

LOGISZTIKA A DÉL-ALFÖLDÖN

című regionális konferencia előadásainak összefoglalói



A

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar

és az

MTA Szegedi Területi Bizottság Logisztikai Munkabizottság
szervezésében

Hódmezővásárhely

2016

LOGISZTIKA A DÉL-ALFÖLDÖN

című regionális konferencia előadásainak összefoglalói



A

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar

és az

MTA Szegedi Területi Bizottság Logisztikai Munkabizottság

szervezésében

Hódmezővásárhely

2016

Szerkesztette:

Dr. habil. Bodnár Károly

ISBN: 978-963-306-492-4

Felelős kiadó:

Dr. habil. Horváth József dékán

Kiadó:

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
6800 Hódmezővásárhely, Andrásy u. 15.

TARTALOMJEGYZÉK

	oldal
Megnyitó (<i>Dr. habil. Horváth József</i>)	7
Köszöntő (<i>Prohászka Ottó</i>)	8
Területi integráció logisztikai hatásai az Alföldvíz Zrt-nél (<i>Molnár Zsolt</i>)	9
A logisztika és az infrastruktúra kapcsolata a közműves ivóvízellátással és szennyvíztisztítással összefüggésben (<i>Kovács Mihály</i>)	11
Székkutas a legfontosabb! (<i>Szél István</i>)	13
Az ellátási lánc biztonsága a Rail Cargo Hungaria Zrt-nél (<i>Dr. Jerney Zoltán</i>)	15
Újszerű tárolási technikák a mezőgazdasági logisztikában (<i>Sarusi-Kiss József – Sarusi Molnár Andrea</i>)	17
Logisztikai folyamatok fejlesztése és informatikai támogatása (<i>Petrács János</i>)	18
Logisztikai információk – Irány a Felhő, de hogyan? (<i>Szirányi Ákos</i>)	20
Minőségből ... Minőségit! (<i>Prohászka Csaba</i>)	22
Kertészeti pályázatok a Vidékfejlesztési Program tükrében, különös tekintettel a fiatal gazdálkodók lehetőségeire (<i>Privóczki Zoltán István</i>)	23
A tejetértékesítés aktuális problémái (<i>Mikó Józsefné Dr. Jónás Edit</i>)	25
A logisztika története és kapcsolata más tudományokkal (<i>Hódiné Szél Margit – Dr. Mária Edit Ilona</i>)	27
Automatizálás és együttműködés a közúti fuvarozók ügymenetében innovatív informatikai megoldásokkal (<i>Szabó Ádám</i>)	29

MEGNYITÓ

Dr. habil. Horváth József

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar

6800 Hódmezővásárhely, Andrásy út 15.

horvath@mgk.u-szeged.hu

Tisztelt Elnök Úr! Tisztelt Polgármester Úr! Tisztelt Igazgató Urak,
kedves Kollégák!
Tisztelt Hölgyeim és Uraim!

Nagy öröm számunkra, hogy a Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kara Hódmezővásárhelyen már második alkalommal csatlakozik a Logisztika Napja országos rendezvénysorozathoz. Egy olyan szakmai konferencián vehetünk részt, ahol a logisztika szerteágazó gyakorlati kérdései kerülnek megvitatásra. Szerteágazó, hiszen a logisztika nemcsak a vállalkozások, de az egyéb szervezetek, települések és a háztartások szintjén is a mindennapokban folyamatosan jelen van, és kérdéseket vet fel, amelyekre hatékony válaszokat kell adni. Gyakorlatias a mai konferencia, hiszen nem elméleti fejtegetésekre helyezzük a hangsúlyt, hanem konkrét praktikus megoldásokat igyekszünk bemutatni.

Mint közismert, az agráriumban, de más szektorokban is a nyereséges gazdálkodáshoz nem elegendő csupán termelni vagy szolgáltatni, de a piackutatástól kezdődően az alapanyag-beszerezés optimalizálásán át a félkész- és késztermékek racionális raktározásán át az értékesítési utak megszervezéséig számos logisztikai feladatot kell megoldani és azokat összességében szükséges optimalizálni. Ennek a szemléletnek a teljes értéklánra ki kell terjednie, vagyis ahogyan mi mezőgazdászok mondjuk: a táblától, vagy istállótól az asztalig. Mindazonáltal folyamatosan fejlődik a technika, technológia és informatika, amelyek egyrészt újabb problémákra világítanak rá, másrészt viszont a problémák korszerűbb és hatékonyabb megoldási lehetőségeit kínálják.

A mai konferencia ezeknek a kérdéseknek a megvitatásához, a legmodernebb vállalati optimalizálási lehetőségek bemutatásához, a közszolgáltatások logisztikai problémáinak értékeléséhez és a településfejlesztés logisztikai összefüggéseinek megvilágításához is hozzá kíván járulni.

Tisztelt Hölgyeim és Uraim! Megköszönve előadóinknak a bizonyára nagyon érdekes előadásokat, kívánok Önöknek a mai napra hasznos tanácskozást, értékes diskurzust és tapasztalatcserét. Érezzék jól magukat Karunkon, és ha tehetik, jöjjenek legközelebb is!

Köszönöm, hogy meghallgattak!

KÖSZÖNTŐ

Prohászka Ottó

MTA SZAB Műszaki Szakbizottság Logisztikai Munkabizottság
Szeged, Somogyi utca 7.
prootto@freemail.hu

Tisztelt Mezőgazdasági Kar!
Kedves Kollégák, Logisztikusok!

Magyarország 2012-ben csatlakozott először a Német Logisztikai Egyesület (BVL) kezdeményezéséhez, amelynek célja volt, hogy jobban megismertesse az érdeklődőkkel a logisztikai szakmát. Mivel egyre nehezebb megfelelően képzett munkavállalókat találni erre a szakterületre, a logisztika napjához csatlakozó cégek is egyre inkább a toborzási stratégiájuk részének tekintik az eseményszervezést. A résztvevő diákokra és szakemberekre potenciális munkaerőként tekintenek.

Tisztelt Konferencia!
Tisztelt Szervező Mezőgazdasági Kar!

