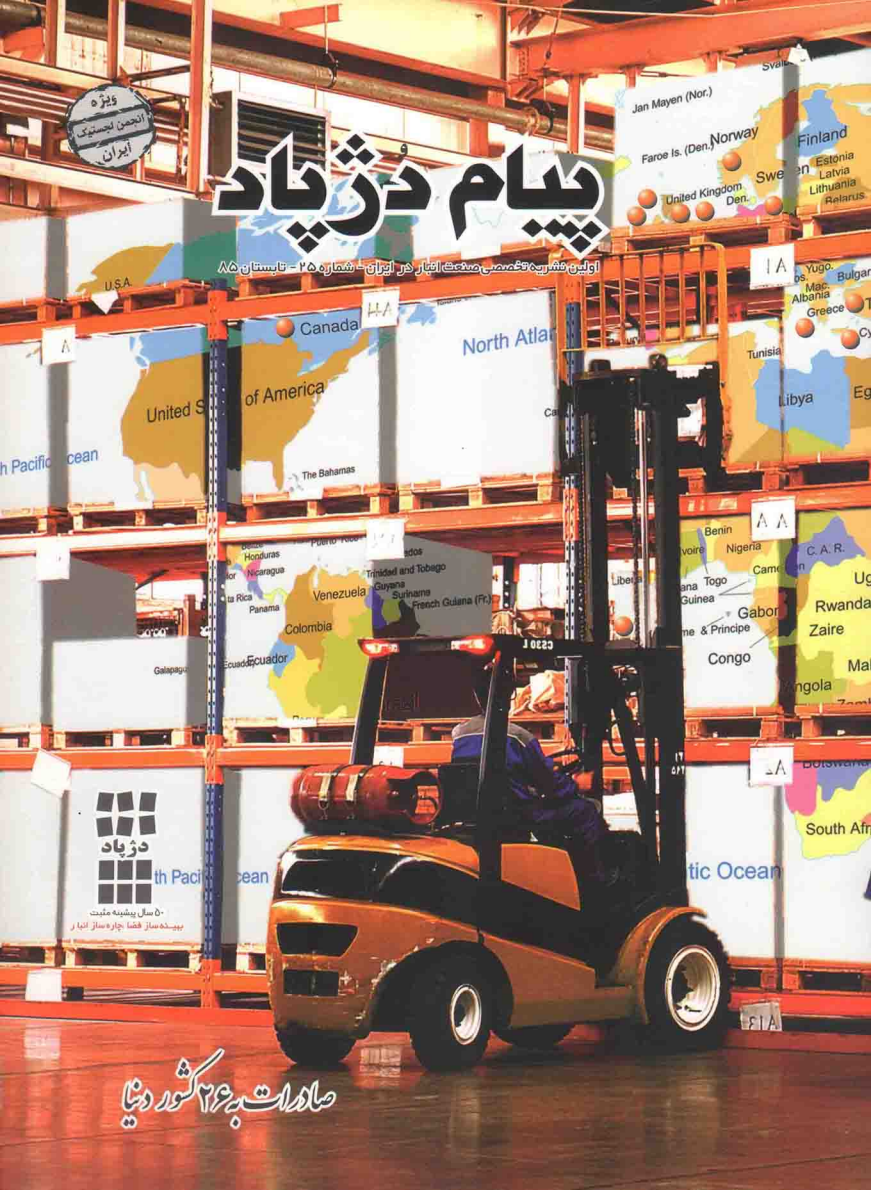


وزاره
انحصار اقتصادی
ایران

پیام دژپاد

اولین نشریه تخصصی صنعت انبار در ایران - شماره ۲۵ - تابستان ۸۵



دژپاد

th Pacific Ocean

۵۰ سال پیشه صنعت
پوششده سالها چاره ساز آنها ر

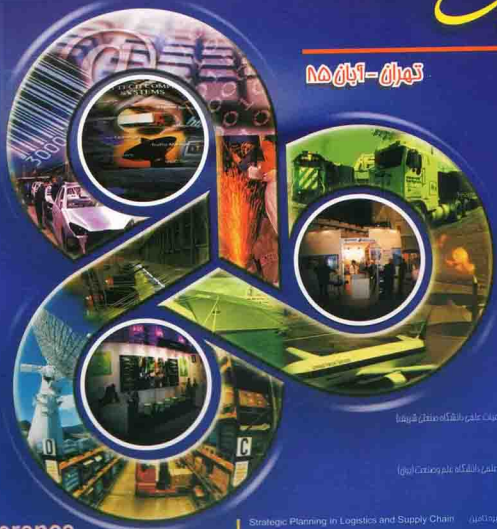
صادرات به هر گوشه دنیا



وزارت علوم، تحقیقات و فناوری
انجمن لجستیک ایران

تجلیل و زخمیره
و تهنیت
روزنامه علمی
تعمیرات

تهران - آبان ۸۵



The 2nd National Conference On Logistics & Supply Chain

Tehran - Nov. 2006

مدیر کنفرانس :

دکتر محمد رضا لاریجی نوکار: عضو هیات علمی، دانشکده مهندسی شوشا

مدیر کمیته علمی :

دکتر ابراهیم قیصری: عضو هیات علمی، دانشکده مهندسی صنایع ارج

مدیران هیات تخصصی :

- Strategic Planning in Logistics and Supply Chain: دباغ، پروانه، امیرتولک، درخشنگ، و خلیلیان
- Forecasting: اقبال، علی، و دباغ
- Order Management: سعادت، هاشمی
- Inventory Management: میرزایی، قیصری
- Procurement: انوشیروانی، لاریجی
- Warehousing and Storage: کوزل، و سعادت
- Distribution & Transportation: سعادت، لاریجی
- Packaging: سعادت، لاریجی
- Materials Handling: سعادت، لاریجی
- Customer Service Management: سعادت، لاریجی
- Reverse Logistics: سعادت، لاریجی
- Facilities Location: سعادت، لاریجی
- Outsourcing & Partnerships: سعادت، لاریجی
- Global Logistics: سعادت، لاریجی
- Disaster Logistics: سعادت، لاریجی
- Coordination and Integration in Supply Chain: سعادت، لاریجی
