянето" се превръща в основна движеща сила.
- Разполагане на fulfilment центровете и доставните депа в непосредствена близост до клиентите и въвеждането на точни прогнозни времена за доставка с възможности за проследяване в реално време.
- Засилваща се прозрачност на процесите от използването на сензори, датчици и други контролни измерители, познати като „интернет на нещата" (Internet of Things)

FreightTech100 на FreightWaves

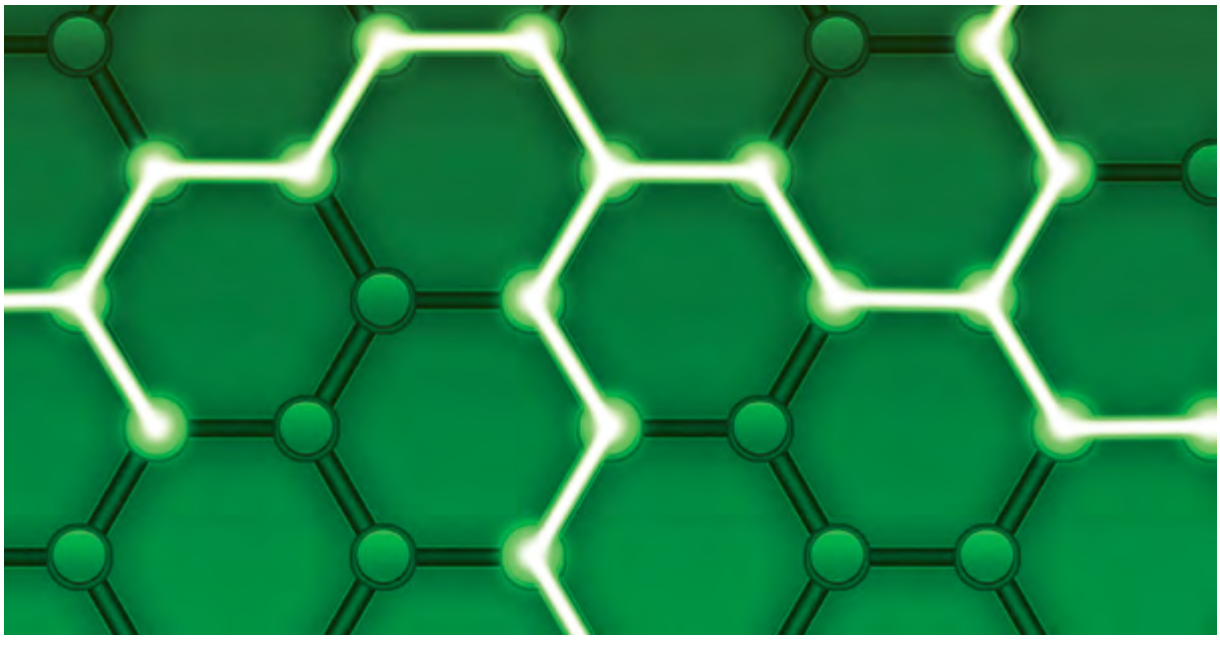
Изследователският институт FreightWaves (САЩ) вече две поредни години приема номинации за класация на най-иновативните компании в транспорта и логистиката. За първите 100 класирани компании през 2019 г. бяха направени над 500 препоръки. Специален външен панел от оценители и представители на индустрията гласуват кои да бъдат победителите. Окончателните резултати се обобщават и представят от счетоводната фирма Katz, Sapper & Miller (KSM), които правят две отделни класации – Freight.Tech 100 и Freight.Tech 25 на най-иновативните компании.

За абсолютен победител и през двете години е обявена компанията Amazon.

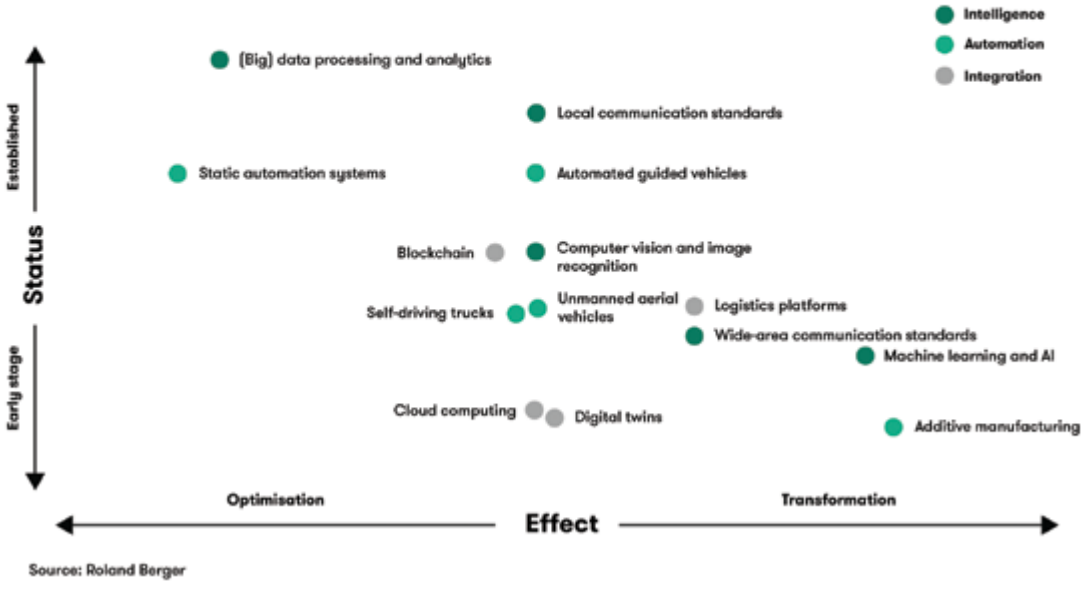
FreightTech и бъдещето на индустрията

Според консултантската компания Roland Berger бъдещата дигитална екосистема на транспорта и логистиката ще включва три FreightTech сегмента – аналитичност, автоматизация и интеграция, и четири основни категории – събирателни метаплатформи, интегриращи логистични платформи, оператори на материални активи от следващо поколение и дигитални мрежи. Ето защо днешните логистични компании трябва да направят още сега своя избор в коя категория искат да попаднат и бързо да планират нужните за това ресурси и инвестиции.

Само отличната комбинация и интеграция на посочените три сегмента в единна екосистема от свързани



Статус и ефект на софтуерните приложения в транспорта и логистиката



Source: Roland Berger

платформи може да доведе до управление на изключенията и оптимизация на доставките в реално време. Ето защо инвеститори от всички краища на света, които разбират нуждата от тази дългоочаквана промяна в индустрията, наляха през 2018 г. в нови технологични стартъпи 2 млрд. щатски долара, а през 2019 г. увеличиха инвестициите до 12,5 млрд. Така общият резултат на дигиталните логистични платформи достигна финансов резултат, който кумулативно би ги наредил на 20-о място в световната ранглиста на 3PL компаниите.

Рубриката се води от Николай БОЖИЛОВ
изпълнителен директор и председател
на СД на Юнимастърс



Fuchs MHL334F – надежден и практичен

Един от най-надеждните и практични модели на немския специалист по претоварващи машини Fuchs е MHL334F, предназначен за работа с дървен материал. Официален представител на Terex Fuchs за България е фирма Роланд Трейдинг ООД.

Мобилната индустриална претоварваща машина Fuchs MHL334F е най-малката от гамата на Fuchs, която се използва в дървопреработващата промишленост. Компактните размери и голямата ѝ маневреност я правят удобна за работа в ограничени пространства. Работното тегло на машината е от 22 до 27 тона. Захранва се от 4-цилиндров турбодизелов двигател с водно охлаждане Deutz TCD 4.1 L4, отговарящ на екологичните стандарти на Европейския съюз по Етап V. Агрегатът е с мощност 156 к.с. (115 kW).

Fuchs MHL334F е с максимален обхват на стрелата до 11 м. Моделът е подходящ за работа с тежки товари. Дължината на рамото е 6,5 м, а на стрелата – 4,5 м. Конструкцията на стрелата е специално пригодена за работа с дървени трупи. Освен с 5-челюстен грайфер, подходящ за дървен материал с дължина до 1 м, на машината може да бъде монтиран и 2-челюстен грайфер за работа с материал с дължина до 6 м.

Товароподемността на MHL334F е от 2,4 до 13,4 тона. Ходовата част на този модел и ниският център на тежестта му гарантират изключителна стабилност при движение във всички посоки, дори с изцяло разпъната стрела. Машината е идеална например за работа във фабрики за пелети, където може да разтоварва дървения материал и да го складира. Впоследствие с нея могат да се захранват и дробилките.

Качествена защита

Тази претоварваща машина на Fuchs има качествена защита, която я предпазва от повреди при работа с дървения материал. Кабината е фиксирана и е с подсилена конструкция. Оборудвана е и със защитна рамка. Кабината има пожарогасител, който е задължителен за този тип машини. Гумите са бандажни с междинни пръстени, а калниците намаляват вероятността от нежелани замърсявания. Добре защитени са и дизеловият резервоар от дясната страна на машината, както и цилиндрите на основната стрела. Моделът е снабден и с циклонен прахоуловител за въздушния филтър. За още по-голяма безопасност MHL334F разполага с камери, показващи изображения отзад и странично. Машината има голям брой LED работни светлини, фарове и мигачи, което е особено полезно при дървопреработването, където се работи и нощем. Затова е важно работното пространство около машината да е добре осветено.

За разлика от машините за скрап на Fuchs, които са с 4 стабилизатора, шасито на тези за работа с дървен материал е с една или две опорни дъски. Едната е стандартна, а втората е опция. Завиването на MHL334F се извършва само с джойстик, което осигурява по-добра видимост към работната зона и по-голям комфорт на оператора. Трансмисията е двускоростна. Машината разполага със звукова аларма, която се активира при движение назад.



Машината се захранва от 4-цилиндров турбодизелов двигател с водно охлаждане Deutz TCD 4.1 L4, отговарящ на екологичните стандарти на Европейския съюз по Eman V, с мощност 156 k.c. (115 kW)

Fuchs MHL334F е с два отделни радиатора за хидравликата и двигателя. Това допринася за по-доброто охлаждане на машината, а също и за по-лесната ѝ поддръжка. Двупосочната перка на хидравликата и двигателя спомага както за охлаждането, така и за прочистването на компонентите. Това е изключително полезно при работа в силно запрашена среда.

Добра сервизна пригодност

Fuchs MHL334F предоставя бърз достъп на техниците от сервизната платформа към важните компоненти и агрегати. Удобно и безопасно се достигат двигателят, въздушните филтри и др. Работата на сервизните техници е значително улеснена и от модерната телематик система за диагностика и контрол. Тя предоставя необходимите данни за техническото и работното състояние на машината, включително наближаващите сервизни интервали; дава съобщения за дефекти; следи налягането на маслото, температурата на двигателя, на охлаждащата течност и др. В същото време дистанционно предаваната информация за работното ѝ състояние помага на собственика или ръководителя на автопарка да оптимизира разходите за експлоатация и поддръжка. Освен дистанционната диагностика операторът по всяко време може да направи такава и в кабината и да провери всички работни параметри. За още по-голямо улеснение моделът разполага с CAN-Bus – изключително модерна технология при мобилните индустриални машини за директно и лесно диагностициране на дефекти и проблеми. В допълнение машината разполага и с интелигентна система за тестване на електрическите предпазители.

Вътре в кабината е удобно за работа – има радио, климатик и 8-степенно парно отопление. Седалката е регулируема и комфортна. Високотехнологичният 7-инчов дисплей със софтуер на български език предоставя бърза и детайлна информация за всички процеси в машината.

Мартин СЛАВЧЕВ

РОЛАНД ТРЕЙДИНГ ООД
ISO 9001:2008 certified by TÜVRheinland®
тел.: 02 80 66 222, www.roland-terex.com







ПРЕТОВАРВАЩИ МАШИНИ ЗА ДЪРВЕН МАТЕРИАЛ

FUCHS A TEREX BRAND

Английските логистици и Брекзит

Елизабет де Жон, директор по политиките на FTA, разказва за рисковете, очакванията и промените в логистичния бранш на Острова

Елизабет де Жон е директор по политиките на Асоциацията по транспорт и товари. Разполага с над 20 години опит в сферата на транспорта, като бизнес анализи, разработване на политики и други. Присъединява се към Асоциацията през 2017 г. от групата за железопътни политики, като преди това е работила в Министерството на транспорта.



– Г-жо Де Жон, какви са големите заключения от проучването на нагласите сред логистиците във Великобритания?

– Два от изводите намирам за изключително интересни. Първият е свързан с падането на конкурентоспособността на Великобритания. През 2018 г. ние бяхме 8-ата най-конкурентоспособна страна в света от 140, а само за една година сме загубили две места. Като се вгледаме по-дълбоко в този резултат, виждаме, че се справяме много зле в областта на пътната свързаност и сме на 29-о място. На ниски места сме и по ефективността на железниците, летищата и пристанищата.

Другото голямо заключение е намаляването на логистичните печалби. През последните няколко години индустрията оперираше на печалби от около 4%, а сега те са се свили до притеснителните 2%. Тези печалби не позволяват инвестиции или увеличаване на разходите и поставят в риск индустрията, която държи нацията ни, доставя материали и части и обслужва всичко останали сфери.

– Брекзит ли е единствената причина за тези ниски печалби, или има и други?

– Брекзит е голям фактор, но доста по-малко компании, отколкото бихте очаквали, подготвиха сценарии за него. Може би причината се крие в това, че печалбите са изключително ниски, тъй че те нямаха капитал за инвестиции и много ходове. Несигурността около излизането от ЕС накара много компании да отложат инвестициите си, които можеха да доведат до по-добра ефективност.

Няколко други елемента направиха условията за търговия трудни. Пазарът на работна ръка е ограничен и има притеснения за увеличаването на заплатите. Растежът на брутния вътрешен продукт намалява, а индустрията на бързооборотните стоки постоянно се променя, клиентите сменят навиците си и ние трябва да се адаптираме. В обстановка на подобни неясноти е разбираемо, че бизнесът иска да задържи статуквото, преди да поеме рискове и да инвестира в проекти, които могат да отнемат капитал от жизненоважните процеси.

– Много магазини по търговските улици във Великобритания затварят врати. Как се отразява това на логистичната индустрия?

– Случващото се по търговските улици несъмнено ще повлияе върху търсенето на логистични услуги. През последното десетилетие навиците на клиентите се промениха – намаляват посещенията в магазините и има увеличение от 20% в онлайн търговията.

За логистиката проблем са и зоните за чист въздух. През следващата година ще бъдат въведени

нови такива зони в много градове из страната. Собствениците на камиони ще трябва да плащат такси, за да влизат в центъра на градовете, а някои дизелови камиони ще бъдат напълно забранени. Логистичните компании ще трябва да сменят не само превозните средства, но и начина, по който оперират. Ще стане много трудно за логистиците да доставят до централните търговски улици, особено когато няма никакви изравнени стандарти и всеки град прилага различни схеми.