A Magyar Tudományos Akadémia Szegedi Akadémia Bizottság Logisztikai Munkabizottsága nevében elismerésünket fejezzük ki, hogy országosan is elsők között határozták el, hogy ismételten a logisztika tudomány és gyakorlata területén elért eredmények összefoglalójaként, ez évben is konferenciát szervezzenek.

Az egyetemi Kar már igazolta, hogy hatásában és szakmaiságában a biztos elméleti, gyakorlati ismeretekre támaszkodva, gondos felkészüléssel - széles körben tudja a logisztika tudomány elméleti és gyakorlati eredményeit az érdeklődők elé állítani.

Kívánom, hogy eredményes munkát végezzenek!

TERÜLETI INTEGRÁCIÓ LOGISZTIKAI KIHATÁSAI AZ ALFÖLDVÍZ ZRT-NÉL

Molnár Zsolt

Alföldvíz Zrt., Békéscsaba, Dobozi út 5.
molnar.zsolt@alfoldviz.hu

Az Alföldvíz Zrt víziközmű szolgáltatási területe a 2014-2015-ös esztendőben megduplázódott: a korábbi Békés megyei szolgáltatási terület mára Csongrád megye nyugati határáig kiterjedt. A megnövekedett szállítási távolságok komoly kihívás elé állították a békéscsabai raktárközpontra épülő anyaggazdálkodást. Az optimális szállítási megoldás keresése a teljes anyaggazdálkodási logika átalakításának szükségességére világított rá.

A logisztika köre kiterjed az igény felmerülésétől a végtermék fogyasztóig való eljutásáig. Habár a víziközmű szolgáltatás hibajavítást lehetővé tevő anyagellátása nem tervezhető, sztochisztikus folyamatokként írható le, a logisztikát itt sem lehet a fuvarszervezésnek megfeleltetni. A logisztikai folyamat itt is az igény felmerülésétől az anyag beépítéséig (annak ügyviteli lezárásáig) terjed! Az előadás üzenete is megfogalmazásra került: „Ne a magasraktárral, szállítási gráfokkal kezdjük, az már a vége! Először a folyamatunkat kell tisztázzuk, az információ- és anyagáramlást kell jól megszervezni. Ez a logisztika!”

A folyamatok átszervezésére az alábbi területeken került sor: anyagkiadás rendjének szabályozása: minden területi egység heti 1 alkalommal vételezhet árut a központi raktárból, mindenkinek van egy áruátvételi napja. A szállítók ugyanígy. Voltak félelmek, hogy emiatt nem tudják a csőtörést kijavítani, meg kiönt a szennyvíz, stb. A szerző inkább a túlkészletezéstől tartott, de nem igazolódott vissza a félelem. Beállt a rendszer.

Igényrögzítés, anyagmegrendelés: korábban az igények megfogalmazása dokumentumalapon történt, és a beszerzési osztály munkatársai az alapján indították a szállítói beszerzést, majd a központi raktárakból az anyagot kiadták. Az igénylések száma napi 50-100 darab, egy-egy lehívó 5-50 elemet tartalmazva. Hibalehetőségek tömege:

- nem pontos a rendelés, elírás, elnézés;
- nincs visszaigazolás, hogy mit mikor kaphat;
- manuális szállítói rendelés összeállítás.

CÉL: az igény adatként kerüljön a rendszerbe és folyamatosan nyomon követhető legyen a sorsa, az igénylő által is. Az igényleadás

során a cikktörzsben szereplő 20 ezer terméket tartalmazó listából kiválasztják az igényként felmerülő terméket, hozzárendelik a kívánt mennyiséget. Előnyök: algoritmizálható a szállító rendelési javaslat összeállítása; visszaigazolás generálható, az információhiányból eredő felesleges újrarendelés, túlkészletezése csökken.

Cikktörzs konszolidáció: A fent vázolt igénylési metódus előfeltétele a cikkszám struktúra átfogó reformja, annak érdekében, hogy a rendszerbe az igényeket rögzítő egyértelműen, gyorsan, hatékonyan ki tudja választani a szükséges anyagokat. Ehhez egy mindenki által értett, elfogadott, logikusan felépített, készség szinten kezelt fastruktúra szükséges. Ebben a Fa struktúrában a kollektív vállalati tudás pontos vetületének kell megjelennie. Ennek eléréséhez meg kellett tenni egy 10 éve halasztott feladatot, amely során 40 ezerről 20 ezerre csökkent a használatban lévő cikkszámok száma:

- nem használtak inaktívvá tétele;
- redundancia kiszűrése;
- megmaradók megnevezésének pontosítása;
- partner cikkszámok bevitel;
- végül új cikkcsoportosítási struktúra kialakítása.

Anyag kiadása központi raktárból: A központi raktárból csak a megrendelt és befoglalt anyag adható ki, ezzel megszűnik a korábban előszeretettel kihasznált „cash and carry” jelleg. A kommissiózás vonalkód olvasós készülékek segítségével történik. A szállítólevél kiállításánál a szállító személy és gépjármű azonosítóját is be kell olvasni, amely lehetővé teszi az anyagszállítással kapcsolatos költségbecsléseket.

Anyafelhasználás: Korábban a szerelő a raktárból kézi bizonylattal vette ki az anyagot, a rendszerben az anyagkönyvelés elvégzéséig az anyag logikailag a raktárban maradt. A felhasználás és a könyvelés között akár 2-3 hét is eltelhetett. Az új rendszer szerint a csőszerelő a Műszaki Információs Rendszerből generált munkaszámon kiadott feladathoz gépi bizonylat kíséretében veszi fel az anyagot. A kiadási gépi bizonylat tartalmazza a felvevő azonosítóját is, így az érintett csőszerelő okoseszközén a nevére átadott készletet láthatja. A készletről lekerül az anyag, tehát naprakész analitikánk áll rendelkezésre. Ez lehetővé teszi a tervezést, illetve a raktárközi mozgások elrendelését. A munkaterületen felhasznált anyagot és annak mennyiségét a helyszíni munkatárs a saját eszközén hozzárendeli a munkaszámhoz, megfelelő ellenőrzések után az anyag feladható költségnek.

