

2021

E.S.E.T.E.K.

Esettanulmányok
a Soproni Egyetem Társadalomtudósainak E-Kötete

szerkesztette: PalanCSa Attila

SOPRONI EGYETEM
LÁMFALUSSY SÁNDOR KÖZGAZDASÁGTUDOMÁNYI KAR
Üzleti Tudományok Intézet



E.S.E.T.E.K

Esettanulmányok

a Soproni Egyetem Társadalomtudósainak E-kötete

Szerkesztette:

Palanca Attila



SOPRONI EGYETEM KIADÓ

SOPRON, 2021

Soproni Egyetem
Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar
Üzleti Tudomány Intézet

Felelős kiadó: Prof. Dr. Fábíán Attila
a Soproni Egyetem rektora

Szerkesztette:
Palancsa Attila

ISBN 978-963-334-394-4 (online)

©(Copyright – Minden jog fenntartva)

A borítólapon Hopp-Halász Károly (1946–2016) Jegyzet I. című festménye látható.

Pankotay Fruzsina Magda¹ – Németh Nikoletta²: A Soproni Közgáz Posta Kft. csomaglogisztikai rendszere

Soproni Flórián vagyok a Soproni Közgáz Posta Kft. ügyvezetője. A következőkben vállalatom működésén keresztül szeretném a gyakorlatban bemutatni a postai szállítást. A posta szempontjából a csomagszolgáltatások különösen nagy szerepet töltenek be, hiszen a klasszikus postai szolgáltatások közül ez az egyetlen, amely folyamatosan bővül, ugyanis nincs elektronikus helyettesítő terméke. Az internetes vásárlás térhódításának köszönhetően megnőtt a kereslet a futárszolgáltatás iránt. Számos csomagküldésre szakosodott vállalat van a piacon, de a sok versenytárs nem rettent el vállalkozásunkat. A Soproni Közgáz Posta csomaglogisztikai piaci részesedése évek óta stabilan 15-20% körüli. A technika fejlődésével a levél, távirat és pénzforgalmi szolgáltatás már nem olyan jelentős, ugyanakkor továbbra is része a mindennapi életnek. Ez a posta egyik versenylőnye is, hiszen több szálon kapcsolódik ügyfeleihez, mivel a lakosság nagy része igénybe vesz valamilyen postai szolgáltatást. A hagyományosan kiépült postai hálózatunk, mely az ország minden pontján elérhető, jelentős előny lehet a CEP (futár-, expressz és csomagküldő) piacon. Megfigyelhető, hogy a fejlesztési irányokban évek óta visszatérő elem az átvételi pontok bővítése (csomagautomaták, Bolt-pontok) és a feldolgozási kapacitás növekedése. A folyamatos alkalmazkodás az igényekhez tehát elkerülhetetlen. A vállalati ügyfélkör számára komplex logisztikai szolgáltatást nyújt: az áru beszállításától, a raktározáson keresztül a vásárlókhoz való eljuttatásáig. A logisztikai szolgáltatások színvonalának biztosítása a vállalat alapköve.

Flórián miközben a posta épületét járta körbe azon gondolkozott, hogy vajon mennyire van logikusan felépítve a szállítási folyamatuk.

Postánk ügyfelei számára országsszerte 1543 felvételi pont áll rendelkezésre. A küldeményeket címirattal veszik fel, amiket informatikai eszközökkel vagy kézzel töltenek ki. A gépi címiraton az igénybe vett egyes szolgáltatásokat ikonok jelzik. A posta zárlatjegyzékkel indítja a járatot, amelyen a csomagokat darab- és azonosítószám szerint tüntetik fel. A járatos PDA-ra infraporton keresztül áttöltik az adatokat. Az IPH (Integrált Postai Hálózat) posta esetén az adatok áttöltését a posta indítójának kell elvégeznie. A járatosnak a PDA-val azonosító szerint is be kell olvasnia őket, majd az átvételről bizonylatot nyomtatni az Integrál Rovatolási Rendszerből (IRR) a PDA-n keresztül a postahely részére, melyen azonosító szerint jelennek meg az átvett csomagok. Az IRR a Posta hálózatában szállított postai és nem postai, tételesen kezelt küldemények, egységképzők indítását, érkeztetését, tételes kezelését támogatja a felvétel helyétől a kézbesítés helyéig. Amennyiben a járat nem tud PDA-t használni a gyűjtőkör során, akkor a postahelyektől kapott zárlatjegyzékek alapján veszi át a postahelyek anyagát és adja le a feldolgozó ponton. A felvevő postákról a csomagok továbbításra kerülnek a feldolgozópontok, illetve a konténeres kezelésbe bevont üzemek, majd a kézbesítést végző postahelyek felé. Az áru fuvarozási szolgáltatásba tartozó küldemények elsősorban egyéb postai küldeményektől független szállítási rendszerben kerülnek továbbításra. Ezen küldemények kezelését a posta a raktár-logisztikai szolgáltatása keretében biztosítja, ami magába foglalja:

- árubeszállítást a raktárba a gyártás helyről;
- betárolást, készletnyilvántartást;
- tárolást, leltározást;
- megrendelések fogadását;
- megrendelések összeállítását;

¹ Pankotay Fruzsina Magda tanársegéd, Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar

² Dr. Németh Nikoletta adjunktus, Soproni Egyetem Lámfalussy Sándor Közgazdaságtudományi Kar

- csomagolást, címirat-készítést;
- kiszállítást;
- visszárukezelést;
- adatkezelést, teljes körű információnyújtást;
- és egyéb kiegészítő tevékenységeket (pl.: vámügyintézés).

Küldemények továbbítása az ELK és a logisztikai üzemek viszonylatában

Az Egyetemleges Logisztikai Központtól az első körös járatok útján kerülnek továbbításra a már feldolgozott küldemények, valamint az előző napi küldemények is. Szabad szállítási kapacitás esetén nem sürgős, címezetlen reklámkiadványokat tartalmazó egységképzőket, illetve raklapos üzleti csomagküldeményeket is szállíthatnak. A második kör jellemzően csak terítőágra közlekedik. Az ELK-tól a harmadik kör járatai útján történik a második kör után feldolgozott küldemények továbbítása és egyben ellátja a negyedik kör előszállítási feladatait is. Az ELK-tól a negyedik kör éjszakai járataival történik a csomag- és a tételes küldemények továbbítása. Az ötödik körös járatok opcionálisan közlekedő gerinchálózati járatok (indulási időpontjuk a kiszolgált viszonylathoz igazodik). Az ELK-tól az ötödik kör járatai útján kerülnek továbbításra a negyedik kör után szállítási kapacitáshiány vagy feldolgozási csúszás miatt visszamaradt csomagküldemények. A járatok az 1 munkanapos időgaranciával feladott csomagküldemények elszállítása érdekében, csak meghatározott darabszámot meghaladó és/vagy a gépjármű rakodóterét legalább félig megtöltő küldeménymennyiség esetén közlekednek, valamint akkor, ha a logisztikai üzemekbe való megérkezésükkor az átadott küldemények továbbíthatók. Az ötödik körös járatok ömlesztett kezeléssel közlekednek. A logisztikai üzemek az ELK felé feldolgozásra három, illetve négy körben szállítanak anyagot, erről a logisztikai igazgató rendelkezik a forgalomtól függően.

Átrakodóponi, átközvetítói tevékenység

Átközvetítő posták jellemzően nagyvárosok központi postahelyei. Az onnan indított helyi járatok által érintett posták részére szóló egységképzők és küldemények kerülnek feltüntetésre a feldolgozópont által az Integrált Rovatolás Rendszerből (IRR) nyomtatott kísérő okiratokon. A járatok kezelésétől függően egy-egy postahelyen történhet mind átrakodóponi, mind pedig átközvetítói tevékenység is. A feldolgozópontokon a csomagküldeményeket azonosítószám szerint kezelik. A vonalkódos kezeléssel az Csomag Kézbizítási Rendszer keretében a küldemények nyomkövethetőségét biztosítják. A kisméretű – elsősorban a törékeny – csomagokat csomagládába helyezik.

Megfelelő anyagmennyiség esetén konténeres szállítást alkalmaznak a Logisztikai Központ, a logisztikai üzemek, a csomagkézbizító bázisok, kijelölt posták között, valamint a tömeges feladók küldeményeinek ki- és beszállítása során. A forgalom lebonyolítására az alábbi konténerfajták kerültek rendszeresítésre:

- a) zárt konténer csomagok, csomagládák, egységládák, zsákok és kötegek szállítására,
- b) nyitott konténer csomagládák, egységládák szállítására,
- c) konténer az EOLK belső anyagmozgatására.