– Могат ли малките и средните компании да се конкурират с големите предприятия?

– Виждам пълна промяна в начина, по който логистиката ще изглежда, имайки предвид как трябва да еволюираме, за да постигнем тези екологични стандарти. Без подкрепата на правителството ще е доста по-лесно за големите компании да бъдат първи на пазара при приемането на новите технологии и развитието на различни камиони. По-малките бизнеси често са изправени пред финансови предизвикателства, когато става дума за адаптиране към нови начини на работа.

Ако оперирате по-малък флийт, който не спазва изискванията за чистота на въздуха, новите правила ще бъдат доста по-скъпи за вас, отколкото за големите фирми. Ръководителите на големи компании разполагат с повече гъвкавост и могат да преместят камионите си из страната като част от системата за спазване на разпоредбите. Работим с правителството, за да им помогнем да разберат как бъдещите им политики ще повлияят върху лицето на логистиката и оперативните ни практики.

– Очаквате ли, че правителството ще помогне на бранша да се справи с трудната ситуация?

– FTA настоятелно кара правителството да подкрепи компаниите да получат достъп до евтини и опазващи околната среда камиони. Основното предизвикателство е намаляването на времето от разработването на камионите до достигането им до пазара. Това трябва да става бързо и на добра цена. Трябва да подсигурим и наличието на станции в страната за зареждане на електрически камиони и на камиони с алтернативни горива.

– Какви са позитивните сигнали от проучването, което сте извършили?

– Като индустрия ние сме особено позитивни и искаме да даваме високи резултати. От анкетираните, 77% очакват бизнесът им да нарасне в следващите три години. Често говорим за трудностите пред сектора, но откриваме, че индустрията е устойчива, лесно се адаптира и е оптимистично настроена.

– Какво очаквате да се случи в сферата на транспорта и логистиката през 2020 г.?

– Годината ще донесе повече яснота за бъдещата посока на нашата индустрия. Брекзит е факт и бизнесът има нужда от достатъчно време, за да внедри новите правила след края на преходния период от декември 2020 г. Във FTA имаме четири ключови приоритета: сключването на най-добрата възможна сделка, подпомагане на товаропотока между Северна Ирландия и Британия, както и подпомагане на правителството при разработването на нови търговски политики и сделки.

«В следващото десетилетие превозните средства ще се променят, законите също, а технологиите ще еволюират и това ще ни помогне да използваме транспортната си инфраструктура по-ефективно.»

Очакваме и новини около инвестициите в инфраструктура в Северна Англия – пристанищата, железопътната и сухопътната мрежа, които не бяха извършени заради политическия фокус върху Брекзит. Подкрепяме разрастването на летище Хийтроу. Качеството на инфраструктурата ни е важно за цялостните инвестиции, икономическия растеж и международната търговия.

Чакаме и плановете на правителството за стратегията за бъдещето на товарните превози и повече детайли около намаляването на вредните емисии. Надяваме се, че когато получим тези дългосрочни планове, ще успеем да разберем какво се очаква от нас и ще се адаптираме навреме. В следващото десетилетие превозните средства ще се променят, законите също, а технологиите ще еволюират и това ще ни помогне да използваме транспортната си инфраструктура по-ефективно.

– Как подпомагате своите членове?

– Предоставяме им огромно количество информация. Имаме събития през цялата година и работим с членовете си върху темите, които ги вълнуват. Събираме данни и опит, които после предоставяме на правителството. Нашите членове очакват да им помагаме да разберат политическата и икономическата обстановка, какво се случва с излизането ни от ЕС. Имаме непрекъснато курсове за обучение и семинари, както и център за помощ, който дава съвети на нашите членове по конкретни теми.

Ники БОЖИЛОВ



Как изглежда дигиталното работно място на бъдещето

Гъвкави графици, електронни документи и AI са част от тенденциите

Дигиталното работно място вече е необходимост от първостепенна важност, ако компаниите искат да са ориентирани към клиентите, бързи в изпълнението и по-продуктивни. То изисква екипи, които да работят по-интелигентно и по-ефективно заедно, независимо дали физически се намират в един офис, или в различни държави. Вече няма граници, а глобализация и мултинационални екипи. От една страна, технологиите дават възможност на „дигиталните граждани" да работят навсякъде и по всяко време. От друга страна, служителите търсят по-бърз достъп до информация, гъвкаво работно време, далеч от офисите и традиционния 8-часов работен ден.

Интелигентното видеонаблюдение с изкуствен интелект и иновативен Workplace Hub са част от решенията за дигитално работно място на Konica Minolta. Те бяха демонстрирани в рамките на конференцията Digital Workplace of the Future. Експертите от компанията за бизнес и ИТ решения представиха тенденциите в дигиталното развитие на работното място, иновативните технологии и платформите, които помагат за повишаване на ефективността на бизнес процесите и осигуряват цялостни решения за управление на документите и печата.

В специално обособена демозона бе демонстриран т.нар. Workplace Hub – решение, което създава защитена и надеждна инфраструктура, спомагаща за по-ефективна работа чрез комбинация на многофункционален принтер, сървър за съхранение на данни, безжична точка за достъп, функции за киберсигурност и GDPR съвместимост. Сред другите технологии, представени практически в демозоната, бяха интелигентно управление на информацията, оптимизация на печата и видеонаблюдение.

Организаторите бяха предвидили интересни панели, в рамките на които бяха коментирани какви ще са офисите на бъдещето, как поколенията Y, Z и AI оформят интелигентни работни места.

„Konica Minolta е в България вече 15 години, като винаги сме се стремели да предлагаме иновативни технологични решения, които да дават стойност на нашите партньори. 30% от нетните ни продажби са от портфолиата ни за управление на документи, ИТ инфраструктура и интелигентно видеонаблюдение – възможности, с които разширихме предлаганите от нас услуги преди 4 години. Дигиталното работно място се смяташе за компонент на ИТ структурата на компаниите. Но се появиха нови нужди в клиенти и служители, които ни предизвикаха да се насочим към промени на място", коментира по време на конференцията Елена Дречева, изпълнителен директор на Коника Минолта Бизнес Солюшънс България. Поведенията, продиктувани от социалните медии, мобилността и гъвкавите работни графици са малка част от тези нови нужди.

Технологии, структура, локация и пространство



В специално обособена демозона се демонстрират т.нар. Workplace Hub и различни технологични решения

В рамките на конференцията бяха презентирани системи за видеонаблюдение, които разполагат с вграден изкуствен интелект



„Дигитално работно място е дигиталната среда, в която служители успяват много бързо да намерят необходимата информация, участват в дигитални бизнес процеси и лесно споделят с колеги знания“, обясни Елена Дречева. Тя посочи, че дигиталното работно място увеличава ангажираността и продуктивността на служителите, повишава скоростта на успешно изпълнените задачи, води до по-добра конкурентоспособност и също така провокира стил на работа, ориентиран към клиентите, благодарение на технологиите.

Средно един служител губи 2,5 часа на ден, като извършва дейности, които негов колега вече е извършил, според доклад на International Journal of Enterprise Information Systems. По данни на Gartner една трета от служителите носят свои устройства в офисите. Две трети от тях очакват гъвкаво работно време, като една четвърт от европейците вече се възползват от това под формата на 1 ден работа от вкъщи. Тази мобилност изисква бърз и лесен достъп до фирмената информация, по-голяма възможност за сътрудничество и работа в екип, коментира Димитър Сотиров, консултант Бизнес процеси в Коника Минолта България.

Според проучване на Deloitte отклоненията на работното място са четири – технологиите, организационната структура и култура, локацията и пространството. Те формират една нова екосистема, на която компаниите трябва да обърнат внимание и да създадат стратегия и план за нейното осъществяване. Резултатът, който биха очаквали от действия в тази посока, са по-приятно преживяване за служителите, подобрена комуникация вътре в офиса, намалени неприятни ефекти от имплементирането на нови системи, повече фокус към целите и осъществяване на резултати и спестени разходи.

През 2019 г. от Konica Minolta извърши проучване сред 10 000 компании, насочено към установяване на ниво на подготвеност на фирмите по отношение на дигитализацията. Въз основа на резултатите компаниите са класифицирани в 4 нива в зависимост от това, колко подготвени са за този нов начин на работа. Според анализа една немалка част от тях все още работят с хартиени документи и на служителите им е трудно да намират необходимата информация лесно и бързо, коментира Елена Дречева. Други вече са автоматизирали бизнес процесите си, трети са направили достатъчно добра свързаност между работните си групи и офиси. Малък процент от компаниите са успели да създадат екосистема, в която служителите да дават повече добавена стойност на работното си място.

Поколенията Y и Z

Като предизвикателство пред бизнеса си 33% от малките и средните предприятия посочват киберсигурността, според данни от проучване на Konica Minolta и консултантската агенция Opinium, проведено в четири държави на два континента. Близо една пета пък имат затруднения с ИТ инфраструктурата. Това води до загуба на време и средства, влошаване на производителността на служителите и качеството на положения труд. Дигитализацията на работното място е ключов процес за предприемачите в световен мащаб, коментира Кимо Ярвенсиву, мениджър Стратегически партньорства в M-Files. От работната сила до 2025 г. 75% ще са хора, израснали с технологиите и приемащи ги за даденост. Поколенията Y и Z, които ще преобладават на пазара на труда в близките години, са свикнали с мобилните устройства и онлайн услугите и ще очакват да използват технологични средства и в работата си. Затова компаниите, които искат да привлекат нови кадри, ще трябва да трансформират своите технологични стратегии и да се адаптират към променящата се среда.

Работната среда през „компютърни очи“

Пред гостите на конференцията Антон Крантев, мениджър Бизнес развитие в Коника Минолта България, демонстрирана системи за видеонаблюдение, които разполагат с вграден изкуствен интелект. Те могат да работят заедно с други електронни устройства, да ги управляват, да си взаимодействат с тях и да вземат решения, базирани на невронни мрежи. Разполагат с технология за лицево разпознаване. Могат да различават животни, автомобили, изоставен багаж, нетипични струпвания или изпаднал в беда човек. Транспортни, логистични, производствени и търговски компании вече използват иновативната технология.

Гена ЦВЕТАНОВА

Компаниите изграждат работодателски марки

Над 50 изложители се включиха в HR Industry



Браншовото събитие събра близо 800 посетители и гости

Как да открием, развием и задържим талантите в компанията? Как да подобрим обучението и развитието в организацията чрез различни методи? Какво вълнува и мотивира служителите? Как новите технологични решения започват да осигуряват ключови предимства за работодателите в управлението на персонала? Това е малка част от темите, които се дискутираха в рамките на единственото специализирано изложение у нас за компании, опериращи в сферата на човешките ресурси – HR Industry 2020.

Изложението се проведе за девети път, а списание ЛОГИСТИКА бе медиен партньор на престижния форум. Браншовото събитие събра близо 800 посетители и гости и над 50 изложители в рамките на един ден. Изложението бе открито от Светлозар Петров, управител на компанията за комплексни HR услуги JobTiger, която бе и организатор на събитието.

В изложението се включиха водещи компании и организации, опериращи в сферата на подбора на персонал, одит на персонала, обучения, тренинги и тиймбилдинги, HR outsourcing, животозастраховане и здравно осигуряване, временна заетост, консултации и други. Те представиха новите си услуги и продукти и се срещнаха с настоящи клиенти и бизнес партньори.

В рамките на богатата семинарна програма бяха изнесени 28 презентации. Засегнати бяха актуални теми и тенденции в сферата на човешките ресурси. През тази година в изложението бяха предвидени и HR Tech и StartUp зони. Представен бе по-нестандартен, но ефективен подход за обучение на лидери на екипи – бизнес симулация с бордова игра. Бордовите игри помагат за поставянето на участниците в реална ситуация, в която да вземат решения и да развиват стратегии с ограничено време и ресурс. Някои компании акцентираха върху това, как се изгражда коучинг култура в организациите. Обърнато бе внимание на ролята и компетентностите на HR професионалистите като агенти на организационната промяна.

Презентацията на JobTiger бе насочена към тема, която привлича все повече внимание през последните години – Employer branding, или изграждане и поддържане на работодателска марка. „Това са действията и подходите на една компания, които тя предприема, за да се представи като добър работодател пред потенциалните си кандидати и настоящите си служители – обясни Християн Петков, оперативен мениджър в JobTiger. – Пазарът на труда е динамичен. Намирането на квалифицирани кадри, особено в определени бизнес сектори, се превръща във все по-голямо предизвикателство. Ако допреди години подборът на кадри представляваше просто една серия от процеси и инструменти, които се използват, в момента фокусът се измества върху това да се привлече и задържи вниманието на самите кандидати и да се установят взаимоотношения с тях. По този начин кандидатите, които стават част от организацията, и тези, които не се присъединяват към нея, се превръщат в посланици на това, какво представлява тя като работодател.“

Всяка организация има допирни точки с определен тип кандидати. Това обикновено са силните страни на бизнеса, които понякога са осъзнати, друг път – не, но ако те не бъдат комуникирани по правилния начин, компанията не успява да се отличи като добър работодател спрямо останалите конкуренти, които се борят за същия тип таланти. Някои компании акцентират върху своята корпоративна култура и отношенията вътре в организацията, други полагат повече усилия да предоставят определен тип придобивки и офис пространство, т.е. преживяването на самите служители. Целият процес има за цел да представи положителните черти на компанията пред настоящите и потенциалните служители. По време на презентацията Християн Петков представи и най-новия продукт на JobTiger, който подпомага развитието и поддържането на добър работодателски бранд.

Гена ЦВЕТАНОВА

Доставките на плодове и зеленчуци – бързина и комфортно пътуване



Fruit Logistica представя картина на иновациите, продуктите и развитието на услугите във всяка точка от веригата за доставки

Развитието на устойчиви логистични услуги и практики се превръща в основен приоритет за голяма част от производствените сектори. Именно темата за устойчивостта бе във фокуса на международното изложение Fruit Logistica през тази година. С щанд в експото в Берлин участваха и български фермери. Потърсихме за коментар председателя на Съюза на дунавските овощари, който сподели какви са актуалните въпроси и устойчивите решения в браншa.



За втори път Съюзът на дунавските овощари (СДО), в партньорство с Добруджанския овощарски съюз, участват в експото. В рамките на събитието в Берлин водещи компании обменят добри практики в грижата за плодовете и зеленчуците. Посетителите и изложителите се запознават с новостите в автоматизираното производство и споделят опит в подготовката на продукцията за пазара.

„Това е място, където се събират производители и организации от цял свят. Представят се различни видове плодове и зеленчуци, машини, технологии, услуги и решения за сектора. Идват и търговци, които търсят определени продукти, за да ги предложат най-често на посредник или директно на големите търговски вериги. Присъстваха и доста големи логистични компании. Нашата цел бе да се срещнем с потенциалните купувачи и да намерим нови възможности и пазари за пласиране на българската продукция. Успяхме да създадем нови контакти. Също така дискутирахме актуални за сектора теми“, коментира за списание ЛОГИСТИКА Николай Колев, земеделски производител и председател на СДО.