A LOGISZTIKA ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA KAPCSOLATA A KÖZMŰVES IVÓVÍZELLÁTÁSSAL ÉS SZENNYVÍZTISZTÍTÁSSAL ÖSSZEFÜGGÉSBEN

Kovács Mihály

Alföldvíz Zrt., Békéscsaba, Dobozi út 5.

kovacs.mihaly@alfoldviz.hu

Bár a közműves ivóvízellátás és szennyvízelvezetés a logisztikai definíciók alapján nem minősül csővezetékes szállításnak, viszont ha csak a háztartási vízellátás, szennyvízelvezetés folyamatait vizsgáljuk is meg kell felelni a 9M elv kihívásainak és küldetésének. Előadásomban a víziközmű szolgáltatás ivóvíz- és szennyvíz ellátási láncába kívánok betekintést nyújtani, hangsúlyozva a logisztikai kihívásokat, kifejezetten azt a legfőbb igényt, amely a szakmát érintő társtudományok ismereteit integrálva létrehozhatja, és hosszú távon fenntarthatja a működés legoptimálisabb lehetőségeit. Munkámban a felhasznált adatok, összehasonlítások értékei saját szervezetünk, illetve a Magyar Víziközmű Szövetség (MaVíz) forrásaiból származnak.

A különböző szolgáltatási rendelkezésre állási igények, az ellátás biztonságát és frissességét állítják versenybe. A távlati tervezés több tudományterület bevonását igényli. Nagy segítség a mi ágazatunkban is az informatikai fejlődés egyrészt a folyamatok irányításában, másrészt a döntés előkészítő modellezésben is.

Prezentációmban bemutatom a múlt remekműveit a római fürdők víz és szennyvíz rendszereitől az ipari forradalom kezdetéig. Számottevő teljesítményt nyújtottak a korabeli vezetékek és művek, akárcsak a tervezőik. A jelenlegi üzemelő létesítmények, vezetékek nagy része még más igények szerint készült, mint amelyeket most támasztunk velük szemben. 1990. óta a vízfogyasztás 50 %-kal esett vissza. A szennyvíz rácsatlakozások aránya általában kevesebb, mint a tervezett mennyiség, amely gyengébb tisztítási hatásokkal, vagy több ráfordítással jár. Normál üzemben a víziközmű vezetékek esetében a környezeti kölcsönhatások alacsonyabbak, mint más szállítási módban: helyigény, zaj, por, levegő- és talajszennyezés. A vezeték fenntartások a folytonosság biztosításából (korrózió, állagromlás, szivárgás megelőzése) és a minőség megőrzéséből (fizikai és kémiai tisztítás) tevődnek össze. Az üzemelési rendellenességek és üzemzavarok akár súlyos károkat is okozhatnak a környezetben.

Az óceánok, tavak folyók esetében egy globális szervezet (IWRM) szabályozza, koordinálja a szükséges folyamatokat. Az ivóvízkincs eloszlása egyenlőtlen, ezért a célok, a jövőkép érdekében szükséges az érintett területek és tudományok integrálása. Elsődleges a vevői érték hozzáadása. Ezen túl fontos a technológiák, az ökológiai, gazdasági, energetikai, szociális és informatikai szempontok integrációja. A fenntarthatósághoz szükség van az érintettek együttműködésére, szinergiára és elővigyázatos vízkészlet gazdálkodásra.

Áder János Köztársasági Elnök Úr felszólalt a 2015 decemberében rendezett ENSZ Párizsi Klímacsúcs rendezvényén. A „Föld védelme, tiszta ivóvíz” programhoz a MaVíz szervezete is csatlakozott. A legérintettebb a felnövekvő generáció, így az ő tájékoztatásuk, informálásuk a legfontosabb, hiszen a problémákat leginkább ez a nemzedék képes megelőzni. A beruházások mennyisége helyett célszerűbb a jelenlegi rendszerek hatékonyságát javító minőségi beruházásokra koncentrálni. Ez pedig a jelenben kíván többlet ráfordításokat erőforrásban, kreativitásban és együttműködésben.

SZÉKKUTAS A LEGFONTOSABB!

Szél István

Székkutas Község Önkormányzata
6821 Székkutas, Béke utca 2.
polgarmester@szekktutas.hu

Székkutas község a Dél-Alföld szívében, a Körösök és a Tisza ölelésében fekvő település. A falu élete a 19. század második felétől összeforr Gregus Máté alkotótevékenységével, akinek munkássága többek között a vasútállomás, a református és a katolikus templom megépülését is eredményezte. Az akkori középületek és közterek állapota évről évre romlott, így azok egyre kevésbé feleltek meg a mai kor követelményeinek. A település vezetősége 2010. év végén úgy döntött, hogy összegyűjti a fejleszteni kívánt területeket, és sikeres beruházások eredményeként egy vonzó, modern településképet alakít ki.

Székkutas község fejlesztésének leglényegesebb állomásai:

- „A székkutasi sportcsarnok felújítása” (*LEADER*)
- „Székkutasi edzőterem fejlesztése” (*LEADER*)
- „A székkutasi sportpálya és játszótér fejlesztése” (*LEADER*)
- „Székkutas község fejlesztése” (*LEADER*)
- „Székkutasi Emlékház turisztikai fejlesztése” (*LEADER*)
- „A székkutasi piac és főtér fejlesztése, parkolók megújítása” (*LEADER*)
- „A Székkutasi Művelődési Ház infrastruktúrájának fejlesztése” (*LEADER*)
- „Az általános iskola önfenntartó képességének fejlesztése” (*5/2012. (III.1.) BM rendelet*)
- „Székkutas község belterületi vízrendezés I. ütem” (*DAOP-5.2.1/A-11-2011-0012*)
- „Az egészségesebb Székkutasért” (*TÁMOP-6.1.2-11/1-2012-1108*)
- „Székkutas község szennyvízelvezetésének és szennyvíztisztításának fejlesztése” (*KEOP-1.2.0/09-11-2012-0028*)
- „Hódmezővásárhely-Mártély-Székkutas Ivóvízminőség-javító Projekt” (*KEOP-1.3.0/09-11-2011-0044*)
- „Települési szilárdhulladék-gazdálkodási rendszer fejlesztése a Délkelet-Alföld Regionális Hulladékgazdálkodási Rendszer Létrehozását Célzó Önkormányzati Társulás területén” (*KEOP-2.3.0/2F/09-11-2011-0004*)

Székkutas község illetékességi területén pályázati forrásokból összesen 6.700.000.000 forintból valósultak meg beruházások, fejlesztések. Amennyiben lakosságszámra vetítjük, akkor több mint 3.000.000 Ft összeg jut 1 fő székkutasi lakosra. Megújult a település központja, a Székkutasi Emlékház, a Sportcentrum és a Művelődési Ház külső és belső tere, és azok környezete, valamint a Polgármesteri Hivatal előtt parkolók kerültek kialakításra. A településen gazdaságélénkítő és munkahelyteremtő beruházások is megvalósultak (Bánomkerti Pálinkafőzde, Premium Choco Kft.).

