

Expedice a doprava Projektu A

Cely proces začíná pro zákaznickou logistiku v HIS transakci TR1. Zde jsou přehledně pro projekt vidět všechny požadavky. Ideální je v této fázi využívat čtrnáctidenní výhled. Díky tomu má zákaznická logistika dostatek času s plánováním následujících kroků. Pokud je uvnitř čtrnáctidenního okna odepsané výrobou dostatečné množství materiálu, zákaznická logistika bere tyto informace v potaz a nastupuje proces balení. Ideální je zadat požadavek na zabalení přibližně 3 dny před požadovaným dnem expedice, tak aby v případě komplikací vznikla rezerva pro případná krizová řešení. Požadavek se zadává do SBV, ve kterém lze sledovat aktuální stav. Tento proces lze pozorovat i v transakci TR1, kdy se zabalené kusy zobrazí jako dostupné a připravené v expedičním skladu.

Po zabalení se zákaznická logistika spojí s oddělením expedice, od kterého si vyžádá rozměry a váhu. Díky dodací podmínce není potřeba dopravu objednávat. Pouze se prostřednictvím emailové komunikace poskytnou zákazníkovi potřebné informace o nadcházející expedici (číslo objednávky, množství, váha, rozměry, místo a datum vyzvednutí). Zákazník na základě obdržených informací objedná dopravu na nadcházející dny (ideálně 1-2 dny po prvotním kontaktu). Zákazník nejčastěji využívá služeb spediční společnosti, která patří mezi spolehlivé dopravce a ve většině případů nezpůsobuje žádné časové prodlevy. Důležité je také zmínit, že pro přepravní účely se do závodu zákazníka využívá pouze silniční (kamionové) dopravy, jelikož je to velmi dobrý kompromis mezi dobou dodání a náklady na dopravu. Doprava do Itálie, trvá přibližně 3-5 dní.

V momentě, kdy spedice kontaktuje zákaznickou logistiku o datu vyzvednutí, je zákaznickou logistikou zakládána expedice. Ta je připravena skrze HIS, kdy je v transakci TR1 založen dodací list. Další kroky již zařizuje oddělení expedice, kterou informuje zákaznická logistika. Expedice následovně fyzicky vyskladní materiál a vytvoří potřebnou dokumentaci pro zákazníka a spedici. V tento moment již zákaznická logistika podstoupila všechny potřebné kroky a již se pouze čeká na vyzvednutí spediční společnosti. Občas se stává, že si zákazník specificky vyžádá zaslání dokumentace, avšak to je již pouze formalita a za společnost je vše splněno.

Objednávky Projektu B

Pro elektronické odvolávky od zákazníka Projektu B je typické pravidelné zasílání dvakrát týdně, a to z neděle na pondělí a ze čtvrtka na pátek. Jednotlivé elektronické odvolávky nesou kompletní informace k daným objednávkám, jako jsou např. kvantitativní údaje objednávky, jejich požadovaná data dodání, fixní objednávky, výhledové objednávky (forecasy), název dílu, kumulativní kvantitu objednávky a další.

Pro zákaznickou logistiku a zpracování elektronických odvolávek je alfa a omega HIS transakce TR2. V této transakci lze přehledně zobrazovat jednotlivé zaslání odvolávek a podrobněji je manuálně kontrolovat. Specifika pro elektronické odvolávky od zákazníka Projektu B je důležité vždy odvolávky kontrolovat, jelikož často nepřichází se správnými daty. Elektronické odvolávky teoreticky zní jako dokonalé, protože by při oboustranné komunikaci měly být bezchybné. To však není v případě elektronických odvolávek od zákazníka Projektu B. Při dvouletém pozorování chodu elektronických odvolávek od zákazníka Projektu B byly vyzorovány především dvě chyby. První je nulování kumulativních kvantit. Kumulativní kvantita nese informaci o kompletním množství přijatých kusů jednotlivých materiálů zákazníkem. Zákazník Projektu B vždy k prvnímu lednu kumulativa celoplošně maže. Tím vzniká první komplikace, jelikož na straně společnosti není možné kumulativa pro jednotlivé díly mazat. Pokud se vyskytne situace, kdy oboustranně nesejí kumulativní odvolávky, není možné odvolávku přijmout a potřeba se dále nepropisuje do HIS, čímž objednávka není přijata. Proto se vždy na začátku každého roku musí vytvářet fiktivní opravné dodávky pro každý jednotlivý materiál, tak aby v HIS společnosti byla kumulativa přesně na hodnotě nula.