Valamennyi konténert egyedi azonosítóval látnak el. Az azonosító a konténer teljes élettartama során változatlan. A konténereken konténerjelzőkön láthatók a címadatok és a tartalomra utaló jelölések. A gépkocsi rakterébe ezek végleges elhelyezését követő befékezése, rögzítőrúd elhelyezése a gépkocsivezető feladata. Megérkezésekor a gépkocsi rakteréből a konténerek emelőasztalra történő elhelyezését, majd az emelőasztalról a konténerek elszállítását már a feldolgozópont dolgozói végzik. A konténereket a szállító gépkocsikban – berakodás után – fékezett állapotban és rögzítve kell elhelyezni.

Flórián készülve az évvégi értékelő meetingre a következő gondolatokat fogalmazta meg:

Postánk egy 100 évre visszatekintő vállalat (1920), mely az egész országra kiterjedő hálózattal rendelkezik. Stratégia céljaink között évről évre szerepel a logisztikai folyamatok fejlesztése, a feldolgozási kapacitás bővítése, korszerűsítése. A meglévő posta helyek mellett további csomagátvételi pontokkal áll kapcsolatban és az is igaz, hogy elsőként fejlesztettük csomagautomata hálózatunkat. A szállítási rendszer előnye, hogy a többkörös járatok folyamatos feldolgozást tesz lehetővé. Az éjszaka feldolgozott és megfelelő csatornába terelt csomagok másnap kiosztásra kerülnek a kézbesítőknek. Ugyanakkor a posta életében mindig is kihívást jelentett az ingadozó forgalom kezelése. A folyamat leírásából látható, hogy fontos a járművek szállítási kapacitásának lehető legteljesebb kihasználása (ötödik körös járatok indítása). Postánknak már így is 650 alkalmazást kell kezelnie, ezért nehézséget jelent az új rendszer beillesztése. Véleményem szerint, ha sikerülne egy integrált informatikai háttérrel teremteni a különböző területekhez, így a csomagfeldolgozáshoz, könnyebben kiszámítható lenne az egyes pontok kapacitás igénye, a felvételtől egészen a kézbesítésig követhetővé válna a folyamat. Munkám során én is tapasztaltam, hogy a csomagkézbesítési és a belső postakezelési rendszer ugyan átjárható a kezelés során, az ügyféltájékoztatást nehezíti a különböző területen hozzáadott információk túl részletezettsége vagy éppen hiánya, vagy a logikai sorrend összekeveredése az adattovábbítás során. A további fejlődéshez a nagy beruházások mellett az alapvető infrastruktúra folyamatos fejlesztésére van szükség, hiszen a járatok fogadása és indítása sok postán számítógép nélkül valósul meg, így utólagos adatfeldolgozásra van szükség. Ez egyrészt lassítja a folyamatot, munkaerő kapacitást köt le másrészt nagyobb esély van az adatok pontatlanságára. A postai szállítási rendszer többlépcsős, centralizált, küllő rendszerű hálózat. Összeségében úgy látom, hogy a rendszer nem rugalmas, mivel a feldolgozás erősen centralizált. Mivel a postának egyetemes postai szolgáltatásait el kell látnia, tevékenységének gazdaságos végrehajtásához bizonyos kötöttségekkel számolnia. Így egyértelmű, hogy az ELK központi szerepet kell, hogy betöltsön, mivel a levél, a hírlap és az üzemviteli anyagok ugyanezen a rendszeren haladnak. A regionális feldolgozási pontok bővítése talán megoldás lehet.

Kérdések

1. Milyen intézkedéseket tenne a forgalom kiegyenlítése céljából? Részletesen ismertesse!
2. Manapság érzékelhető egy, a levelek és a csomagok közötti hibrid kategória. Milyen problémákat okozhat ez az új kategória a szállítási feladat során?
3. Milyen fejlesztési javaslatokat tenne Soproni Flórián ügyvezető úrnak, mint elemző-szakértő munkatárs?
4. Megoldást jelentenek-e ezek a betervezett regionális központok? Álláspontját védje meg egy hallgatótársával szemben! Debattoljanak!