A település vezetőségének legfőbb célja, hogy a már megkezdett fejlődési tendenciát tovább folytassa.

AZ ELLÁTÁSI LÁNC BIZTONSÁGA A RAIL CARGO HUNGARIA ZRT-NÉL

Dr. Jerney Zoltán

Rail Cargo Hungaria Zrt., Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.
jerneyz@t-online.hu

A biztonság fajtái: - közlekedés biztonság, - vagyonbiztonság, - minőségbiztonság.

A közlekedés biztonsága:

- Járművek műszaki állapotának folyamatos vizsgálata.
- Munkavállalók képzése (Hatóság által előírt képzések, Rendkívüli események tapasztalatainak oktatása).
- Rakodási szabályok betartásának ellenőrzése – MÁV Zrt. közlekedés biztonsági program keretében 28 db dinamikus kerékterhelés mérő berendezést telepít, mely hatékonyan kimutatja a túlsúlyos járműveket, az elmozdult rakományokat, az egyenetlen kerékterhelést és a hibás futóművet. Ügyfelek felé a saját megállapításainkon túl már külső, objektív, hiteles és mérési eredményekkel is jelezni tudják a problémákat.
- Műszaki bizalmi elv versus közlekedésbiztonság
- Utasítások, rendeletek változásainak megfelelés (Fékutasítás (E.2), Forgalmi utasítások (F.1, F.2 Függelékei)

Vagyonbiztonság

- Objektum őrzés – kiemelt kockázatú szolgálati helyek őrzése.
- Élő erős kíséret kiemelt kockázatú küldemények esetében RCH döntés, vagy jogszabály alapján. Ezenkívül az ügyfél igénye szerint is sor kerül a küldemény személyes őrzésére.
- Kocsinyitás érzékelő eszközök – ajtó nyitásának érzékelése (intelligens lakatok), - rádiós adattovábbítás (Ferencváros), riasztás, - GSM alapú adattovábbítás, riasztás.
- Nyomkövető alkalmazás – a Selecta DNA nyomkövető. Kocsi alkatrész eltulajdonítások ellen azonosíthatóvá teszi az értékes fémeket és a külső felszerelést.
- Csúcstechnológiás oldat a tárgyak és anyagok jelöléséhez. Színtelen zselés anyag az ecsetelt felületről a kézre, kesztyűre ráragad és 4-6 hétig megmarad, infrafénnyel látszik.

Szolgáltatás minőségének biztonsága

- Egyedi kocsis forgalomban az RHA, az RCO és a Xrail partner vasutak egy nemzetközi kapacitásfoglalási rendszer bevezetését vizsgálják. Az Xrail szövetség tagjai elkötelezték magukat, hogy fokozzák a kocsirakományú küldemények versenyképességét Európában. Kapacitás lekötési rendszeren keresztül növeljék a kocsirakományú fuvarozás hatékonyságát. Céljaik között szerepel a legalább 90%-os megbízhatóság. Szolgáltatás minőségének biztonsága egyedi kocsis forgalom (KAPA) esetében – megbízhatóság, - szolgáltatás minőség javítása, - tervezhetőség, - rövidebb kocsitartózkodási idő, - kiszámítható érkezés, - hatékonyabb közlekedtetés, - optimális vonatkihasználtság.
- Irányvonatos forgalomban – tervszerű közlekedés erősítése, - megfelelő információ a közlekedés tervezéséhez, - közlekedési hét előtt információk begyűjtése, tervek elkészítése, - vonatpontosság javítása, - vonatok kiterheltségének javítása, - tolatási szolgáltatások megfelelő biztosítása, - megfelelő színvonalú vontatási szolgáltatás.

ÚJSZERŰ TÁROLÁSI TECHNIKÁK A MEZŐGAZDASÁGI LOGISZTIKÁBAN

Sarusi-Kiss József – Sarusi-Molnár Andrea

Alternconsult Kft., Hódmezővásárhely, Andrássy út 29.

jozsef.sarusi-kiss@alternconsult.hu

Partnerei számára gyorsan megvalósítható, világszínvonalú, alacsony üzemeltetési költségű épületeket és ezek energiaellátására megújuló energiás technológiákat kínál a vállalkozás. A betervezett és forgalmazott épületrendszerek, sajátos építmények, megújuló energiás technológiák vezető dán, német, francia cégek tudásanyagára támaszkodnak és döntően magyar kivitelezésűek. A cég tevékenységét a komplexitás jellemzi, azaz a felmérésektől, épületenergetikai tanácsadástól és tanúsítástól, valamint megvalósíthatósági tanulmányoktól indulva a tervezésen, engedélyeztetésen, forrásszerzésen túl a kivitelezésig minden munkaelemet képes magas színvonalon teljesíteni.

A zárt flexibilis tározók alkalmasak tűzivíz, esővíz, szennyvíz, vegyianyag, folyékony trágya, stb. tárolására. A sajátos hígtrágya tárolási megoldások alacsony beruházási költséggel valósíthatóak meg. Használhatók, mint tárolási lehetőség, amikor a trágya terítése nem engedélyezett, vagy mint egy puffer tartály biogáz termelő berendezéshez. A legtöbb talajtípuson gyorsan és egyszerűen telepíthetők. Tárolókapacitásuk nagy (akár 7000 m³), és igény szerint változtatható. Speciális szagszűrő segítségével, a gázokat szagterhelés nélkül engedi eltávozni. A tartály egy földágyba van elhelyezve, így nem szükséges külön támasztó struktúra. A tartályhoz kapcsolódó keverő berendezés biztosítja a trágya homogenitását. Nincs magas fertőtlenítési, mentesítési költség. A tározók lapos kivitele és zöld színe tájbarát megjelenést biztosít. A hígtrágya tároló termékek gyártása, telepítése mellett azok karbantartása is biztosított.