Druhou chybou vyskytující se u elektronických odvolávek od zákazníka Projektu B, je opožděné zapřijmování materiálů na straně zákazníka. Tato chyba se nevyskytuje u všech dílů a není pravidelnou. Je zapříčiněna tím, že cesta materiálů od společnosti do skladu zákazníka Projektu B trvá přibližně deset dní. Správně by se při založení expedice veškerá data od společnosti měla automaticky přenést elektronicky do HIS zákazníka, tomu však vždy není a zákazník přijímá v některých případech data až při přijetí fyzického materiálu. Tomu však je až přibližně za 10 dní (někdy i déle), přičemž mezi tím zasílají nové odvolávky, které v sobě nenesou informaci o materiálu na cestě a vzniká tím v systému duplicita. Ta má za příčinu, že v HIS zákaznická logistika stále vidí již vydané objednávky. V některých případech to může

způsobit nadvýrobu. Naštěstí požadavky od zákazníka jsou stabilní a pravidelné, a tak se v těchto případech díly, které jsou vyrobeny za této chybné informace, stále mohou dodat.

Expedice a doprava Projektu B

Expedice opět začíná v transakci TR1 systému HIS. V této transakci lze velmi dobře a přehledně vidět všechny díly, kterým se blíží datum dodání. Obvykle se využívá výhled na dva týdny, tak aby pozornost pro dodání především dostaly materiály s větší urgencí. Pokud se uskutečnila výroba materiálů ve zmíněném dvoutýdenním okně, jsou zadány do SBV.

Dříve než je expedice vytvořena, je nutné objednat spediční služby. Ty jsou poskytovány skrze spediční společnost vybranou zákazníkem. Doprava je objednávána skrze webový portál dopravce. Na tomto portále se vytváří požadavek na dopravu. Skrze portál se neuvádí čísla materiálu ani informace o typu materiálu, ale pouze rozměry, váhy a stohovatelnost. Stohovatelnost je vždy 1. To znamená, že palety není možno přepravovat na sobě, ale pouze jako jednotlivé. Je tomu tak jelikož materiál je balen do kartonových krabic, které jsou vyskládány na jednocestné palety. Pokud by palety byly stohovány, mohlo by dojít k poškození obalu. Pokud by při přijetí materiálu v závodu zákazníka byl poškozený obal, nastává riziko poškození samotného materiálu. Po zadání všech požadovaných dat do portálu, je doprava úspěšně uzavřena.

Během několika hodin po uzavření procesu na spedičním portálu, zasílá dopravce informaci, díky které je možné expedici identifikovat. V praxi téměř nikdy není spediční společností vyzvednuto v dohodnuté datu. Příklad může být následující. Doprava je objednaná v pondělí na úterý. To však z praxe není realitou a samotný pick-up proběhne nejdříve ve středu. V některých případech až příští týden. Jelikož jednotlivé expedice obsahují i vyšší kvantitu palet, je nutné přípravu expedice správně načasovat. Pokud víme, že se budou např. expedovat pouze tři palety, expedice se vytváří ihned po vytvoření požadavku na dopravu. Pokud je však expedice rozsáhlejší (10 a více palet), je načasování velice důležité. Jelikož by palety čekaly na pick-up několik dní a tím by zbytečně zabíraly místo na expedici a blokovaly místo pro expedice, které jsou připravovány dříve. Pokud tedy již máme odhad, kdy by materiál mohl být vyzvednutý, vytváří se již zmiňovaná expedice.