Организацията е учредена преди 5 години. Към момента в нея членуват над 350 производители от област Русе, Силистра, Велико Търново, Търговище, Разград, Шумен, Добрич, Варна и Бургас. Площта на насажденията е около 27 000 декара.

Факторът време

Целият процес – от беритбата до транспортирането, трябва да се извършва максимално бързо, защото пресните плодове и зеленчуци са сред най-мало-трайните продукти. Логистичният процес е от решаващо значение и започва веднага след като плодовете са обрани. Изискват се прецизност, бързина и точност, за да може плодовете да се съберат, сортират и експедират до търговската верига, борса или до заводите, които ги преработват. До хипермаркетите плодовете и зеленчуците се транспортират с камиони, поддържащи определена температура, за да се избегне температурният шок при излагането на продукцията на рафтовете на магазините. ▶





ВИЗИТНА КАРТИЧКА

Николай Колев е овощар и председател на УС на Съюза на дунавските овощари. Завършил е висшето си образование в София, специалност „Компютърни системи и технологии“, но решава да се занимава с овощарство. Семейното стопанство се намира в землището на Русе, в село Николово. Обработва близо 350 декара, от които 200 декара ябълки, 100 декара круши и 50 декара праскови и нектарини.

„Практиката е клиентите, които купуват от нас, да отговарят за транспорта и логистиката. Те организират превоза, а нашата задача е да ги натоварим и възможно най-бързо да ги експедираме“, разказва Николай Колев. Големите компании предпочитат групажните превози, като комбинират няколко вида продукти вместо цяла търговска единица само с даден плод. Изискванията са прясната стока да се транспортира с хладилни камиони.

Почти всички свежи продукти при внос или износ се превозват по шосеен път или поне на някакъв етап се доставят с камиони. Заради все по-големия недостиг на шофьори, сред дискутираните теми в Берлин е и за взаимодействието между производителите и доставчиците на логистични услуги. Производителите поискали гаранции, че спедиторите и превозвачите могат да намерят надеждни водачи за транспортиране на продуктите с контролирана температура.

Устойчиви опаковки

Опаковката е изключително важна за защитата, съхранението и презентирането на продукцията. Без нея би било почти невъзможно да се изнася продукция или да се доставя до търговските борси и вериги. Днес обаче концепцията за устойчивостта играе важна роля. Ресурсите трябва да се пестят и да се намалява вредното въздействие върху околната среда.

„Както търсенето, така и самото производство на биопродукти се увеличи през последните години. Заради спецификата на биопроизводството се избягват големите, масови опаковки. Плодовете се опаковат на половинки или на определен грамаж. Това от своя страна предполага инвестиции в нови и по-модерни машини и технологии за опаковане, които да отговарят на изискванията на пазара“, коментира производителят.

Въпреки че концепцията не е нова, значението на устойчивите бизнес практики нараства. По време на събитието в Берлин мнозина фермери са споделили, че се фокусират върху намаляването на употребата на пестициди при отглеждането на плодовете. Някои дори практикуват биодинамично земеделие.

Около 70% от територията на СДО е покрита с различни сортове. Всеки фермер сам определя какъв вид растителна защита да ползва и поради тази причина плодове от един и същ сорт са с различни вкусови качества и външен вид. „Опитваме се да намаляваме пестицидите в овощарството, т.е. да се ползват различни методи, биологични препарати и биоагенти, които са алтернатива на стандартната химия, за да можем да произвеждаме по-качествени и по-вкусни плодове. В рамките на съюза тестваме различни методи и ако са успешни, ги разпространяваме сред членовете на сдружението чрез серия обучения, семинари и информационни срещи“, споделя председателят на СДО.

Климатичните промени

„На този етап всички производители са доста притеснени от климатичните промени. Почти няма зима и обилни снеговалежи, които да запасят почвата с влага. Всяка година проблемите стават все по-сериозни и все повече реколти биват унищожени от късни пролетни студове. Работата на полето става все по-трудна и предизвикателна“, споделя производителят.

Повечето плодове се отглеждат и произвеждат в семейни ферми. На фона на малкия и наситен с вносна продукция вътрешен пазар продажбите навън са пътят към растеж за българските производители. Затова и голяма част от тях предпочитат да изнасят продукцията си на по-платежоспособни пазари – Румъния, Германия, Англия. В рамките на изложението българските производители привличат интереса и на търговци от Швеция.

Гена ЦВЕТАНОВА

РАСТЕ ИЗНОСЪТ НА ЧЕРЕШИ, ВИШНИ И МАЛИНИ

През периода януари-ноември 2019 г. износът на пресни плодове и зеленчуци бележи спад спрямо същия период на 2018 г. Експортът на зеленчуци е с 8,6 тона по-малък (-13,2%), а на плодове се е свил с 6,09 тона (-11,3%) по данни от оперативния анализ за основни земеделски култури, изготвен от Министерството на земеделието, храните и горите. През същия период вносът на пресни зеленчуци в България е намалял с 6,6 тона (-2,6%), а на плодовете е нараснал с близо 21 тона (+7%). До ноември миналата година от страната са изнесени 42,6 хил. тона пресни зеленчуци и 47,7 хил. тона пресни плодове.

IMO с големи планове за управление на моретата





Международната организация иска да подобри начина, по който се използват морските ресурси

Списание ЛОГИСТИКА се свърза с Международната морска организация IMO, за да разбере какво е бъдещето на индустрията, какви са предизвикателствата и върху какви проекти работи организацията.

Няколко задачи и предизвикателства си е поставила IMO, които ще повлияят бъдещето на индустрията и това какво ще се случва в близките няколко години. Организацията е създала множество стратегически насоки за развитие. Не е изненадващо, че на първо място е опазването на околната среда. С влизането на новите правила за горивото на корабите международната организация се опитва да подобри имиджа на индустрията и да поеме конкретни стъпки в борбата със замърсяването на моретата. Индустрията премина на горива с ниска доза на сулфати или на други алтернативни горива, които като цяло имат ниско или никакво съдържание на сулфати. Някои кораби използват технология за пречистване на газовете, но и високи на сулфат горива. Според нововъведените правила те покриват изискванията за чистота.

„Може да се наблюдава увеличаване на разходите за гориво, което ще бъде усетено по цялата верига на доставки. Световното население, особено живеещите в близост до океаните, ще усетят предимствата от намаляването на сулфата, което ще доведе до по-чист въздух“, обясняват от IMO.

Това е само една от инициативите на международната организация, за да подобри влиянието, което индустрията оказва на околната среда. Освен това се планира развитието на добри, амбициозни и реалистични усилия за минимизиране на ефектите върху природата от морската индустрия и промяната на климата.

Успешни закони

От IMO искат да се уверят, че всички правила се следват правилно. Организацията няма да се опита да събира данни и да следи дали регулациите за новите горива се следват, а ще разчита на страните членки. Освен това иска да създаде система, която ще направи вземането на решения и създаването на нови правила по-лесно и бързо. За това ще е важно колко информация се събира от страните членки, как тя се обработва и какви ще са уроците, научени от тези данни.

Глобална търговия

Част от програмата за бъдещето на сектора е как може да се подобри глобалната търговия и да се увеличи сигурността по веригата на доставки. Организацията иска да изчисти формалностите около пристигането и изпращането на контейнери, документацията, сертифицирането. Основната цел е намаляване на административните тежести, които в момента пречат на компаниите. Това включва и начина, по който се използват океаните и тяхното регулиране. Крайната цел е по-ефективно използване на ресурсите.

В IMO разпознават и ролята на технологиите и дигитализацията и се опитват да открият златната среда, където индустрията може да се възползва напълно от позитивите, като същевременно не се правят отстъпки по отношение на качеството, опазването на природата и цялостната сигурност. Под внимание се вземат и разходите на индустрията и как това ще повлияе на работната ръка на брега и в открито море.

Морски проекти

Организацията работи върху различни проекти. Нов глобален проект се стреми да намали замърсяването на океаните с пластмаса от корабите и риболова. Проектът започва през 2019 г. и включва FAO – организацията за храна и агрикултура към ООН. Първоначалното финансиране на проекта се осигурява от правителството на Норвегия.

Проектът GreenVoyage ще финансира опитите за откриване на добри технически решения за намаляване на вредните емисии, както и увеличаването на познанията в тази област. GloFouling е проект, който ще се фокусира и върху превозването от корабите на вредни за дадена екосистема стоки.

Ники БОЖИЛОВ



Пристанище Хамбург с поглед отвъд мегакорабите

Портът отчита непрекъснат растеж на обработените контейнери

Във второто интервю от серията Логистична точка кореспондент на сп. ЛОГИСТИКА се свърза с порта в Хамбург. Ръководният екип на пристанището, начело с Янс Мейер, отговори на моите въпроси върху какви проекти се работи, как ще се подобри трафикът във и около порта, целите за намаляване на замърсяването, задръстванията и връзките между града и логистичния хъб.

– Какво разбират пристанищните власти в Хамбург (HPA) под „умно пристанище“ и как то ще подобри услугите, които предлагате?

– Светът, в който живеем, се променя постоянно, а скоростта на тази промяна не спира да расте. По същия начин концепцията за умните пристанища се развива и адаптира. За нас да бъдем умни означава, че се опитваме да внедрим всички технологии, които ще ни помогнат да се справим с бъдещите променящи се предизвикателства.

– Върху какви проекти за умно пристанище работите в момента?

– Проектите ни са насочени към иновативни решения, връзката между пристанището и града, както и към нововъзникващите технологии. В момента проектът Green Transport (Зелени за транспорт) е фокусиран върху транспортните иновации и е още в зародиш. За първи път в историята на пристанището ще тестваме как превозни средства, оборудвани с интелигентни мрежи и динамичен трафик контрол чрез светофари, ще работят заедно. Би било идеално, ако светофарите допринесат за гладкото движение на трафика. Подобни светофари могат да разпознаят опашка от камиони и да дадат преференциална зелена светлина, за да не бъдат забавени тонове от тежкотоварните машини.

Друг проект е Port City Model (Модел порт – град). Целта му е да развие инструменти, които улесняват вземането на решения при оптимизация на пристанищните дейности. Третият проект е BIM (Изграждане на модел за сгради), който ще ни позволи да пла-

ПРИСТАНИЩЕ ХАМБУРГ

Всяка година над 8000 кораба и 300 баржи използват германското пристанище. Портът обработва над 2300 влака седмично и разполага с 4 модерни контейнерни терминала, 3 терминала за круизни кораби, както и над 50 специализирани офиса. На територията на Хамбург работят около 7300 логистични оператори. През 2018 г. 135,1 млн. тона са преминали през това най-голямо германско пристанище. Хамбург е третото най-голямо пристанище в Европа и 19-ото в света.



НОВИ СДЕЛКИ

Пристанището очаква много позитиви от търговското споразумение между Европейския съюз и Сингапур. Азиатската държава е сред най-големите търговски партньори на пристанището след Китай. Сингапур е ключов играч при разпределянето на карго обемите в Азия и огромна част от контейнерите, пристигащи от немския порт, биват изпратени до други дестинации в региона. Очакванията на германския бизнес също са положителни, тъй като над 10 хил. немски компании оперират в Сингапур, а новата сделка ще даде допълнителен тласък на връзките.

нираме и поддържаме инфраструктурата чрез дигитални близнаци.

– Как малки и големи пристанища могат да се справят с предизвикателствата на дигитализацията?

– Дигитализацията е последният мегатренд в логистичната индустрия. Чрез всичките си възможности може да ни помогне да се справим с бъдещите предизвикателства, например с връзката между транспорта и околната среда. Това ще стане, ако не просто използваме технологиите, но активно ги изграждаме, за да бъдат те полезни и отговорни. Смятаме, че сме в правилната посока.

– Как се променя ролята на пристанищата в несигурната икономическа обстановка днес?

– Хамбург няма да бъде това, което е, без своето пристанище. То създава работни места, предоставя финансова сигурност и икономически просперитет за целия регион. Пристанището покрива близо 10% от цялата територия на града. Заради местоположението му в самото сърце на града сме изправени пред две големи предизвикателства: голямата близост до жилищни блокове и големия обем трафик. Съществуващата инфраструктура трябва да бъде използвана интелигентно и ефективно, тъй като мястото е малко. Не можем, а и не искаме да строим по-големи пътища, релси и канали.

– Какви са най-големите препятствия пред растежа за индустрията?

– Вместо да продължим да развиваме мегакораби, бъдещият растеж се крие в пристанищата и отдалечените от тях райони на сушата. Близка работа особено в сферата на обмена на данни, обучението на служители ще ни позволи да постигнем значително повече ефективност при транспортирането на стоки в бъдеще. Общата ни цел трябва да е да създадем основата за по-бърза доставка на стоките чрез по-засилени връзки между всички партньори.

– Как могат пристанищата да бъдат част от движението за опазване на природата?

– Можем да видим възможностите, които ИТ иновациите предлагат, и започваме да развиваме дългосрочна стратегия, така че да превърнем пристанището в Хамбург в умно. За нас това означава интелигент-



УСТОЙЧИВОСТ ПРЕДИ ВСИЧКО

Пристанището в Хамбург работи усилено не само с властите в града, но и с редица немски и международни органи, за да изработи устойчива стратегия за бъдещето. Целта е да се спазва мотото за ефективност и създаването на добавена стойност на всички, които се влияят по един или друг начин от дейностите на порта. Тази програма играе ключова роля при всички операции. Чрез инвестиции в по-ефективното обработване и движение на влаковете в рамките на пристанището властите успяват да подобрят множество показатели. Така от 2012 до 2018 г. се отчита спад от 50% на вредните емисии от дейностите, свързани с железниците. В същото време портът се представя много добре и отчита непрекъснат растеж на обработените контейнери. „Трябва да създаваме добавена стойност не за сметка на вредните емисии“, казва управителят на порта Янс Мейер.



но споделяне на информацията, за да увеличим качеството и ефективността на пристанището като важна част от веригата на доставки. Същевременно искаме да бъдем наясно с всички икономически и екологични аспекти. Специален фокус в стратегията ни е поставен върху инфраструктурата, движението на трафика и товарите.

– Защо е важно световните пристанища да работят заедно?

– Глобалните усилия са ключът към бъдещото развитие. Това е и причината мрежата chainPORT да бъде инициирана от пристанищните власти в Хамбург и Лос Анджелис през април 2016 г. Тази мрежа е партньорство между водещите световни пристанища с цел да използва последните иновации и да реализира визията за умни, свързани и дигитални пристанищни екосистеми. Нейната сила се крие в това, че работим заедно на надгранично ниво, за да намерим решения. Успешно работим в областта на киберсигурността и именно глобалните усилия носят успех и изграждат ноу-хау. Членовете обменят познания, иновации и стратегическо мислене. В момента инициативата е подкрепена от пристанищата в Антверпен, Барселона, Бусан, Феликстоун, Индонезия, Панама, Монреал, Сингапур, Шанхай, Шенжен и Ротердам.