A gyártott műszaki csarnokok, mezőgazdasági épületek jellegzetes acélszarnok szerkezetek, melyek személyre szabottan kombinálhatók hagyományos építőanyagokkal. Az önhordó hangár épületek ívelemes szerkezettel és függőleges oldalfallal készülnek. A kialakítható fesztáv változó (nagy, akár 18 m-nél nagyobb fesztáv is lehetséges). Az így kialakított épület alkalmas termény-, bála- és géptárolásra, állattartásra, valamint logisztikai és ipari célokra.

<http://www.alternconsult.hu>

LOGISZTIKAI FOLYAMATOK FEJLESZTÉSE ÉS INFORMATIKAI TÁMOGATÁSA

Petrács János

Pentatrade Kft., H-9028 Győr, Serfőződombi dűlő 3.
petracs.janos@pentatrade.hu

A Pentatrade Kft. 1990-ben alakult, informatikai vállalkozás. Tulajdonosai gazdasági illetve számítástechnikai szakemberek. A tevékenységi kör a szoftverfejlesztés mellett üzletviteli tanácsadás, komplex rendszerek integrációja elsősorban középvállalkozások számára, de kis- és nagyvállalatok (pl. AUDI, Budapest Airport, Bonafarm) is megtalálhatók a partnerek között. A Pentatrade Kft. szolgáltatási portfóliójának alapmotívumai:

- Tanácsadóink egyrészt huszonöt éves tapasztalattal és naprakész szakmai, informatikai ismeretekkel segítenek felmérni a partnereknél jelentkező működési zavarok okozóit, és megtervezni egy finomra hangolt új, vagy racionalizált folyamatot.
- A Pentatrade Kft. másrészt olyan informatikai eszközök teljes körű biztosítását vállalja, amelyek a fenti folyamatokat támogatni, gyorsítani tudják. Az eszközök között szerepelnek vállalatirányítási (ERP) rendszerek, üzleti intelligencia (BI) alkalmazások, CRM, dokumentumkezelés és controlling alkalmazások.

A Pentatrade Kft. tevékenysége súlyponti elemeként vállalatok munkafolyamatainak felmérésével, optimalizálásával, a felmerülő problémák megoldásával, a meglévő infrastruktúra fejlesztésével, kiépítésével és szakmai oktatásokkal, tréningekkel foglalkozik magas színvonalon. A cégek valós munkafolyamatainak jellemzően igen sokféle elvárásnak, műszaki-gazdasági igénynek, optimalizálási kritériumnak kell megfelelniük. A beszerzés, termelés, szolgáltatás, értékesítés stb. folyamatok fejlesztése, a problémák megoldása nem nélkülözheti a logisztikai funkció önmagában is interdiszciplináris kezelését. Az informatikai támogatás cégünk gyakorlatában a folyamat optimalizálását követi, de szerepe nem másodlagos, hiszen gyakran alapfeltétele az idő-, és helyérték, a logisztikai feladat megvalósulásának.

Példák logisztikai tartalmú fejlesztési célkitűzéseinkből, projektjeinkből:

- Vállalatirányítási rendszerbe integrálható termelési és/vagy készletező rendszermodul fejlesztése olyan vállalkozások számára, melyek piacuk által determináltan fogyasztásvezérelt filozófiával működnek, azaz vevőik igényeit szabályozott készletezési pontból elégítik ki.
- Prognózis és kontrolling módszerek fejlesztése a fogyasztásvezérelt metódus hatékony működéséhez.
- Jelölőeszköz fejlesztése szaporítóanyag speciális tárolójának automatikus azonosításához, és felhő adatbázison alapuló ügyfél kapcsolati rendszer kialakítása.
- Termelésirányítási rendszer (ERP) adaptív fejlesztése, agrárlogisztikai kiterjesztése növénytermesztési (szántás, boronálás, műtrágyázás, aratás, betárolás, eladás, stb.) állattenyésztési (etetés, állatorvosi ténykedés, fejés, vágás, stb.) területekre.

Cégünk küldetéséhez híven a meglévő és potenciális ügyfeleink rendelkezésére állunk a logisztika hétköznapjain is:

WWW.PENTATRADE.HU

LOGISZTIKAI INFORMÁCIÓK – IRÁNY A FELHŐ, DE HOGYAN?

Szirányi Ákos

Magyar Logisztikai Egyesület Területi Képviselő
6721 Szeged, Szilágyi u. 2.
sziranyi.akos@gmail.com

A bemutatkozást követően az előadó bemutatott néhány pillanatképet az informatika hazai történetéből, melyek a '90-es évek eleje óta eltelt időszakot illetve a hatalmas fejlődést kísérelték meg ábrázolni. A felhasználók szemszögéből ismertette a felhő alapú számítástechnika fogalmát.

Ezt követően bemutatta az eddigi “felhő alapú” tevékenységeit. 1995-ben telefonmodemes kommunikáció alkalmazásával, egy társával létrehozta az első hazai fuvarbörzét Logistic Info Service néven, melynek már külön szervere volt. 2000-tól kezdődően a fuvarbörze átkerült az internetre. 2008-tól kezdve tanszéki mérnökként a szakdolgozatot író főiskolai hallgatóival on-line megosztott szöveges állományokat kezelt, melyek a hallgatók által készített tartalomjegyzékeket tartalmazták. Így számára a távolból is folyamatosan figyelemmel kísérhető volt a hallgatók tevékenysége. 2009-ben egyéni vállalkozóként egy tőle több száz km-re lévő tanácsadó szakembert foglalkoztatott, itt az on-line team munka jónéhány eszközét alkalmazták (pl. projekt honlap, RSS hírolvasó, e-mail hírlevelek blogra irányítva, megosztott file-ok, Skype és TeamViewer). 2013-ban egy, a veszprémi Pannon Egyetem által levezetett pályázat keretében tanulmányt készített, melynek címe: “Felhő alapú ellátási lánc menedzsment döntéstámogató rendszer kidolgozása” volt.