Jelikož se zákazník nachází ve Velké Británii, která se již po Brexitu nenachází v Evropské unii, je nutné vytvořit celně ošetřené VDD (výdejní doklady). Ty jsou vytvářeny celním oddělením. Zákaznická logistika pro clenění nic nevytváří, pouze předává potřebné informace. Tyto informace poskytuje spediční společnost vždy v den vyzvednutí dané expedice. Clení trvá přibližně od 15 minut do 2 hodin. Proclené VDD (výdejní doklady) jsou následně zaslány spediční společnosti a také zákazníkovi.

Celý dopravní proces trvá až 10 dní. Jelikož spediční společnost neodesílá jednotlivé zakázky jednotlivě, ale kumuluje jednotlivé zakázky, tak aby plně vytižil celou kapacitu tahače s návěsem. Proto dodávka materiálu může trvat takto dlouho. Samotná cesta pro naložený materiál je dlouhá přibližně 1400–1500 km. Pro přechod mezi Evropou a Velkou Británií je využíván Eurotunnel mezi francouzským Calais a anglickým Folkestonem.

Pokud je potřeba materiálu více jak urgentní, může být v některých případech využíváno letecké dopravy. Tato expedice je vytvářena na základě požadavku zákazníka. Tu si však zákazník zařizuje sám. Pokud by materiál byl v dluhu a zapříčiněním společnosti by nebyl dodán materiál v čas, nastala by situace, ve které by bylo využito tzv. “letecké speciálky“.

Expedice a doprava Projektů C

Příprava pro expedici začíná v momentě, kdy se v transakci TR1 (za využití čtrnáctidenního výhledu) objeví požadavek na dodání materiálu. Materiál je v tuto dobu buďto již vyrobený nebo se blíží čas jeho výroby. Pokud není vyrobeno, je nutné se spojit s zástupcem výrobní logistiky a zjistit přesný den výroby. Následovně je zapotřebí naplánovat balení, a to ideálně s předstihem i když není materiál ještě vyroben. V největším závodě jsou převážně produkovány sériové materiály, proto je zde kritické ideálně a efektivně plánovat balení (balárna má vždy omezenou denní kapacitu), jelikož každý zákaznický logistik se pokouší obstarat balení materiálů svých projektů co nejdříve.

Objednání dopravy lze simultánně s plánováním dopravy, jelikož každá expedice vždy zahrnuje kompletní paletová množství (nepaletové pouze ve výjimečných situacích). Proto je možné pouze evidovat informace o rozměrech a váze palet a není třeba vyžadovat po expedici a skladu poskytnutí. Doprava je realizovaná spediční společností zákazníka, která si pro objednání vyžaduje pouze poskytnutí rozměrů, váhy, počtu palet a čísla objednávky.

V moment, kdy spedice poskytne datum vyzvednutí, začíná proces zakládání expedice. Zákaznická logistika manuálně mění čísla objednávek v plánech dodávek a v transakci TR1 zakládá dodací listy. Ten je komunikován na expedici. Expedici je třeba vytvořit alespoň den před nakládkou, tak aby expedované palety byly včas připraveny. Materiál putuje mimo Evropskou unii, a proto je nutno celou expedici proclít. Clení zprostředkovává celní oddělení, kterému potřebné informace předává zákaznická logistika. Tyto informace od spedice obvykle získává ráno v den expedice. Proclené dopravní dokumenty VDD (poskytnuté celním oddělením) je posléze nutno předat spedici a zákazníkovi.

Doprava je buď uskutečněna letecky nebo lodně. Záleží na urgentnosti dodání, přesto je vždy preferovaná lodní doprava. To je z důvodu snižování nákladů. Doprava letecky trvá 3-5 dní. Materiál ze závodu společnosti je kamionovou dopravou přepraven na letiště. Odtud je dopravním letadlem dopravován materiál až na letiště ve Východní Asii. Zbytek cesty je opět realizovaný kamionovou dopravou. V preferovaném případě lodní dopravy trvá cesta materiálu k zákazníkovi přibližně 25-30 dní. Materiál na nákladní lodi z EU do východní Asie urazí přibližně 12 000 námořních mil při průměrné rychlosti 20 uzlů (37 km/h). Doprava do a z přístavu je opět realizovaná kamionovou dopravou.