- Total Logistics Management: سعادت، لاریجی
- Lean & Agile Logistics: سعادت، لاریجی
- The Interaction Between Logistics and Other Supply Chain Activities: سعادت، لاریجی
- Supply Chain Performance Measurement: سعادت، لاریجی
- ICT in Supply Chain Management: سعادت، لاریجی
- And the Other Related Subjects: سعادت، لاریجی

زمان بندی :

اعلام پذیرش اصل مقاله: ۸۵ ۶ ۱۰

پرزگاره کنفرانس: آبان ماه ۸۵

نشانی دبیرخانه کنفرانس: تهران - شهرک قدس - میدان صنعت - خیابان هرمان - خیابان پیروز پل جنوبی - نبش خیابان پتوم - ساqqتمان آسری - دبیرخانه کنفرانس
وبگاه کنفرانس www.irlog.com تلفن: ۸۸۰۹۰۰۸۷ پست الکترونیکی کنفرانس: conf@irlog.com
وبگاه انجمن: www.ils.ir دورنگار: ۸۸۰۹۲۸۸۴ پست الکترونیکی انجمن: logistics@ils.ir



پنجاه سال پیشینه مثبت
بهینه ساز فضا، چاره ساز انبار

هدف نشریه:

پيام دژپاد مي كوشد تا با انتخاب و انتشار مطالب متنوع در زمينه‌ي صنعت تجهيزات انبار (موضوعات علمي / فني / تخصصي) با برداشتن گامي هر چند كوچك در راستاي گسترش آگاهي‌هاي خوانندگان، شور و شوق فعاليت، رقابت و سازندگي را نيز در سطح فعالان و علاقه‌مندان برانگيزد. در اين راستا پيام دژپاد آمادگي دارد تا از مطالب، مقالات و نظريات مديران، استادان، صنعتگران و ديگر خوانندگان در جاي جاي کشور بهره‌جويد و نسبت به انعكاس و انتشار آنها اقدام كند. ليكن انتشار چنين مطالبی همواره به معنای تأييد محتوای آنها از جانب نشریه نیست.