Az előadó egyik jelenlegi fő tevékenysége egy olyan felhő alapú informatikai rendszer fejlesztése, amely a folyamatosan változó környezetben, munkagépekkel és tehergépkocsikkal dolgozó cégek vezérlési feladatainak döntéstámogatását, valamint kommunikációjának fejlesztését hivatott megoldani. A 2015. évi Logisztika napi rendezvényen ennek koncepcióját már bemutatta, azóta egy profilbeli gyakorló cégnél a rendszer túl van az első éles teszteléseken. Kutatási témaként jelenleg előkészítés alatt állnak a lehetséges optimalizációs modulok.

2016-ban egy fuvarozó vállalkozónál a már évek óta használt fuvarkezelő szoftverét komplett átszervezte a felhőbe, ez már rutinszerűen működik. (Forgalmi és kereskedelmi adatok, üzemanyag, napidíj [belföldi és külföldi] és egyéb költségek elszámolása, teljesítményi- bevételi- és

költségfajlagok, járáti összesítő adatok, havi-évi átlagok, összesítő fajlagok, stb.)

Az előadás harmadik része egy összeállítást tartalmazott a felhő alapú informatika előnyeiről, hátrányairól, bevezetésének szakmai és emberi feltételeiről, az előadó tapasztalatairól. Itt elsősorban az emberi tényezők kaptak nagyobb hangsúlyt. A logisztika interdiszciplináris tudomány, ezért is mi logisztikusok sokféleképpen gondolkozunk. Sokszor ragaszkodunk a megszokásainkhoz, a kommunikációs kultúránkhoz, és nehezen szánjuk rá magunkat az ún. paradigmaváltásra. A cégeknél még mindig gyakran jellemzők az elaprózódott, szigetszerű szoftveres megoldások, vagy akár a spirálfüzetek ... Az informatikai fejlesztéseket a dolgozók a munkanélkülivé válástól való félelem okán gyakran igyekeznek elutasítani. Sok helyen indokolatlan mértékű a titkolózás a cégen belül és a cégek között is, ami gyenge hatásfokú csapatmunkát eredményez. Pedig napjainkban az eddigieknél jóval nagyobb mennyiségű adat kezelését kell megoldanunk, ehhez a korábbi módszerek már nem megfelelőek.

Minőségből...Minőségit!

Prohászka Csaba

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
6800 Hódmezővásárhely, Andrásy út 15.
csabapro825@gmail.com

A mai gazdasági fejlődésben, egyet érthetünk abban, hogy csak minőségi alapanyagból gyárthatunk, természetünk, adhatunk minőségi készterméket! Nagyon fontos, hogy ne csak a gyártó cég, vállalat, hanem a szerződött partner felek és szállítók is törekedjenek a minőségre!

Egy gyártási folyamat során nagyon fontos a mennyiség, hisz a termelés profitja ebből is származik. A termelés mennyiségi munka. Azonban hiába jó a technika, ha nem termel eleget. Így a technika is fontos, ezért kell megtanulni, hogy a termelés sikere 70%-ban a minőségben rejlik. A minőség és mennyiség megfelelő aránya egyenes út a sikerhez!

A minőséget “tudni” is kell, hisz ennek ismerete alapján alkothatunk, illetve gondoskodhatunk ennek megőrzéséről és fenntartásáról. Ha saját magunk nem vagyunk birtokába ennek a tudásnak, segítségünkre lehetnek a szakemberek, illetve a technika a legmodernebb kutatásokkal, módszerekkel, ismeretekkel.

Szakdolgozatom témájában szereplő családi vállalaton (egyszerű vállalat) keresztül szeretném bemutatni, hogy az egyszerűbb néha több. Ugyan azon megoldáshoz két út vezet. Ez minden lehetőségben ott van, csak ki kell választanunk, hogy nekünk melyik módszer a legmegfelelőbb. Egyszerűség alatt, itt azt értem, hogy nincsenek partner cégek, nincsenek szállítók (külső befolyásoló vállalatok), csupán egy “anyacég” van, amelynek sikerült megoldania azt, hogy jelen legyen több mint 150 országban, úgy hogy közben egy globális méretű vállalkozás lett. A termelést, a feldolgozást, a gyártást, a szállítást és az eladást is egyszerre végzi. Saját ültetvényei vannak, melyeket a helyi munkaerővel műveltetnek, így egyben munkahelyet is teremt. A terményt különböző világszabadalmi eljárásokkal feldolgozza, illetve csomagolja. Saját kikötővel, repülő-társasággal, illetve vasúttal rendelkezik.

És, hogy miként tudta mindezt megvalósítani?
Úgy, hogy nem vont be különböző szállítványozó, raktározó, gyártó cégeket, így rengeteg logisztikai költséget tudott “megspórolni” és mindazt a saját fejlesztéseire tudta, tudja fordítani évről évre. A termék közvetlenül az “anyacégtől” jut a fogyasztóig, vásárlóig!

KERTÉSZETI PÁLYÁZATOK A VIDÉKFEJLESZTÉSI PROGRAM TÜKRÉBEN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A FIATAL GAZDÁLKODÓK LEHETŐSÉGEIRE

Privóczi Zoltán István

Kaposvári Egyetem Gazdálkodás és Szervezéstudományok Doktori Iskola
7400 Kaposvár, Guba S. u. 40.
agrapalyazat@gmail.com

A magyar agrárium jövője szempontjából létfontosságú, hogy a Vidékfejlesztési Program forrásait minél hatékonyabban fel tudja használni. A 2014-2020 közötti időszakban jelentős uniós forrás, több mint 4 milliárd euró, vagyis mintegy 1200 milliárd forint áll rendelkezésre Magyarországon vidékfejlesztésre. A Vidékfejlesztési Program 2016. év március hónap elején megnyíló pályázatainak célja a kertészeti ágazatban tevékenykedő mezőgazdasági termelők versenyképességének javítása, az ágazati ágazatok felzárkóztatása, innovatív és környezetbarát kertészeti technológiák és termesztési módok elterjesztésének támogatása.