Ники БОЖИЛОВ



COVID-19 блокира веригите на доставки

Коронавирусът ще намали с над 6 млн. TEU оборота на контейнерните товари в китайските пристанища

От корабоплавателни компании, превозващи товари от Китай, информират, че намаляват броя на корабите заради предприетите мерки за ограничаване разпространението на новия коронавирус 2019-nCov. Въведените ограничения са предизвикали намаляване на търсенето на транспортни услуги и създават смущения във веригите на доставки в глобален мащаб.





Част от корабите не могат да акостират в китайските пристанища, информираха от Международната корабоплавателна камара

Разпространението на смъртоносния вирус, избухнал в Ухан, ще се отрази не само върху икономиката на Китай, но и на веригите на доставки в световен мащаб. Около 80% от обема на търговията със стоки в света се осъществяват по море, а в Китай се намират 7 от 10-те най-натоварени контейнерни пристанища в света според Конференцията на ООН за търговия и развитие. В близките страни – Сингапур и Южна Корея, също има мегапристанища.

Анализатори от международната транспортна асоциация BIMCO посочват, че блокирането на световния производствен център ще окаже влияние върху контейнерните превози в световен мащаб, тъй като провинция Хубей е от огромно значение за вътрешноазиатските и глобалните вериги на доставки.

Ограниченията заради коронавируса ще засегнат различни сектори. В доклад на DHL Resilience360 се посочва, че блокадите в Китай могат да окажат сериозно въздействие върху веригите на доставки и промишленото производство в секторите на автомобилостроенето, фармацевтичните и медицинските доставки и високотехнологичното производство. От автомобилни части и машини до облекло и други потребителски стоки се доставят в контейнери и смущенията на пазара за производството може да се отразят извън пределите на Китай, тъй като властите се стремят да овладеят огнището на коронавируса, като държат фабриките затворени и работниците у дома. Колкото по-дълго продължава кризата в здравеопазването, толкова по-затруднени ще са доставките на стоки по света.



ЕФЕКТЪТ НА ДОМИНОТО

Коронавирусът може да засегне близо 5 млн. компании по целия свят. Това показват данните от доклада „Въздействието от коронавируса върху бизнеса“, изготвен от американската компания, предоставяща търговски данни, анализи и информация за бизнеса Dun & Bradstreet. Около 49 000 предприятия в засегнатите райони са клонове и филиали на чуждестранни компании. Почти половината (49%) от компаниите с дъщерни дружества в засегнатите региони са със седалище в Хонконг, 19% – в САЩ, 12% – в Япония, и 5% – в Германия. Това означава, че веригите на доставки в световен мащаб ще са изправени пред закъснели пратки и недостиг на запаси. Според анализаторите най-малко 51 000 компании по света имат един или повече директни доставчици в засегнатите региони.

В доклада са посочени петте основни сектора, представляващи над 80% от бизнеса в засегнатите провинции – търговия на едро, производство, сервиз, ритейл и финансови услуги. Засегнатите провинции, например Гуандун, Дзянсу, Джъдзян, Пекин и Шандун, представляват 50% от общата заетост и 48% от общия обем на продажбите за китайската икономика, която е около 20% от световния БВП. Анализаторите прогнозират, че ако ограничаването на епидемията се забави след лятото, ефектът на доминото може да се отрази на глобалния растеж на брутния вътрешен продукт.

Плаваща карантина

Част от корабите не могат да акостират в китайските пристанища, информираха от Международната корабоплавателна камара. Други остават блокирани на док, очаквайки работниците да се върнат на пристанищата, за да могат да бъдат завършени строителните и ремонтните дейности по корабите. Някои плавателни съдове дори остават в „плаващи зони на карантина“, защото страни, като Австралия и Сингапур, не позволяват на кораби, които са били в Китай, да влязат в техните пристанища, докато не бъде потвърдено, че екипажите не са заразени със смъртоносния вирус.

От водещите компании Maersk, MSC Mediterranean Shipping, Hapag-Lloyd и CMA-CGM заявяват, че са намалили броя на корабите по маршрутите, свързващи Китай и Хонконг с Индия, Канада, САЩ и Западна Африка. Корабните оператори твърдят, че затварянето на китайските фабрики след края на почивните дни около Лунната нова година се е отразило на търсенето на услугите им и са били принудени да намалят капацитета си точно след празниците в Китай. Членовете на BIMCO, които включват 1900 собственици на кораби, оператори, мениджъри, брокери и агенти, отчитат ограничено търсене от китайски купувачи на транспортирани стоки по морски път, като въглища, нефт и желязна руда.

Анализатори от консултантската компания Alphaliner предупреждават, че коронавирусът ще намали с над 6 млн. TEU оборота на контейнерните товари в китайските пристанища, включително Хонконг, през първото тримесечие на 2020 г. Очаква се това свиване да намали контейнерооборота в световен мащаб с поне 0,7% за тази година. Пълното отражение от епидемията върху обема на контейнерните превози няма да бъде напълно измерено, докато пристанищата не обявят резултатите си за първото тримесечие. Данните, събрани по време на седмична анкета в ключови китайски пристанища, вече показват намаление с над 20% от началото на годината, отчитат анализаторите.

Натрупването на голям брой недоставени пратки, което е обичайно след Лунната нова година, ще се влоши допълнително от настоящата ситуация. Затова логистичните компании предупреждават клиентите си да очакват забавяния на доставките на стоките, поръчани от Китай.

По въздух и суша

Не само морският транспорт е засегнат от новия вирус. Няколко авиокомпании преустановиха полетите от и до Китай, посочвайки като причина препоръките от правителствата. Големи логистични компании съобщиха за сериозни прекъсвания при входящите и изходящите въздушни товарни превози, както и при транспортирането на стоки с камиони и влакове. Някои компании временно обявиха спиране на доставките до провинция Хубей, която е епицентърът на вируса.

Управление на риска

Днес Китай се е превърнал в производствения център на света. Износът от страната е на стойност над 2,5 трилиона долара. Много компании от различни сектори са със значителна или почти пълна зависимост от Китай – от технологични гиганти до дребни търговци на играчки. В някои от сегментите, например електрониката, китайските компании са водещи в световен мащаб. Редица големи корпорации предприемат мерки, за да избегнат пораженията, причинени от епидемията, и работят по планове за намаляване на риска, като проучват алтернативни източници на доставки и други маршрути.

Епидемията, причинена от коронавируса, ще засегне сериозно и ИКТ пазара в Китай. Според прогноза на анализаторската компания IDC през първото тримесечие на тази година пазарът ще се свие с 10%. Продажбите на мобилни телефони и компютри ще намалеят с 30%. Прогнозира се повече от 15% спад при продажбите на сървъри, мрежово оборудване и системи за съхранение на данни.

Разработването на нови маршрути за кратък период е трудна задача и води до увеличаване на разходите и времето за превози на товари. Това се дължи на лошото прогнозиране на риска в управлението по веригата на доставки, посочват експерти. Въпреки че много големи корпорации и мултинационални организации включват стратегии за смекчаване на риска като част от своите процеси, днес всички са изправени пред предизвикателството, наречено коронавирус.

Гена ЦВЕТАНОВА

(По материали от чуждестранния печат)

Смела визия за бъдещето

Контролните кули са дигитални системи, които прехващат данни от различни източници и ги събират в една база

Ключът към успешното управление на поръчките е добрата комуникация. Много компании все още разчитат на остарели системи и процедури, които правят връзката с доставчиците бавна и неефективна. Дали отговорът се крие в контролните кули по веригата на доставки?

По подобие на контролните кули на летището кулите във веригата на доставки са създадени, за да управляват всички процеси. „Не става дума само за видимост и финансова яснота, но и за оркестриране и предсказване на операциите по веригата на доставките“, казва Денис Чен, старши консултант по веригата на доставки в канадския стартъп SiRP. Тези кули са ниво над съществуващите способи за контрол и видимост на поръчките и се превръщат в платформи, където компаниите имат потенциала да прехвърлят управлението на поръчките на автопилот с помощта на самоуправляващи се алгоритми.

Липса на видимост

Управлението на поръчките често се извършва на ръка, а грешки се случват непрекъснато. Доста организации имат слепи места в самото сърце на бизнеса си, без дори да го осъзнават. Според Денис Чен повечето организации дори не знаят каква е истинската цена, която плащат, за да поддържат контактите си с доставчици. „Те навярно не разбират колко зле или добре се представя даден доставчик. Това означава, че не се вземат никакви мерки, които да подобрят състоянието на договорите“,



Денис Чен е старши консултант по веригата на доставки в канадския стартъп SiRP. Неговата цел е да помогне на фирмите да разберат как да използват дигиталните технологии, за да подобрят операциите си и да увеличат стойността, която доставят на крайния клиент

ПЪЛНА ВИДИМОСТ

Контролните кули по веригата на доставки са дигитални системи, които имат способността да прехващат множество данни от различни източници и да ги събират в една база. Това позволява на алгоритми да извличат информация и да анализират тенденции, които след това могат да бъдат използвани, за да се постигнат стратегическите цели на бизнеса. Няколко са основните зони, в които контролните кули допринасят за стабилността на бизнеса. Това са издръжливост, гъвкавост, достъпност, надеждност и бързина на отговор в случай на спешност.

Фази на внедряване

Има няколко фази при внедряването на контролни кули по веригата на доставки. Доста компании разполагат с дигитални решения, но те често не работят заедно. Първата фаза може да бъде пропусната в зависимост от състоянието на бизнеса. Тя включва изграждането на механизми, които да са в състояние да прехващат информацията по веригата на доставки. Втората фаза се фокусира върху това, как информацията се събира от всички източници и какво се случва с нея след това. Тук се гледа дали има неизправности и какво означават всички данни. Третата фаза е дълбока интеграция, при която алгоритмите имат възможността да се самообучават и да извличат не само информацията, но и да предоставят анализ и възможни стъпки за предотвратяването на проблеми.

обяснява канадецът.

Екипът му в Канада иска да обучи компаниите как да разпознават най-добрите доставчици и какво да правят по време на преговори с най-лошите. Чрез създаването на база данни в реално време компаниите могат да покажат реална статистика при преговори и да започнат разговори с партньорите, разполагайки с голямо предимство.

Скорошно проучване в канадска компания от космическата индустрия показва, че фирмата харчи близо 11 хил. канадски долара (над 14 хил. лв.) годишно, за да управлява отношенията си с всеки доставчик. Посредством внедряването на контролни кули по веригата на доставки и на програми, които да автоматизират голяма част от процесите, фирмата успява да намали не само разходите, но и да отделя повече внимание на други жизненоважни аспекти от връзката. „Когато предложите определена сума за това, колко струва да се управляват взаимоотношенията по веригата на доставки, доста мениджъри се чувстват задължени да намалят разходите“, казва Чен.



Променливи тенденции

Според канадския специалист един от големите митове, на които редица компании вярват, е, че автоматизирането на процесите по поръчки е скъпо и трудно да се внедри. Това е така заради предишни неуспешни опити, което кара фирмите да не вярват на софтуерните доставчици и дори спират да мислят за дигитализиране на процеса. Тенденциите обаче се променят, а с тях и начинът на мислене. Увеличава се броят на компаниите, които търсят начини да дигитализират веригата си на доставки чрез лесна за употреба ERP система. Малките компании обаче, които не разполагат с бюджета на големите играчи, откриват, че инвестирането в подобни системи не е лесно. Според Чен големите фирми трябва да помогнат на по-малките, тъй като това ще подсили цялата верига на доставки. „Няма значение, че няколкото големи организации са напълно дигитални, когато техните по-малки партньори не могат да бъдат. Съществува голяма пропаст и целта е да помогнем на тези производствени предприятия да преобърнат управлението на поръчките си от бавни в оперирващи високите технологии“, обяснява Чен.

Ефикасност се постига чрез по-добра възможност за поглед в бъдещето и с множество различни оптимизации, като какъв е най-добрият начин за транспорт, намаляване на доставките със самолет и други. Подобни мерки позволяват на компаниите да реагират по-добре на неочакваните промени на пазара, да намалят инвентара и загубата на материали.

Канадска устойчивост

Платформата на канадския стартъп е активна само в Канада, предоставя услугите си в облак и се изгражда върху съществуващите ERP системи на клиентите. По този начин платформата има достъп до пълния обем данни за поръчките и може да следи какво трябва да бъде поръчано, както и автоматично да комуникира с доставчиците. „По този начин предлагаме не само данни за разходите, но и аларми, когато дадена стока липсва“, обяснява Чен. Чрез алгоритмите са достъпни и задълбочени анализите, както и предложенията как да се намали времето за поръчка, рискът от липсата на материали и нивото на инвентара. Според създателите едно от най-важните неща за системи като тяхната е гъвкавостта и възможността да се разрастват заедно с компанията. Друго предимство е способността системата да бъде инсталирана само за няколко часа. В момента клиенти на компанията са големи и средни по обем предприятия от областта на самолетостроенето, енергетиката, строителството и производството на различни компоненти.

Ники БОЖИЛОВ



Мотокарите CAT – производителност и дълготрайност



Заедно с подобрените спецификации на своите успешни мотокари, CAT Lift Trucks предлага на потребителите и традиционните за тези машини издръжливост и производителност. Последните промени се отнасят за дизелови и LPG мотокари CAT с товароподемност от 1,5 до 3,5 т и от 4,0 до 5,5 тона.

Машини с характер

„Постарахме се да не отнемаме от характера на продуктите, които работят все така добре в различните приложения и са все така предпочитани – казва мениджърът за продукти с ДВГ в CAT Lift Trucks Кармен ван Бьокел. – Това са мощни и практични машини, точно каквито харесват нашите клиенти. Те са здрави и лесни за поддръжка и всяка функция е разработена с внимание към нуждите на операторите."

Основните видими промени в обновените мотокари са по-комфортната седалка и новата защитна конструкция с осъвременен дизайн над главата на оператора. В отговор на въпроса, коя седалка предпочитат, дилърите на мотокари CAT избраха луксозния модел Grammer MSG 65.

„Ако трябваше да посоча само две от по-важните характеристики, бих се спряла на ограничителя на оборотите, стандартен за всички модели, и на дисковите спирачки в маслена баня, с които са оборудвани по-големите машини. При такива мощни мотокари от първостепенна важност е безопасността на операторите, а работодателите трябва да разполагат с възможността да ограничават работните скорости. За суровите експлоатационни условия и големите натоварвания, с които се сблъскват нашите тежкотоварни мотокари, висококачествените характеристики на спирачките гарантират сигурен контрол, както и висока устойчивост на повреди и износване", добавя г-жа Ван Бьокел.

Широко приложение

Моделите от гамата мотокари с товароподемност от 1,5 до 3,5 т намират широко приложение в различни индустриални съоръжения. С богат избор от модели, конфигурации и опции те могат да удовлетворят конкретните изисквания на всяко едно приложение.

За работа при големи натоварвания, например манипулиране на метали и тухли, строителство, транспорт и пристанищна дейност, гамата мотокари с товароподемност от 4,0 до 5,5 т съчетава висока производителност със спецификации според конкретната задача.