Magyarország természeti adottságai, az agrártevékenységet végzők tudása, szorgalma révén már évszázadok óta Európa éléskamrája. A kiváló klimatikus és talaj adottságok mellett az ország központi fekvése, kedvez a kertészeti tevékenység gyakorlásához. Hazánkban a zöldség-hajtást elsősorban fóliaborítású létesítményekben végzik, az üvegházak területi részaránya csak pár százalék. Jelenleg a termesztő berendezések mintegy 20%-át fűtik, jellemzően gázzal, faaprítékkal, vagy olajkutató fűrészek nyomán feltárt hévízkészletet kertészeti célokra fordított termálvízzel. A mezőgazdasági szektorban tevékenykedők folyamatos átrendeződés eredményeként a kertészetek aránya az összes gazdaságból a 2000-ben mért 11%-ról 2013-ra 18%-ra növekedett. A fiatal kertészek aránya 2013-ban 12% volt; összesen 10,5 ezer az olyan gazdaság, amelyet 40 évesnél fiatalabb gazdálkodó vezetett. A fiatalok aránya a szántóföldi zöldségtermesztőknél volt a legmagasabb (19%), a különféle kertészetet vezetőik körében 16%, az ültetvényt művelők között viszont az átlagnál alacsonyabb (11%). A jelentős számú és egyben a legnagyobb súllyal rendelkező gyümölcstermesztők között átlagos (13%), a szintén jelentős számú szőlészek között viszont csupán 9,7% volt az arányuk.

A kertészeti tárgyú beruházásokra rendelkezésre álló 66,5 milliárd forint összesen négy pályázati célterületet érint. Így:

1. Kertészet korszerűsítése üveg és fóliaház létesítése, energia hatékonyságának növelése geotermikus energia felhasználásának lehetőségével;
2. kertészet korszerűsítése ültetvénytelepítés támogatására öntözés kialakításának lehetőségével;
3. kertészet korszerűsítése gombaházak-hűtőházak létrehozására, meglévők korszerűsítésére;
4. kertészet korszerűsítése gyógy- és fűszernövény termesztés fejlesztésére illetve gyógynövénytermesztésre biztosít forrást.

Az igényelhető vissza nem térítendő támogatás összege egyéni projektek esetében max.500 millió Ft,- a támogatás mértéke 40-50 %, melynél minden esetben a fiatal mezőgazdasági termelők +10% többlet-támogatásban részesülnek.

A TEJÉRTÉKESÍTÉS AKTUÁLIS PROBLÉMÁI

Mikó Józsefné Dr. Jónás Edit

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
Állattudományi és Vadgazdálkodási Intézet
6800 Hódmezővásárhely, Andrásy út 15.
mikone@mgk.u-szeged.hu

A tejágazat helyzete válságos, az állapotot mind a tejtermelők, mind a szakmai szervezetek súlyosnak ítélik. A tej felvásárlási ára évek óta az önköltségi ár alatt van, ez mostanra egyes termelőket már a kilátástalanság szélére sodort. Nincs lehetőség fejlesztésekre, beruházásokra, a termelők a létükért küzdenek. A felvásárlási ár nemcsak Magyarországon, hanem az Európai Unióban egyaránt igen alacsony, 100 kg nyerstejért 2014 januárjában 40,06 eurót kapott átlagosan az európai uniós gazda, míg 2016 márciusában ez az összeg 28,58 euró volt. A tendencia Magyarországon is hasonló (2014. január 35,73 €, ez év márciusa: 24,53 €), azonban az értékesítési ár elmarad az uniós átlagtól. A hazai felvásárlási árnál is alacsonyabb összeget ebben az időszakban a román (2014. január:33,06 €), a litván (2016. március 20,41 €) és a lett termelők kaptak a nyerstejért (2016. március, 20,88 €). A probléma hátterében több tényező áll. Az 1984 óta fennálló kvóta rendszer 2015. március 31-én megszűnt, a tejpiac „felszabadítása” több évtizedes állapotot változtatott meg. A kvótarendszer fennállásnak idején is voltak piaci kilengések, mint a 2009. évi tejpiaci válság, vagy a 2014-es kimagasló tejárák. A hazai állapotokat nyomon követő, a termelők munkáját segítő Tej Szakmaközi Szervezet és Terméktanács álláspontja szerint a piac egyik legsúlyosabb problémája, hogy a kereskedelemben kapható, vélhetően ÁFA-csált importtevékenység következtében irreálisan olcsó folyadéktejek oly mértékben leszorítják a nyerstej felvásárlási árát, hogy a termelők már nem képesek azzal versenyezni. Az ágazat szereplőinek védelmében a következő intézkedések létrehozását kéri a Kormányzattól:

- együttműködésükkel tegyék kiszámíthatóbbá a tejpiaci környezetet,
- segítsék a hazai tej- és tejtermékek népszerűsítését, ezzel növeljék a hazai termékek iránti keresletet,
- működjenek együtt a feketegazdaság elleni küzdelemben,
- segítsék az áringadozások tompítására tett törekvéseket.

A szakemberek szerint a fogyasztói folyadéktej 5%-os ÁFA-körbe sorolása nagymértékben segítené a tejpiac kifehérítését. A termelők

elégedetlenségüknek hangot adva, tüntetéseket, demonstrációkat szerveztek, hogy felhívják mind a közvélemény, mind a Kormányzat figyelmét az ágazat résztvevőinek helyzetére. A szakmai- és érdekvédelmi szervezetek véleménye szerint a tejszektor jövője nem kizárólag a tehenészetek és tejfeldolgozók problémája, hanem foglalkoztatási, népegészségügyi és jelentős gazdasági kérdés is. Ezt a problémát a hazai gazdaság és agrárpolitika döntéshozói elismerték, melynek eredményeként 2016-os évben több támogatási forrás is megjelent a termelők számára. A Földművelésügyi miniszter 2016. április 20-án tartott sajtótájékoztatóján bejelentette, hogy 2017-től a sertés tőkéshúshoz hasonlóan a fogyasztói folyadéktej ÁFA-ja is 5%-ra fog csökkenni.

A LOGISZTIKA TÖRTÉNETE ÉS KAPCSOLATA MÁS TUDOMÁNYOKKAL

Hódiné Szél Margit – Dr. Mári Edit Ilona

Szegedi Tudományegyetem Mezőgazdasági Kar
Gazdálkodási és Vidékfejlesztési Intézet
6800 Hódmezővásárhely Andrassy u. 15.
mari@mgk.u-szeged.hu, hodine@mgk.u-szeged.hu

Knoll Imre meghatározásában a logisztika összefüggő gazdasági és társadalmi folyamatok átfogó, egyben integrált kezelésének tudománya. Célja a mikro- és a makrokörnyezet hatásvizsgálataira folyamatosan támaszkodva a lehetséges maximális gazdasági és társadalmi eredmények elérése.

A logisztika első megjelenése a hadviseléshez köthető, a hadseregek történelmében játszott meghatározó szerepet. Az ókori Görögországban, a Római és a Bizánci Birodalomban is voltak már olyan tisztségviselők, akiknek feladata volt a seregek élelemmel való ellátása és elszállásolása, továbbá a készletek elraktározása. A logisztika és a kereskedelem már az ókorban összekapcsolódik, gondoljunk a Selyemútra. A XII. század közepétől a XVII. század közepéig működő Hansa városok élénk kereskedelmében fellelhető áru- és információ csere, amely komoly logisztikai kihívásokat jelentett.

Napoleon tábornoka, Jomini értelmezésében a logisztika „a csapatmozgások csapatutánpótlások, valamint az erődítmények, szálláshelyek építésének gyakorlati művészete és alkalmazott tudománya” volt.

A logisztika jelentőségét bizonyítja az a tény, hogy a II. világháborúra már 10 amerikai katonából csupán 3 vett részt közvetlenül a harcokban, a többi a kiterjedt hadigépezet logisztikai biztosításának feladatát látta el.

A logisztika a gazdasági szférába a második világháborút követően került át. 1964-ben Plowman a mai fogalmához közelálló definíciót alkalmaz a logisztikára.

A logisztika feladata, illetve célja az anyagok és információk rendszereken belüli és különböző rendszerek közötti áramlásának tervezése, szervezése, irányítása, ellenőrzése, illetve a rendszer működése során jelentkező feladatok elvégzéséhez szükséges tárgyi, személyi és egyéb feltételek megteremtése. A logisztikai folyamatok működtetéséhez, tervezéshez, irányításához, vezérléséhez, ellenőrzéséhez különböző

tudományterületek már meglévő eredményeinek integrálása és felhasználása szükséges.

A jövőbeni feladatok ún. multidiszciplináris logisztikával érhetőek el, hiszen a termelési folyamatok és a társadalmi problémák nem egyetlen szakterület feladatát igénylik. A logisztika céljának tekinthető „9M” elvet vizsgálva, mindegyik „M”-hez több tudomány, illetve tudományág is kapcsolódik.

A logisztika céljának eléréséhez feltétlenül szükségesek a matematika egyes tudományterületei, de nem elegendőek. A II. világháborúban katonai feladatok megoldására alkalmazott operáció-kutatási módszerek képezik az alapját a logisztika gazdasági életben való alkalmazásának.

Az információs technológia rohamos fejlődése lehetővé teszi, hogy megvalósuljon az egyes tudományterületek eredményeit felhasználó multidiszciplináris logisztika.

AUTOMATIZÁLÁS ÉS EGYÜTTMŰKÖDÉS A KÖZÜTI FUVAROZÓK ÜGYMENETÉBEN INNOVATÍV INFORMATIKAI MEGOLDÁSOKKAL

Szabó Ádám

Optin Kft.
Szeged, Oroszlán utca 4.
adam.szabo@optin.hu

Több felmérés is azt támasztja alá, hogy akár hazánkban, akár a környező Európai országokban a fuvarozó kis- és középvállalkozások nagy része nem használ célzottan a fuvarozás támogatásra készült szoftvert ahhoz, hogy hatékonyabbá tegye az ügymenetét, habár a vállalkozások döntő hányadánál az igény kialakulni látszik. Egy igényfelmérés során fény derült arra, hogy a legfontosabbnak tartott funkciók a logisztikai folyamatokat támogató rendszerekben a járatoptimalizálás (52%), illetve a küldeménykövetés, amely a második legtöbbször megjelölt válasz volt (25%), habár az információk átadására, kezelésére, nyilvántartására, továbbá az azok alapján történő hatékony ügymenet üzemeltetésére is egyértelműen szükség van a vállalkozásokban.

Ezen megállapítás fokozottan igaz a gyűjtő-terítő, valamint expressz futár szolgáltatásokat végző cégeknél, akiknél jellemzően több száz vagy több ezer megbízást kell kezelni naponta, több vállalkozás és dolgozó összehangolt munkájával.

Annak érdekében, hogy mindenki számára rendelkezésre álljon a megfelelő időben minden szükséges információ komoly informatikai infrastruktúrára és jól szervezett információ áramlásra van szükség.

Az Optin Kft. által fejlesztett Minimo elnevezésű felhő alapú fuvarmenedzsment szolgáltatás erősen épít a fuvarozásban résztvevő szereplők együttműködésére oly módon, hogy a megbízások átadása, valamint a teljesítésekkel kapcsolatos visszajelzések elküldése teljes mértékben automatizáltan megy végbe.

Nagyon fontos a járművezetők minél hatékonyabb tehermentesítése, mert a munkájukat nehéz körülmények között végzik (időjárás viszonyosságok, fokozott, több mint tíz különböző típusú hatósági ellenőrzésre való készenlét, rakodó gépek kezelése, stb.). Így számukra az időigényes papírmunka és utólagos adminisztrációk kiváltására mobiltelefonos alkalmazás került kifejlesztésre, amelyen két-három érintéssel elvégezheti egy küldemény kezelését és ennek

köszönhetően az így keletkezett információk is azonnal megjelennek a diszpécserknél, és az egyéb szükséges helyeken a kapcsolódó vállalkozásoknál.

További segítség, hogy a flotta útvonalait egy optimalizáló eljárás előre megtervezi a járművezetőnek, így kevesebb kilométer megtételével teljesíthetők a feladatok, aminek következtében csökken az üzemanyag költség, valamint a fuvarszervezők és egyéb ügyintézők számára is jelentős idő takarítható meg.

Projektünk egy közvetlenül Brüsszel által meghirdetett “H2020 - SME instrument phase 1 - Small business innovation research for Transport and Smart Cities Mobility” elnevezésű pályázaton pozitív elbírálásban részesült nagyon szoros nemzetközi mezőnyben, amely nagy elismerés a projekt résztvevői, valamint Magyarország számára is.

Weboldal címe: www.minimo-logistics.com

ISBN: 978-963-306-492-4