HANNOVER MESSE 2020: роботи и зелена енергия

Какви ще са акцентите в развитието на индустрията през следващите няколко години? На този основен въпрос се очаква да даде отговор едно от най-големите изложения за машини и съоръжения – HANNOVER MESSE 2020, което ще се проведе от 20 до 24 април тази година в Ханновер, Германия. На традиционната среща с журналисти преди събитието, т.нар. HANNOVER MESSE Preview, представители на редица международни компании показаха най-новите си технологични разработки и очертаха посоките, в които ще се развива световната индустрия. Вижте какво споделиха те!

Със своята основна тема „Индустриална трансформация“ HANNOVER MESSE 2020 се фокусира върху възможностите, предоставяни от иновативните технологии, непрекъснато нарастващите и все по-лесно достъпни данни и актуалната тема за опазване на климата.



Роботиката е един от акцентите на съвременната индустрия

Тенденции и решения

Общо 5500 компании ще участват на HANNOVER MESSE 2020, като ще покажат най-новите си разработки.

Четири основни тенденции променят света – дигитализацията, индивидуализацията, защитата на климата и демографските промени. Това каза пред форума д-р Йохен Кьоклер, изпълнителен директор на Deutsche Messe. Според него индустрията е изправена пред задачата за своето трансформиране според изискванията на времето. „На HANNOVER MESSE ще покажем как машините, производствените инсталации и интралогистичните процеси могат да бъдат прехвърлени в дигиталния свят – заяви той. – Ако фирмите не направят този преход, рано или късно ще изостанат от конкурентите си.“

Друг основен акцент ще бъде дигитализацията във всички области, включително в логистиката. Прави впечатление, че производствените и логистичните процеси се сближават и стават все по-взаимосвързани. Така производството става по-ефективно, гъвкаво и рентабилно.

Не е подмината и защитата на климата. В тази насока прави впечатление акцента върху използването на водорода като гориво в интралогистиката и алтернатива на класическите електрически машини. Тази година около 200 компании ще покажат различни технологични предложения, свързани с водородната технология (горивните клетки).

Официален партньор на изложението е Индонезия, като страната предприема решителни стъпки за реализирането на Индустрия 4.0.

Всичко за автоматизация

Роботиката бе един от големите акценти на компаниите, които участваха в HANNOVER MESSE Preview. Ако не предлагаха завършени роботи, те представяха различни продукти, технологии и софтуер, подхо-

МОДЕРНИЯТ СКЛАД

Изложението се фокусира върху възможностите, предоставяни от иновативните технологии и актуалната тема за опазване на климата





дящи за роботи. На щанда на един от традиционните производители в тази област човек можеше да се здрависа с роборъката BionicSoftHand в комбинация с BionicSoftArm. Тя се управлява пневматично, така че да взаимодейства безопасно и директно с хората. Пръстите ѝ се състоят от гъвкави конструкции на въздушни мехове с въздушни камери. Това ѝ позволява да прилага натиск, съизмерим с този на човешка ръка.

Акцент при един от лидерите в сферата на енергоефективните решения – Delta, бе интегрираният инженерен софтуер DIAStudio Smart Machine Suite на Delta, заедно с широка гама съвременни продукти за автоматизация. Това е платформа „всичко в едно“ за избор на модели, програмиране (стандарт IEC61131-3) и настройка на PLC, HMI устройства и др.

Под мотото „Ние управляваме автономни машини“ ще е участието на STILL на техническия панаир. Гамата STILL iGo включва автоматизирани стандартни подемно-транспортни машини с различни съвременни видове навигация, като се предлагат индивидуални решения за всеки склад. Едно от последните предложения в гамата е облачният инструмент iGo insights STILL на базата на machine learning, за оценка на наличните данни от машините и даване на препоръки за оптимизиране на работата.

Макет на автономен високоповдигач посрещаше гостите на щанда на Toyota Material Handling. На изложението компанията ще акцентира на автоматизацията в склада, като ще представи редица решения в т.нар. Toyota Village. Специално внимание се обръща и на оптимизацията на процесите в склада посредством „екипната логистика“ (team logistics), даваща възможност да се избере оптималният тип машина за всяко действие в помещението.

Интересна система за автоматизиран склад представи AutoStore System. При нея стоките се заскладяват в пластмасови кутии, които се редят в плътна, приличаща на пчелна пита система от клетки. Пренасянето им става с помощта на движещи се в трикоординатна система (в 6 посоки) колички-роботи. Всеки робот има два комплекта колела, които му позволяват да се движи по перпендикулярни оси. Това дава възможност на всички роботи да достигат до всяка клетка в мрежата.

Зелени решения

Интегрирането на логистичните и производствените процеси е акцент в представянето на viastore. С новия стандартен интерфейс нейният viadat WMS може да бъде свързан към Manufacturing Execution Systems (MES). Това проправя пътя до Smart Factory и дава възможност на операторите да постигнат по-голяма прозрачност и ефективност в работните процеси.

Интересни елементи за вграждане в роботи представиха някои фирми. Нови видове зъбновълнови зъбни колела на базата на трибополимерна технология показаха от igus, а Schaeffler – специални разработени олекотени лагери за роботи. Прецизни захвати, подходящи за роботи манипулатори и колаборативни роботи (коботи) представи Schunk.

Силно присъствие имаше и от различни университети, предимно от Германия. Новаторската система за производство на водород от природен газ HylyPure беше един от акцентите на щанда на Техническия университет във Виена. Тя дава възможност за по-ефективно изграждане на зареждащи станции за водород в предприятията, които използват машини с горивна клетка.

София – Хановер – София
Васил ВАСИЛЕВ



IFOY – поглед в логистиката на бъдещето

Искате да видите какво е бъдещето на складовата логистика? За тази цел не е нужно да четете дебели научни томове. Достатъчно е да видите всички номинации в Intralogistics на International Intralogistics and Forklift Truck of the Year – IFOY AWARD 2020 и вече ще сте наясно с най-новите тенденции в света на интралогистиката.

Тази година в два последователни броя списание ЛОГИСТИКА ще ви запознае с плюсовете и минусите на всички 16 машини, технологии и софтуерни решения, номинирани в седемте категории на надпреварата. Това става благодарение на г-жа Снежина Баджева, управител и главен редактор на любимото ви списание, която е член на международното жури на конкурса.

Номинираните се оценяват в два кръга. Първо специалисти от германските университети правят научния IFOY Innovation Check. След това номинираните машини се подлагат на IFOY Test, разработен от холандския журналист Тео Егбертс, който измерва различни факти и ги сравнява със съответните конкурентни машини. За разлика от други подобни конкурси номинираните в IFOY AWARD не се състезават помежду си, а със средните данни изобщо за съответния клас машини по съответните показатели. В категориите Софтуер на годината и Стартъп на годината се прави само IFOY Innovation Check.

Вижте кои са номинираните и какво е заключението на тестовия екип за тях.

RX 60 на Still поставя нови стандарти

Новият RX 60 Still е сериозна алтернатива на мотокарите. Серията електрокари с товароподемност от 2,5 до 3,5 т съдържа 7 модела, които могат да бъдат оборудвани с многобройни опции.

Тестовата машина, представена на IFOY, е от версията с висока производителност. (Има и версии с по-ниска консумация на енергия.) Подобно на останалите нови модели, този електрокар е малко по-дълъг в сравнение с предшественика си. Това предлага на водача повече място за краката и поголямо работно пространство. В допълнение стъпалото за качване и слизане от машината е увеличено. Гледката през мачтата и покрива е много добра. Благодарение на по-ниското табло за управление е оптимизирана и видимостта отпред. Новият интелигентен дисплей на регулируемия подлакътник дава на водача цялата необходима информация за машината. Същевременно улеснява избора на различни настройки относно режимите на шофиране и повдигане – икономия на енергия чрез Blue-Q или допълнителна мощност за по-висока производителност. Подлакътникът се регулира както хоризонтално, така и вертикално. Според тестерите долното му положение по височина може да бъде малко по-ниско.

Управлението на новия RX 60 е много предвидимо. Машината прави точно това, което се очаква от нея, и има добра стабилност при движение както с товар, така и без него. Кормилната колона може да се регулира в 4 фиксирани позиции, но няма регулиране по отношение на височината ѝ. Работата с RX 60 е прецизна и чувствителна. Скоростта на повдигане за версията с висока производителност – с мощност от 25 кВт вместо 20 кВт на мотора на помпата, е огромна. Тестовият екип измери скорост на повдигане на вилиците от 66 см/със и без товар, което е рекорд в този клас.

При шофиране преимуществата на електрокара са ясно забележими. Комбинацията от ускорение, шофиране и повдигане води до производителност 363 палета за 8 часа. Измерената производителност никога не е била толкова висока при тест на IFOY.

Благодарение на регенерацията, оптимизирания

Категория Машини с противотежест до 3,5 т

софтуер и новата настройка на контролера (възможно най-близо до задвижващите двигатели) Still RX 60 е много енергийно ефективен. Дори при максимална мощност времето за работа с едно зареждане на батерията е 12 часа и 51 минути (с литиево-йонна батерия 670 Ah/80 V). Следва да се отбележи, че машината може да бъде оборудвана с различни видове батерии.

С режима Blue-Q батерията може да работи над 16 часа с едно зареждане, като същевременно поддържа производителност на същото ниво като най-добрия електрокар в момента.

Ниво на иновациите

Според експертите по иновации в машината има много подобрения – енергийната ефективност: къси трасета на кабелите, отлично управление на батерията и др. Машината е с производителност, съизмерима с тази на мотокарите. Освен това има интегрирана сензорна технология за множество допълнителни опции, редица функции за безопасност, интелигентно и стабилно подреждане на компонентите и др.

Заключение от теста

С RX 60-25 (високопроизводителната версия) Still поставя нови стандарти за електрокарите в този сегмент. Никога досега тези машини не са били толкова продуктивни. Като се добавят и гъвкавостта, по-ниската цена на електроенергията, лекотата на работа, по-малката поддръжка и прецизното повдигане, разполагате с всички съставки за един истински конкурент на мотокарите (IC Killer). По-доброто регулиране на подлакътника, клаксонът при движение на заден ход и непокритата версия на дръжките са част от възможните подобрения.



„Твърди факти“	Резултати от IFOY Test	Средно за други машини		Оценка от 1 до 10
Производителност в режим Max	363	318	Палети за 8 часа	9
Производителност в режим Eco	318	310	Палети за 8 часа	7
Разход на енергия в режим Max	12,4	20,17	kWh за 100 палета	9
Разход на енергия в режим Eco	10,2	16,1	kWh за 100 палета	9
Скорост на движение с товар	22,8	16,5	км/ч	
Скорост на повдигане с товар	66,3	47,5	см/с	
Ускорение	7	8,4	Време в сек. за 27,2 м	



Електрокарът с вградена батерия Hyster J60XNL



Hyster J60XNL е проектиран около интегрираната в него литиево-йонна батерия. Ползите от това са очевидни. Центърът на тежестта е по-нисък и изместен назад, което подобрява стабилността на подемно-транспортното средство. J60XNL стои по-здраво на пътя, особено при завиване.

Предимствата на литиево-йонната технология са очевидни – необслужваема батерия и по-бързо зареждане. По-малките габарити на батерията дават възможност за по-просторна кабина с повече място за краката на водача. Въпреки наличното допълнително пространство стъпалото за качване и слизане не е увеличено по размер, което според тестовия екип на IFOY е пропусната възможност.

Ниската подова плоча и позицията на седалката водят до допълнителни 88,9 мм място за главата на водача. Благодарение на спечеленото пространство Hyster е оборудвала машината със седалка с пълно окачване, с което се постига по-удобно управление на машината.

Литиево-йонната батерия може да комуникира с подемно-транспортното средство, като сигнализира за промяна на работния режим при достигната по-висока работна температура. Това позволява на J60XN да работи в по-широк диапазон от температури, отколкото други машини с литиево-йонно захранване, твърдят от производителя Hyster.

Цялостното тегло е намалено с над 318 кг в сравнение с еквивалентен модел, захранван с оловно-кисела батерия. Намаляването на теглото предлага по-добро ускорение, маневреност и намален разход на енергия. За да увеличи максимално мощността на батерията, Hyster препоръчва да се изключва литиево-йонната батерия, когато подемно-транспортното средство не се ползва. За тази цел отстрани е осигурен допълнителен бутон за включване/изключване.

Има опция за регулиране на регенеративното спиране. По подразбиране то е зададено на 60%. Въпреки това тестовият екип на IFOY постигна най-добри резултати с машината при настройка от 80%. При този режим електрокарът спира по-бързо и промяната на посоката на движение става с по-малко усилие. За всеки режим на работа са на разположение 4 индивидуални настройки.

По подразбиране подемно-транспортното средство е настроено в режим на работа ECO, което е достатъчно за по-голямата част от приложенията. Оторизираните потребители могат да преминат и към режим Висока производителност. При него на тестовата машина се е променило само ускорението. По време на теста на IFOY се откроява изключително стабилната и здрава мачта. Оптималната видимост нагоре донякъде е възпрепятствана от защитния покрив, особено за по-високите водачи.

„Твърди факти“	Резултати от IFOY Test	Средно за други машини		Оценка от 1 до 10
Производителност в режим Max	329	318	Палети за 8 часа	7,5
Производителност в режим Eco	311	310	Палети за 8 часа	7
Разход на енергия в режим Max	16	20,17	kWh за 100 палета	8,5
Разход на енергия в режим Eco	15,2	16,1	kWh за 100 палета	7
Скорост на движение с товар	18,56	16,5	км/ч	
Скорост на повдигане с товар	38,9	47,5	см/с	
Ускорение	7,7	8,4	Време в сек. за 27,2 м	

Ниво на иновации

Основната иновация е първата изцяло интегрирана литиево-йонна батерия в машина с противотежест. Основните ѝ предимства са по-голямото пространство в кабината и добрата ергономичност. Машината е с по-стабилни характеристики на шофиране поради по-ниския център на тежестта.

Като недостатък може да се посочи по-малката гъвкавост по отношение на батерията. Тя е литиево-йонна и не може да се сваля при зареждане.

Машината се представя добре при движение, като отчасти движенията ѝ са малко „твърди“.

Заключение от IFOY теста

Hyster с интегрирана литиево-йонна батерия има забележимо нисък център на тежестта и осигурява на водача допълнително работно пространство. Представянето както по отношение на производителността, така и при консумацията на енергия е над средното. Литиево-йонната технология без поддръжка предлага допълнителна лекота на използване и възможност за междинно зареждане без проблеми.

Маневреният нископовдигач Combi-CS на Combilift



Combi-CS е компактен ръчноводим нископовдигач, който може да се използва дори в най-ограничените зони. Машината е с товароподемност 1000 кг и височина на повдигане 2500 мм. Оборудвана е със сервоусилвател на волана, асинхронен двигател, задвижване на задните колела и патентована мултипозиционна ръкохватка (използвана и в електрическата палетна количка PPT на същия производител, която бе номинирана в миналогодишното издание на IFOY AWARD.)

Ръкохватката може да се върти наляво или надясно на 90 градуса, като същевременно с помощта на бутон задвижващото колело се застопорява в права посока. Това позволява на оператора да остане на най-безопасната страна при вземане и поставяне на палет в тесни коридори, осигурявайки пълна видимост към товара и вилиците. Същевременно той има пълен контрол на кормилното управление, което повишава общата безопасност.

Заставането на водача встрани на машината елиминира риска да бъде затиснат, като същевременно позволява на Combi-CS да работи в много тесни коридори. При работа с европалети е достатъчно коридорът да широк само 2,10 м за нормална работа на стакера.

Мачтата може да бъде наклонена до 2 градуса напред и до 5 градуса назад, като се гарантира, че товарът ще остане безопасно на вилиците по време на движение. Едновременното повдигане и накланяне не е възможно.

Двойните странични предни колела са с максимална дължина на междуосието, което намалява изтриването на повърхността им при остри завои. Задното задвижващо колело с мощност 2,5 kW, съчетано с кормилно управление с ниско усилие, осигурява на оператора максимално сцепление и контрол на машината.

Тестовата машина за IFOY беше най-леката версия в гамата CS, с товароподемност 1000 кг. Тя е оборудвана с 24 V/375 Ah батерия и достигна максимални скорости от 5 км/ч в теста на IFOY. Като стандарт Combilift предоставя и устройството за закрепване на удължители на вилиците.

В традицията на Combilift машината е здрава и солидна. Модерният дисплей на ръкохватката информира потребителя за положението на колелото, посоката на движение и състоянието на батерията, броя работни часове, костенурката или зайчето (за по-бавен или по-бърз ход) и дали е активирана паркинг спирачката.

Работата с Combi-CS е интуитивна, но се нуждае от внимание. Пронизителният звуков сигнал при движение напред към вилиците и при спускането им може да е дразнещ, смятат тестерите.

Ниво на иновации

Машината е приятно практично решение за работа в тесни коридори. Има ясна добавена стойност (експлоатация и сигурност) в много високо пазарно значение. Решението е ориентирано към потребителя, като същевременно е професионално внедрено и представено,

Като минус може да се посочи, че нископовдигачът не е особено иновативен по смисъла на най-новите технологии.

Заключение от IFOY теста

Combi-CS е компактна, маневрена машина с малък радиус на завъртане. Оборудвана е с патентована ръкохватка на Combilifts. Подемно-транспортното средство предлага по-безопасна работа, оптимизирана видимост за оператора и работа в тесни коридори. Късото междуосие изисква известно свикване. Това се отнася и за електрическото управление, което показва леко забавяне.

„Твърди факти“	Резултати от IFOY Test	Средно за други машини		Оценка от 1 до 10
Производителност в режим Max	401	536	Пикирания за 8 часа	7
Разход на енергия в режим Max	1,38	0,3	kWh за 1000 пикирания	7
Скорост на движение с товар	4,86	4,91	км/ч	
Скорост на повдигане с товар	25,7	n/a	см/с	
Ускорение с товар	5,4	6,38	Време за 10 м	
Ускорение без товар	8,9	7,4	Време за 10 м	
Скорост на повдигане с товар	66,3	47,5	см/с	
Ускорение	7	8,4	Време в сек. за 27,2 м	

ESR 1000 на Crown сваля бързо товарите



Гамата ричтраци Crown ESR 1000 включва машини с товароподемност от 1400 до 2000 кг и височина на повдигане до 13 560 мм. Тестовата машина бе с товароподемност 1600 кг, височина на повдигане 6840 мм и батерия 48 V/468 Ah.

Основната новост в машината е опцията Xpress Lower, която удвоява скоростта на спускане на вилиците. По този начин се подобрява производителността и се намалява консумацията на енергия с до 11% поради регенеративното ѝ връщане.

Според Crown тази функция може да повиши производителността на машината с до 21%. Тя обаче има най-голяма полза при спускане на вилиците от по-големи работни височини. Когато се съхраняват много стоки на тези височини, разпределението в склада със сигурност заслужава повече внимание според тестовия екип. В този случай вече може да се постигне значителна печалба, ако палетите се съхраняват по различен начин от височинното складиране. В тестовете технологията Xpress Lower се оказва с 50% по-бърза в сравнение с безопасната скорост на понижаване на Crown. В сравнение с другите машини от този клас на пазара, скоростта на спускане е с 25% по-бърза.

Измерената печалба при регенерация при спускане на вилиците наистина има смисъл. При работа с еднотонен товар с 12 м мачта тестовият екип отчете 12,5% регенериране на енергия. Допълнителни опции за машината са Auto Height Select feature и the Tilt Position Assist. На програмирани височини Auto Height Select автоматично спира вилиците, за да се избегне повреда на товара, стелажите и машината, като същевременно оборотът се подобрява. Tilt Position Assist автоматично изравнява вилиците спрямо земята за по-прецизно позициониране.

Вградената свързаност, осигурена от модерната операционна система Gena, дава възможност всички данни за производителността да се виждат на 7-инчовия цветен сензорен екран. Системата е програмируема на 25 езика.

Наклонът на седалката и опората на лумбалната част също се регулират, както и височината и хоризонталното положение на кормилото. Подлакътникът D4 също е регулируем. Уникалният дизайн и адаптивност водят до лесна употреба и ергономичен комфорт. Тестовата машина е оборудвана с бутони за управление на хидравликата тип fingertip.

Интелигентната Optimised Cornering Speed, вградена във всички машини от серията ESR, разпознава дали операторът се движи във или извън кривата на завоя, анализира ъгъла на кормилната гума, посоката на движение и посоката на управление и автоматично настройва скоростта и ускорението за максимална безопасност и производителност.

„Твърди факти“	Резултати от IFOY Test	Средно за други машини		Оценка от 1 до 10
Производителност в режим Max	482	426	Палети за 8 часа	9
Производителност в режим Eco	426	395	Палети за 8 часа	8
Разход на енергия в режим Max	5,04	7,18	kWh за 100 палета	9
Разход на енергия в режим Eco	4,56	6,65	kWh за 100 палета	9
Скорост на движение с товар	15	12,3	км/ч	
Скорост на повдигане с товар	61	47,6	см/с	
Ускорение	6,2	6,3	Време за 15 м	

Ниво на иновации

Досега на пазара не се предлага повишена скорост на смъкване на вилиците специално за подемно-транспортните средства. За разлика от регенерацията на енергията при спиране по време на движение рекуперацията на енергията по време на спускане на вилиците не е реализирана досега в сектора на индустриалните машини. Улесненията при работа на подемно-транспортното средство и помощните функции са известни от други области на техниката, но все още не са приложени толкова последователно при складови машини.

Заключение от теста

С ESR1000, Crown предлага машина, която комбинира висока производителност и много ниска консумация на енергия. Тя е предвидима и предлага високо ниво на безопасност. Интуитивният дисплей, комбиниран с помощните системи, дава на оператора възможност да улесни работата си.

Компактният стакер ERC 216zi на Jungheinrich



През 2019 г. Jungheinrich пусна на пазара своя нов стакер ERC 216zi. Производителят успя да препроектира напълно машината поради липсата на сменяема тягова батерия. Енергията сега идва от интегрирана литиево-йонна батерия (24 V/260 Ah), която не се нуждае от поддръжка и може да се зарежда лесно по всяко време.

ERC 216zi е компактен и предлага много място за оператора. С височина на стъпалото само 195 мм стакерът предлага лесен достъп до кабината. Окачената платформа е оборудвана с удобна гумена подложка. Опционален сензор за крака следи дали краката на водача са на правилното място. Ако това не е така, скоростта на движение автоматично се намалява. Ръкохватката SmartPILOT се регулира лесно на височина в 5 позиции и може да се управлява както с лявата, така и с дясната ръка.

Електрическата система за управление на ERC 216zi работи много предсказуемо, но поради децентрализираното позициониране на задвижващия мотор бързите завои наляво или надясно не се чувстват по еднакъв начин. Ако задвижващият мотор е от вътрешната страна, подемно-транспортното средство може леко да се пльзне извън завоите.

Мачтата на тестовата машина достигаше до 5250 мм. Изключително широкият преден прозорец и ниското табло позволяват добър поглед във всички посоки. Тестовата машина бе снабдена с опционален стъклен панорамен покрив, който осигурява отлична видимост нагоре.

Стакерът е оборудван с цветен дисплей, на който могат да се видят и данни от помощните системи operationCONTROL и positionCONTROL. Показват се и текущата височина на повдигане, максималната безопасна височина на повдигане, теглото на товара и регулируемият товарен център. Освен това много лесно се определят и избират предварително зададените настройки за височината на повдигане. Ако системата открие опасна ситуация, например недопустима комбинация от тегло на товара и височина на повдигане, дисплеят показва предупреждение, издава звуков сигнал и стакерът започва да вибрира.

По време на теста на IFOY, Jungheinrich ERC 216zi е отбелязал убедителни резултати. Тестовият екип е карал машината във всички налични режими на работа. При P3 и P2 ускорението е най-високо, докато при P1 и ECO има много по-голям акцент върху контрола на енергията и транспортирането на чувствителни товари. Скоростите на повдигане са над средните. Благодарение на лесната си работа и добрата предвидимост ERC 216zi постига над средното ниво на производителност на този клас машини.

Ниво на иновации

Отправната точка за гамата иновации в ERC 216zi е пълната интеграция на литиево-йонната батерия в машината. Това я прави много компактна, като основната рамка е със 17 см по-къса, което позволява висока маневреност и работа в тесни складови коридори. Редизайнът на целия стакер допуска използването на нова мачта със забележителна товароносимост и видимост. Особено забележим е ограничителят на височината на повдигането, който открива недопустими комбинации от височина на повдигане и измерено тегло на товара.

Резултати от теста

С новия ERC 216zi, Jungheinrich представя на пазара компактен и много удобен стакер. Той съчетава отлична производителност с висока лекота на използване и допълнителна безопасност за оператора. Интегрираната литиево-йонна батерия позволява безпроблемна денонощна употреба и е в основата на изцяло новия дизайн на машината. Това, което може да се подобри, е демпфирането на мачтата при работа без товар.

„Твърди факти“	Резултати от IFOY Test	Средно за други машини		Оценка от 1 до 10
Производителност в режим Max	293	274	Палети за 8 часа	8
Производителност в режим Eco	272	257	Палети за 8 часа	8
Разход на енергия в режим Max	4,92	6,35	kWh за 100 палета	9
Разход на енергия в режим Eco	4,56	6,35	kWh за 100 палета	9
Скорост на движение с товар	9,86	10,1	км/ч	
Скорост на движение без товар	11,8	11,6	км/ч	
Скорост на повдигане с товар	22,9	20	см/с	
Ускорение с товар	4,6	5,6	Време за 10 м	
Ускорение без товар	5	5	Време за 10 м	

Категория: Специализирани машини

Многопосочната Combi-CBE на Combilift



Електрическият 4-пътен повдигач Combi-CBE на Combilift е базиран на гамата Combi-CB. Многофункционалните машини могат да се справят както с палети, така и с дълги товари благодарение на 4-посочната задвижваща система. Повдигачът може да се използва и на открити площи, и в закрити помещения. Супереластичните му гуми позволяват да работи без усилие на всякакви терени.

С максимална товароподемност 4 тона Combi-CBE4 може да се справи с по-тежки товари от предишните модели на серията CBE. Машината разполага с редица иновативни функции, като уникалната патентована система за електрическо задвижване, осигуряваща независимо задвижване на всички колела.

По време на движение и управление скоростта и посоката на въртене на всички колела се наблюдават и контролират независимо въз основа на математически модел. В резултат на това точността при определянето на посоката е отлична, а контролът на сцеплението е 100% при всякакви обстоятелства.

Завиването се извършва без допълнително износване на гумите. Управлението е чрез хидравлични цилиндри, което води до надеждна работа. Всяко електрическо задвижване (на колело) е оборудвано със система за паркиране и регенеративна динамична спирачна функция за ефективно потребление на енергия.

Виличният изравнител се предлага като стандартна функция, а интегрираният позиционер на вилиците улеснява боравенето с различни по размер товари, без операторите да напускат кабината, за да регулират ръчно вилиците. Освен това задното колело на машината може да се върти на 180 градуса, като операторът вижда на каква позиция е. Няма предварително разработен IFOY Test за този тип машини. За да добият по-добро впечатление, тестерите на IFOY изпробваха машината по стандартния тест за електрокари.

Машината изглежда ъглова и донякъде обемиста. Високото стъпало и доста острият ръб на рамката изискват внимателно качване и слизане. Работната позиция е тясна, но удобна за управление. Combi-CBE4 се задвижва приятно и предсказуемо. Водачът няма да се сблъска с неочаквани изненади, което повишава безопасността. Както ускоряването, така и спирането се извършва много точно.

На цветния дисплей се показват текущата позиция и на трите колела, скоростта на шофиране, посоката на движение и зарядът на батерията. Според мнението на тестовия екип пространството в кабината може да бъде малко по-просторно. Изгледът както към товара, така и към заобикалящата среда е добър.

Въпреки широчината си от 1650 мм Combi-CBE4 е много маневрен. Четирипосочното позициониране на колелата позволява работа в различни посоки и го прави приятен за шофиране. Лостът за управление е лесен за ползване, което прави прехода от режимите на движение напред и назад към режимите на движение встрани интуитивен и без усилия. Логично обаче се губи известно време при смяна на посоките.

„Твърди факти“	Резултати от IFOY Test	Средно за други машини		Оценка от 1 до 10
Производителност в режим Max	252	295	Палети за 8 часа	7
Производителност в режим Eco	252	280	Палети за 8 часа	7
Разход на енергия в режим Max	37,2	32	kWh за 100 палета	7
Разход на енергия в режим Eco	37,2	26,8	kWh за 100 палета	7
Скорост на движение с товар	11,7	16,67	км/ч	
Скорост на повдигане с товар	37,8	36,05	см/с	
Ускорение	13,1	10,1	Време в сек. за 27,2 м	
Ускорение	6,2	6,3	Време за 15 м	

Ниво на иновации

Многопосочната задвижваща система с независимо задвижвани колела и интелигентно управление е основната иновация на CBE4. Полученото предимство е много добрата мобилност с по-малко износване на колелата.

Заключение от теста

CBE4 на Combilift е лесна за използване 4-пътна машина. Тя е солидно изградена и има отлично сцепление благодарение на самостоятелното задвижване на всички колела. Изборът на посока на движение е интуитивен и предлага предимства при работа с подълги товари. Качването и слизането от машината изисква известно внимание.

Категория: Специализирани машини

Хибридният рийчстакер SRSC45H9A на Sany

Новият SRSC45H9A хибриден рийчстакер (телескопичен контейнероповдигач) на Sany Europe предлага товароподемност в първия, втория и третия ред (контейнери), съответно 45, 31 и 15 тона. В резултат на иновативните технологии се увеличава производителността и се намаляват разходите на контейнер. Според Sany повишаването на производителността възлиза на 15% в сравнение със стандартната машина на производителя. В допълнение, разходът на гориво намалява с 20 на сто.

Печалбите се дължат до голяма степен на хибридната система, фокусирана върху повдигане и спускане на стрелата със спредер. Два допълнителни повдигащи цилиндъра са свързани към акумулатори, които съхраняват (под налягане) енергия, освобождавана при спускане на стрелата. При директен мощен поток тя се насочва към допълнителни повдигащи се цилиндри за повдигане на стрелата. Хибридната система действа успоредно на главните повдигащи цилиндри и осигурява до 70 kW допълнителна мощност, която вече не е необходимо да се доставя от дизеловия двигател. Така той може да използва енергията си за други задачи, увеличавайки производителността.

Основните повдигащи цилиндри са по-тънки, което позволява по-бързо повдигане, с по-малка мощност на двигателя и по-ниска консумация на енергия. При пълно натоварване увеличението на скоростта на повдигане е 13% според Sany.

Чрез използването на единична тръба вместо двутръбен спредер е постигнато намаляване на теглото на машината с 1 до 2 тона. Постигната е допълнителна икономия на тегло от стрелата и противотежеста. На практика това води до по-малък разход на гориво. В резултат на по-ниското тегло и опционалната подвижна противотежест товароподемността както на втория, така и на третия ред е увеличена с 1 тон. Рийчстакерът може да достигне 5 вместо 4 контейнера във височина при подреждане на втория ред.

IFOY Test не предоставя тест за този тип машини, но тестовете, проведени от Sany, показват, че производителността (контейнери/час) се увеличава с до 23%, а спестяването на гориво е с до 11,5%. Преобразувана в икономия на гориво на контейнер тази печалба е около 20 на сто.

Кабината е проектирана да улеснява естествения обхват на движение на водача. Безрамкови прозорци осигуряват на оператора неограничен поглед към работната среда. Седалката на Grammar е напълно регулируема и се предлага с въздушно окачване.

Стандартно машината се предлага с голямо разнообразие от допълнителни функции на оборудването, например хидравлично подвижна кабина, камера за заден ход, климатик, контрол с джойстика, модерен цветен дисплей и регулируема кормилна колона. Камерата, обърната назад, се активира автоматично при задействане на задната предавка.



Ниво на иновации

Машината показва, че не е задължително иновациите да са сложни. Използвана е технологията на хидропневматични акумулатори, известна от други области, като е приложена на правилното място. Енергията от движението за спускане се съхранява директно, без да намалява ефективността на конверсионните процеси, и поддържа следващия процес на повдигане.

Цялостната концепция на този стакер е много успешна иновация, независимо че използваните технологии сами по себе си не са нови.

Заключение от теста

Хибридният рийчстакер С SRSC45H9A на Sany отговаря на високите изисквания на днешния ден. Различните иновативни технологии осигуряват преки ползи за потребителя, като по-висока производителност и по-малък разход на гориво.

Категория: Интралогистичен софтуер

Locator на Bosch помага на машините да виждат



Софтуерът за локална локализация Bosch Rexroth е основата за автономно водене на машини в интралогистични и производствени среди. Използвайки лазерен сензор (включително защитни лазерни скенери), софтуерът автоматично картографира околната среда и определя точно позицията на машината, както и нейната посока на движение.

Платформата дава възможност на производителите на автономни машини (AGV) и системните интегратори да изграждат автономни превозни средства. Използвайки софтуера за локална локализация на Bosch Rexroth, системата работи надеждно в динамична производствена среда или при гъвкави складови процеси.

Софтуерното решение осигурява висока гъвкавост по отношение на системния дизайн на производителите на тези машини. Простите и универсални интерфейси намаляват усилията за внедряване в архитектурата на системата. Тя позволява картографиране в реално време, като поддържа голямо разнообразие от лазерни скенери (в това число лазери за безопасност), като точността ѝ е до 1 см. Скоростта на актуализация е бърза: 20 – 50 Hz.

Пазарът на автономни превозни средства (AGV) продължава да се развива добре. Продуктът представлява интерес както за автоматизацията на стандартните индустриални машини, така и за производителите на специални решения, тъй като им спестява усилия да създадат свой такъв продукт. Те могат да използват това сравнително ново решение, като разходите за монтаж са безплатни. Поради тези причини пазарната релевантност на продукта се смята за висока.

Locator дава възможност на нови производители на AGV лесно да навлязат на пазара. Така те могат да се съсредоточат върху своята основна дейност – изграждането на автоматизирани превозни средства. Въвеждането в експлоатация на AGV в помещения на клиента става бързо, тъй като локализацията, базирана на околната среда, не изисква никакви настройки и измервания. С помощта на софтуера се генерира карта на зоната на приложение, като съответните точки могат да бъдат локализирани.

Locator се предлага както като софтуер за внедряване на вече съществуващ бордови компютър на автономна машина, така и за нов компютър с дефинирани интерфейси за сензорите за лазерно измерване на разстоянието и изход на данните за локализация. Технологично решението е съвместимо със свободно достъпни и търговски софтуери. Пълната интеграция на всички принципи и функции на работа в една система освобождава специалиста по автоматизация от създаването и актуализирането на карта на заобикалящата среда и локализацията на машината. Така той може да се концентрира върху автоматизиране управлението на автономната машина.

Ниво на иновации

С Locator, Bosch Rexroth представя продукт, който изпълнява софтуерната функция по локализиране на заобикалящата среда, базирана на лазерно измерване на разстоянието. Софтуерът е създаден да работи с различни сензори за измерване на разстояние чрез лазер. Това не е фундаментална иновация. Досега предлаганите на пазара системи все още изискват значителни усилия за адаптиране и калибриране, както и определени експертни познания.

Bosch Rexroth е разработил тази своя система за работа при различна околна среда, като в софтуера са интегрирани адаптивни функции. Следователно иновацията се състои в приспособяването и дизайна на продукта, който е специално съобразен с настоящите пазарни изисквания.

Категория: Интралогистичен софтуер

Облакът ProGlove подобрява логистичните процеси



Събирането на данни и идентифицирането на логистични обекти в стокопотока продължава да бъде важна тема. Необходимостта от лесно и сигурно организиране на събирането на данни и повишаване на потенциала за оптимизация на процесите са причините за доброто пазарно значение на облачното решение на ProGlove.

ProGlove Cloud помага на фирмите да изградят дигитален близнак на своите операции. Така се постига по-добро управление на сканиращите устройства, идентифициране на препятствия в логистиката, осигуряване на безпроблемни складови процеси и установяване на по-интелигентни работни процеси. ProGlove Cloud осигурява оперативна ефективност, като същевременно намалява разходите за внедряване. Това самостоятелно решение може да бъде бързо внедрено и не зависи от ERP или WMS данни.

Най-голямата пряка конкуренция за облака ProGlove ще бъдат Honeywell Forge и Zebra VisibilityIQ. Това, което отличава ProGlove от конкуренцията, са две основни неща. Първо, изискванията за интеграция на ProGlove Cloud са много по-леки, отколкото при конкурентните решения.

ProGlove Cloud предлага редица ползи за потребителите, особено чрез добрия дизайн на интерфейса. Едни от тях са представянето на данните и прегледът на различните източници, от които идват. Нуждата от софтуерно решение, което да анализира и разработва решения извън събирането и представянето на данни, определено ще донесе допълнителни ползи за клиентите. В облака ИТ мениджърите могат удобно да следят всички сканиращи устройства и тяхното състояние, включително актуализациите.

Използвайки анализа на работата и процесите, ProGlove може да подобри цялостните процеси по веригата на доставки и да събира данни за изготвянето на прогнозни анализи.

От чисто технологична гледна точка внедряването на облачното решение е модерно, а дизайнът на потребителския интерфейс и оперативните функции предлагат на потребителя бърз и атрактивен преглед на данните и информацията. Отделните функции на моделиране на процесите, анализът на слабите точки и дизайнът на процесите обаче не са лесни за разчитане от потребителския интерфейс и не са разпознаваеми при поискване.

Както при хардуерните продукти, софтуерното решение следва Plug and Play подход, който драстично съкращава времето за интеграция само на няколко часа. Няма забавяне с предоставянето на анализи, а лесната интеграция позволява икономии на разходи.

Ниво на иновации

ProGlove спечели миналата година IFOY AWARDS за интелигентната ръкавица със скенер MARK, която замества конвенционалния скенер и прави работата в производствени или интралогистични среди по-бърза, по-безопасна и по-ергономична. С номинирания ProGlove Cloud става възможно по-бързо моделиране на процесите за по-добро управление на сканиращите устройства, като се прави анализ на слабите точки и проектиране на логистичните процеси. От приложението и демонстрацията не става ясно как ще се постигне тази функционалност и свързаната иновация и нейните характеристики извън използването на собствения интерфейс.

Скокът на лъва



MAN обнови цялата си гама камиони

С новата гама камиони MAN е готов за бъдещето. Новите модели на мюнхенския производител бяха показани на 10 февруари за първи път на пристанището в Билбао с подобаващо шоу.

Премиерата беше дългоочаквана, защото проектът за разработката на новия MAN стартира преди 5 години. Важен факт е, че се обновява цялата гама – моделите от сериите TGL, TGM, TGS и TGX с допустима максимална маса от 7,5 до 41 тона идват с 8 различни нови кабини и с точните шасита и силови линии. Първо на пазара се появява, разбира се, флагманът за превози на дълги разстояния – TGX, върху който спираме вниманието си сега.

Външният вид

При първия поглед към дизайна отвън на новия MAN TGX няма да кажеш: Vay, това е невероятен шедьовър, но когато се вгледаш втори път, виждаш, че е мислено много прецизно. Първо, по отношение на аеродинамиката, което естествено е важно за по-ниския разход. Второ, по отношение на цялостната визия. Запазено е излъчването на типичния MAN – строг, с изчистени линии, надежден, немски камион, който съответства на символа на лъва, стоящ на предната решетка.

Както и досега, новият MAN TGX предлага избор от три серии двигатели с богата гама от мощности. Първокласният MAN D38 е с мощност до 640 к.с.; средният клас MAN D26 е от 430 к.с. до 510 к.с.; а за леки превози на дълги разстояния помощникът е MAN D15 – с от 330 до 400 к.с.

До 8% по-нисък разход

Едно от обещанията на MAN е, че новите модели ще са значително по-икономични. Типичният влекач 4x2 с двигател D26 Евро 6d от новото поколение камиони на MAN ще изразходва до 8% по-малко дизел от аналогичен влекач с двигател Евро 6c. Това се случва благодарение на модернизираните двигатели Евро 6d, оптимизирани двигателни мостове, подобрена аеродинамика и GPS-базираната система за круиз контрол.

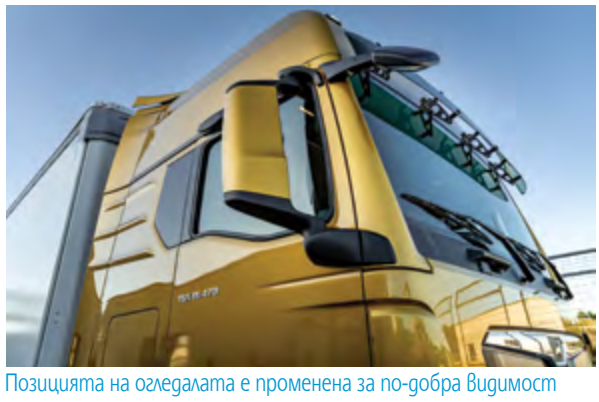
Кабината отвътре

Първото впечатление от сядането зад кормилото е усещането за удобство, някак си всичко си е на мястото, контролното табло е ясно и всичко е на една ръка разстояние, няма множество бутони, както беше при предишния модел. Седалката сякаш те обгръща и водачът става неразделна част от това работно място.

Липсва голямата механична паркинг спирачка, заемаща място на пода на кабината. Тя не просто е преместена на контролното табло, но вече е и електронна. На таблото липсва и кръглият селектор за превключване на предавките – това става от лостчето вдясно от волана, както при Скания. И тук то е многофункционално – с него се задейства и 6-степенният ретардер.

На контролното табло изпъкват два цифрови дисплея, като качеството им очевидно е много високо. Панелът с инструменти е кристално ясен. Всичко е семпло и подредено. Менютата от втория дисплей се избират със смарт селектор, който е една от важните новости в интериора на новия MAN. Всъщност е нещо като компютърна мишка – с негова помощ водачът си избира функциите от менюто на десния дисплей лесно, удобно и интуитивно, като ръката му остава стабилна върху специалната поставка.

Кормилото е стабилно и удобно. Бутоните на него



Позицията на огледалата е променена за по-добра видимост



Новото работно място на водача впечатлява с удобството и функционалността си



Запазено е излъчването на типичния MAN – строг, с изчистени линии, надежден немски камион

са ясно диференцирани – отляво за системите за управление, отдясно – за менюто, телефона и системата за забавление.

Огледалата – това са същите големи стари огледала, в които се вижда много добре назад, но които леко затрудняват видимостта вляво и вдясно. Все пак позицията им е прецизирана, има по-голямо разстояние между тях и А-колоната на кабината, така че слепите зони са по-малко. В идните месеци производителят от Мюнхен също ще предложи възможност за замяна на класическите огледала за обратно виждане със система от камери и дисплеи вътре в кабината. Но ще се предлагат и двете опции.

Силовата линия не е променена в новия TGX, но това не е лошо. Така или иначе с въвеждането на двигателите Евро 6d и 12+2 степенната предавателна кутия от Скания нещата вече много се подобриха по отношение на икономичност и плавна работа. Моделът, който карам, е с двигател с мощност 470 к.с. – впечатлява плавността при ускоряването и ниският шум в кабината.

Защо новият MAN ще е надежден?

Едно от нещата в новата гама на MAN, което не се вижда отвън, е изцяло новата електрическа и електронна архитектура. Тя е изградена на базата на централизирано управление от модерен компютър и основната част от софтуерния ѝ код за управление е писан вътрешно от специалисти от MAN. Този факт предполага прецизно и оптимизирано управление на различните модули и осигурява добра надеждност.

Освен това новите модели са преминали над 4 млн. километра в тестове в различни климатични условия.

Кога ще е в България?

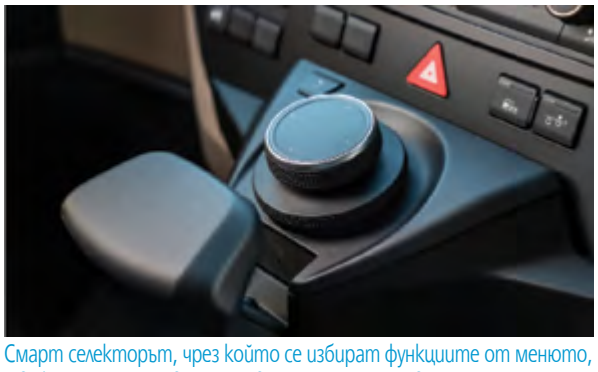
Първите демокамиони от новия MAN ще пристигнат в България в края на април, през май българските превозвачи ще могат да ги видят на живо, да ги тестват и… разбира се, ще могат да ги поръчват.

Същевременно цялата модерна гама от досегашните модели ще се произвежда 18 месеца паралелно с новата и ще може да се поръчва до средата на следващата година.

С две думи

От кратките си впечатления по време на премиерата определено мога да кажа, че мюнхенският лъв се е засилил и е направил добър скок напред. Той не предлага камиони с най-много нововъведения на пазара, но е направил всичко необходимо, за да може клиентите и любителите на марката MAN да имат един надежден и модерен камион, който да отговаря максимално прецизно на техните нужди. Или както заяви Йоахим Дреес, главният изпълнителен директор на MAN Truck & Bus: „Вярваме, че сме повече от добре подготвени за бъдещето.“

Снежина БАДЖЕВА
Билбао – София



Смарт селекторът, чрез който се избират функциите от менюто, е важна част от новостите в интериора на новия MAN TGX



Два цифрови дисплея с високо качество изпъкват на контролното табло. Панелът с инструменти е кристално ясен

СЪБИТИЯ



International Rail Forum & Conference

Седмото издание на международния железопътен форум и конференция IRFC 2020 ще се проведе в Прага (Чехия) от 1 до 3 април. Събитието ще премине под мотото „Да изградим заедно ново поколение железопътни линии". Форумът събира на едно място мениджъри и експерти от институции и сектора на железопътния транспорт и логистиката. Тази година сред акцентите в програмата са Транспорт в ЕС след 2021 г.; ERA като европейски орган; Научни изследвания и иновации след 2021 г. – мотивация за страните от Централна и Източна Европа (ЦИЕ); Високоскоростна железопътна мрежа в рамките на ЦИЕ; Перспективи, свързани с TEN-T и Пътя на коприната.

www.irfc.eu



inNOWvate Supply Chain 2020

Какви са нововъведенията в областта на управлението на веригата на доставки? Как на практика се прилагат иновациите? Тези и други въпроси ще бъдат дискутирани по време на третото издание на inNOWvate Chain Chain. Събитието ще се състои на 7 май 2020 г. в Амерсфорт (Нидерландия). В рамките на ивента се провежда и конкурсът European Supply Chain Start-up & Scale-Up Contest, чиято цел е да насърчи и развие предприемаческата креативност и иновациите в стартиращи фирми и университетски центрове.

www.innowvate.eu

КНИГИ

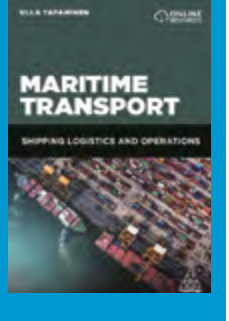


От логистична стратегия до макрологистика

В книгата „От логистична стратегия до макрологистика" (From Logistics Strategy to Macrologistics) са представени резултати от научните изследвания за макрологистика в редица развиващи се икономики, като идентифициращи отличителни политики и инвестиции в инфраструктура, за справяне с предизвикателства в логистиката. В труда е засегната потенциалната бъдеща роля на логистиката в подкрепа на преминаването към по-устойчиво общество. Авторите описват подробно развитието на логистиката – от функционална дисциплина до оптимизиране на веригата на стойността.

Професор Джан Хавенга, Анеке де Бод и Зейн Симпсън са преподаватели в Университета в Стеленбош (Stellenbosch University), Южна Африка. Илзе Витхьофт е изследовател и писател с интереси в макрологистиката.

www.amazon.co.uk



Морски транспорт

Книгата „Морски транспорт" (Maritime Transport) е основана на научни изследвания. Авторът Улла Тапанинен представя концепции, теории и тяхното практическо приложение в индустрията на морския транспорт, подкрепени с практически казуси. В труда е акцентирано върху оперативната страна на тази важна индустрия, обхващаща множество теми, като товарен и пътнически транспорт, морски превоз на къси разстояния и опасни товари. Първата и втората част на книгата ни запознават с концепциите, теорията и основната информация. В третата част са описани по-сложни и задълбочени въпроси, като бъдещето на морския транспорт. Тя обхваща темите интелигентен шипинг, обмен на данни и морска сигурност. В допълнение книгата включва казуси и примери – морският транспорт в Балтийско море, корабните стратегии в Норвегия и Гърция и ползите от намаляването на скоростта (бавен ход). В края на всяка глава има въпроси, които ще помогнат на читателите да разберат по-задълбочено повечето от обхванатите теми.

Улла Тапанинен е специалист по транспорт и логистика. Преподавала е в Университета в Турку (University of Turku) и е работила на ключови позиции във финландските корабоплавателни компании.

www.koganpage.com

A SUCCESSFUL LEADER IS A PART OF THE CHANGE

10

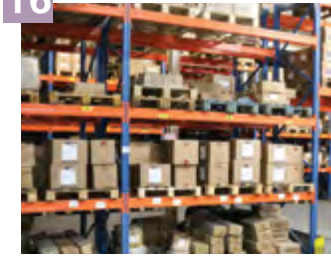


The French manufacturer Schneider Electric has been his employer for twenty years now. He is working in an ever-transforming digital environment, but he says his success stories as a leader were always based on people, not on technology. LOGISTIKA magazine talks with Mr. Radoslav Koshkov, Regional Manager of Schneider Electric for Bulgaria, Albania, North Macedonia and Kosovo, about human and artificial intelligence, about changes, and about their basic rules and challenges.

"It's people who stand behind every success, even if it was achieved thanks to technologies. It's people who create technologies, and manage the exact performance of the functions they assigned to them. The transformation we have made – namely from a purely product-oriented company that manufactures electric products and automation solutions, toward a company that is building better connected systems through digital technologies – is a continuous process, because new technologies are emerging all the time. We are increasingly starting to work with virtual teams and in an environment where you are dependent on many other people, and where they are dependent on you," says the manager in an interview for LOGISTIKA magazine.

FAST LOGISTICS WITH MANY ORDERS AND A SMALL DEDICATED TEAM

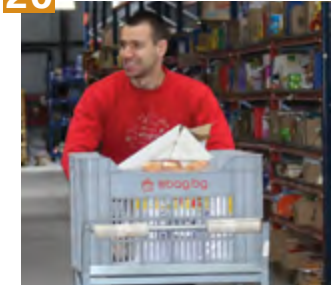
16



Nearly 6,000 items are included in the product portfolio of Hydrostab, importer and distributor of plumbing and irrigation systems and components. These items are allocated in 6 main segments, and namely irrigation systems, garden solutions, PVC pipes, internal plumbing, external plumbing, and heating pipe networks. The company carries out distribution throughout the country. It has two warehouses in the cities of Plovdiv and Varna. Hydrostab also imports products from different parts of the world. It has established partnership relations with over 100 international producers and suppliers. The planning and forecasting of stock inventory levels at the warehouses is managed via the analysis of historical sales data and market trends analysis. The software system helps the small dedicated team to achieve an optimum warehouse management, and a faster collection of service requests.

NEW BUSINESS MODELS ARE CREATED BY MATHEMATICAL ANALYSES

20

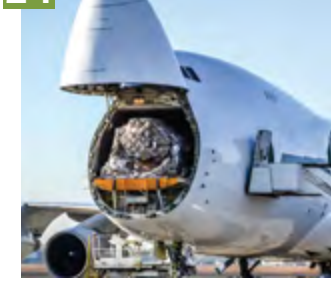


Until some years ago, the possibility to buy food products online in Bulgaria was regarded as something exotic, or more precisely as pampering for rich people. Nowadays, the national maxim "Eye to see, hand to touch" is not so valid anymore, and more and more people in Bulgaria (especially in the capital city) think about how much time they would save if they choose to buy on the Internet. About the lucrative opportunities of online trading in fast-moving food products, about the peculiarities of this business, about the role of the software and the fast deliveries, we speak with Mr. Ivan Alexandrov, founder and managing director of eBag, the first online supermarket for fast-moving food products in Bulgaria.

Initially, eBag operated in close cooperation with the Bulgarian supermarket chain Fantastico, but in 2018 their roads have parted, and the company started to make deliveries from its own warehouse. The growth of eBag's activities over the years is impressive – by almost 100% every year.

LOGISTICS PREDICTIONS: ZERO EMISSIONS AND NEW MARKETS

24



The months of 2020 have already begun to pass, and it is time for the logistics and transport sectors to create a larger vision of their place in the world. From the European Green Deal to the autonomous ships – the face of the industry is changing fast. The Green Deal involves promoting sustainable alternative fuels, such as biofuel and liquid hydrogen fuel in aviation, container transport, and road transport, where electrification is implemented in full force.

The International Air Transport Association (IATA) expects several small but significant improvements for air freight services in 2020. At a global level, more and more companies are joining their forces, and consequently, a project that involves big players in the shipping industry is presented to the International Maritime Organization (IMO). The aim is to find a way to make maritime shipping fully environmentally friendly. Countries like Thailand, Mexico, and India show early signs that they want to be the next preferred markets in this field.

IFOY AWARD 2020 – A GLIMPSE INTO THE LOGISTICS OF THE FUTURE

50



Do you want to see what the future of warehouse logistics looks like? Now, for this purpose, you do not need to read thick scientific books. It is enough to see all the nominations in the warehouse intralogistics section of the International Intralogistics and Forklift Truck of the Year – IFOY Award 2020, and you will become fully aware of the latest trends in the world of intralogistics.

This year, LOGISTIKA magazine will introduce you to the pros and cons of all 16 industrial trucks, and relevant technology and software solutions that were nominated in the seven categories for the competition. The assessment of the nominees is carried out in two stages. The first part of the IFOY Audit is the scientific IFOY Innovation Check, which is carried out by scientists from prominent German universities. The second part is the practice-oriented special IFOY Test which measures different hard facts of the nominated forklift trucks and compares them with the relevant competitive machines.

Just take a look at the nominees and see what is the conclusion of the test team about them!

ТРАНСПОРТ & ЛОГИСТИКА
ТОЧНОТО СПИСАНИЕ В ТОЧНОТО ВРЕМЕ НА ТОЧНОТО МЯСТО

BULGARIAN TRANSPORT PRESS BTP

Издание на БТП – Българска Транспортна Преса ЕООД

ISSN 1312–6261

Адрес на редакцията:
1680 София, ул. Пирин 73 офис 4.2
тел.: 02/808 18 40
e-mail: logistika@btp.bg
Интернет: www.logistika.bg
Адрес за кореспонденция:
1463 София, пк 5

Главен редактор:
Снежина Баджева – 02/958 00 33

Зам.-главен редактор: *Богиня Матеева*
Редактори: *Васил Василев, Ралица Русинова, Гена Цветанова Ники Божилов*

Директор маркетинг и реклама:
Нели Балабанова – 02/958 00 34
Реклама *– 02/958 00 30:*
Илияна Балабанова, Борислав Бурлак, Добрина Кръстева, Асен Христов, Анастасия Гинева, Стефан Миланов

Секретар: *Ева Коджабашева*

Дизайн: *Николай Райков*
Художник: *Николай Райков*

Абонамент и разпространение:
02/958 00 32
Иван Калев – 087/87-47-691
Печат: РОПРИНТ ЕАД

Други издания на Bulgarian Transport Press:
Кой какъв е в транспорта и спедицията, Камиони, Ванове, Строителна техника

Партньорски издания от **DVV Media Group**:
Австрия: *Verkehr;* Белгия: *DeLloyd, Transport Echo;* Германия: *DVZ Deutsche Logistik-Zeitung, Log.Punkt;* Дания: *Danmarks Transport Tidende, Trans-Inform;* Полша: *Polska Gazeta Transportowa, Namiary;* Холандия: *Nieuwsblad Transport;* Чехия: *Dopravni Noviny*

Банкова сметка: Уникредит Булбанк, клон Руски паметник – BIC: UNCRBGSF
IBAN: BG96 UNCR 7630 1051 0354 16

Препечатване на информация е възможно само със съгласие на редакцията. Списанието не носи отговорност за съдържанието на публикуваните реклами.

Индекс на рекламодателите

Акт Лоджистик	стр. 4,5	СТАД – БЛИЗНАКОВ	стр. 7
AS24	стр. 9	Стротех инженеринг	стр. 3
DHL Freight	IV корица	TimoCom	стр. 27
Дискордиа	стр. 2	Транспрес	II корица
Елтрак България	стр. 19	Технолифт България	стр. 51
Интерлогистика	III корица	ТТЛ	стр. 46
ИФД Инженеринг Джойнт Венчър	стр. 25	Филанел	стр. 42
Лагермакс Спедицио България	стр. 37	Фротком	стр. 23
МВ Логистика	стр. 17	Хьорман	стр. 41
Роланд Трейдинг	стр. 31	ШЕЛ	стр. 15
Скорпион шипинг	стр. 43		



ИНТЕРЛОГИСТИКА КУРИЕР

Надеждни куриерски услуги за страната и чужбина.

Заедно с GLS доставяме колетни пратки навсякъде в Европа.

GLS транспортира повече от 430 милиона пратки годишно. 14 000 служители и около 19 000 превозни средства са на разположение всеки ден за повече от 220 000 клиента.

За заявки и запитвания телефон **0700 12 144**
мейл: **office@interlogistica.bg**
http://www.interlogistica.bg

interlogistica®

EXCELLENCE. SIMPLY DELIVERED.

РЕАЛИЗИРАМЕ ВАШИТЕ ЦЕЛИ
С НАЙ-РАЗВИТИЯ ГРУПАЖЕН ТРАНСПОРТ

Като водеща Европейска логистична компания, ние отлично разбираме, колко важна е за бизнеса необходимостта от еднакво гъвкаво, бързо и интелигентно решение при планирането на всяка доставка. Във времето на строг фокус върху управлението на всеки разход, увеличаването на производителността и извличането на максималната ефективност от всеки процес, ние създадохме висококачествен, ценово пазарно ориентиран продукт, който да отговори на тези очаквания и да стане част от логистичната верига на всяка компания в България.

DHL EUROCONNECT DAILY EXPORT - новото ни предложение - отговор на специфичното търсене за фиксирани ежедневни отпътувания до всички държави в Европа, възможност за вземане до последната минута на деня при редуциране на вашите разходи.

DHL EUROCONNECT DAILY EXPORT - продукт на DHL FREIGHT, с който Вие ще се възползвате от създадената от нас мрежа с над 200 терминала на Стария континент като ще подобрите своето планиране, ще ограничите разходите си и ще увеличите контрола и управлението, както и ще доставите обещаното до своите клиенти!

Независимо какъв е Вашият товар и къде трябва да бъде доставен, DHL EUROCONNECT DAILY EXPORT е най-надеждното и лесно решение за пратки в тегловия диапазон от 31 до 2500 кг.

На Ваше разположение за повече информация и заявяване на транспорт е нашият екип, създаден за Вас: Отдел Обслужване на клиенти: тел.: 0700 17 701; e-mail: dhlfreight.bg@dhl.com

Очакваме ви!

www.dhl.com