فهرست مطالب:

۱.....	شناختنامه / فهرست مطالب
۲.....	سرمقاله
۲.....	R&D نیازسنجی نیازی مداوم
۶.....	انجمن لجستیک ایران
۸.....	لجستیک: زمينه ساز صرفه جویی ها
۱۵.....	در مسیر استقرار سازمان متعالی
۱۶.....	حفظ موجودی در شرایط آماده ارسال
۱۹.....	زودتر از قرارداد/ انبار گلستان سالیبا
۲۰.....	پردازش سفارش ها
۲۳.....	کتاب انبار
۲۴.....	تقابل سنت و مدرنیسم
۲۷.....	حوادث انبار
۲۸.....	کالای ناهایی/ مدیریت به منظور دستیابی به حداکثر بازدهی
۳۲.....	خرد اما کلان
۳۳.....	کارگران نمونه دژپاد
۳۵.....	بهینه سازی فضاها در انبارها
۳۸.....	پالت چیست؟

شماره ی ۲۵

تاریخ انتشار: تابستان ۸۵

روش انتشار: فصلی

صاحب امتیاز: شرکت دژپاد (سهامی خاص)

مدیر مسئول: محمد هاشم شهیم

سردبیر: رضا کمال

ویرایش عکس: مریم میرزای حکمتی

طراحی صفحه: بهزده کمال

همکاران این شماره: ساسان قاسمیان، اصغر شهسورای، قاسم پازری

ویراستار: مرتضی کمال

طراحی و اجرا: موسسه هنری بدیع / ۸۸۷۵۷۹۲۲

چاپ و صحافی: رودکی

نشانی:

تهران، کیلومتر ۱۴ بزرگراه مخصوص کرج - شرکت دژپاد

تلفن کارخانه: ۰۲۱-۴۴۱۹۶۴۰-۲ دفتر نشریه: داخلی ۲۷۲

فاکس: ۰۲۱-۴۴۱۹۶۵۰۳

فروش: ۰۲۱-۴۴۱۹۶۵۰۴-۶

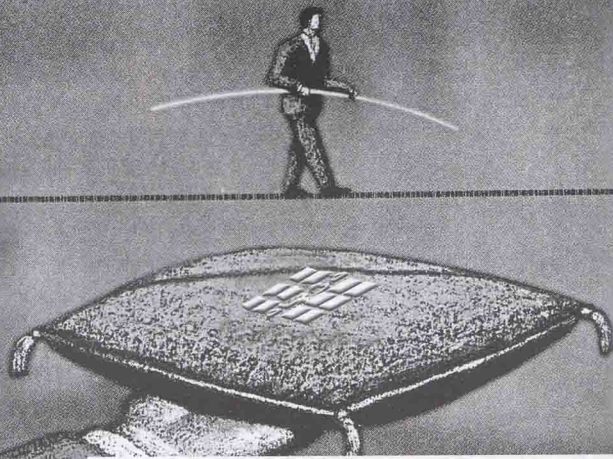
صادرات: ۰۲۱-۴۴۱۹۶۹۴۳

Email: sale@dozhpad.com

internet: www.dozhpad.com

استفاده از مطالب و تصاویر دژپاد

فقط با ذکر کامل منبع، آزاد است.



سر مقاله

چشم‌انداز مأموریت و ارزشهای شرکت دژپاد با رویکرد مشارکتی بازنگری کردید:

فرایند بازنگری بیانیه‌های استراتژیک از سال ۱۳۷۵ تا به امروز در فصل بازنگری کسب و کار سالانه انجام یافته است. در سال ۱۳۸۴ با توجه به تغییرات محیطی و نتایج کسب شده از فعالیت‌های ذیل:

- آمار حاصله از فعالیتهای سالانه
- انجام بهینه‌کاری (Bench marking) که با دعوت از برجسته‌ترین مشاور بین‌المللی در این صنعت انجام شد.
- انجام عارضه یابی سازمان با رویکرد اجتماعی و اقتصادی که

توسط مشاوران سازمان مدیریت صنعتی انجام شد. - خود ارزیابی به روش کارگاه بر اساس مدل EFQM ضرورت بازنگری اساسی در بیانیه‌های فوق‌الذکر بیشتر از پیش احساس و این مهم در دستور کار شورای تعالی قرار گرفت. شورای تعالی متشکل از مدیرعامل به عنوان رئیس، مسوول ارشد بهبود مستمر به عنوان دبیر معاونتها و مسوولین ارشد فرایندها به عنوان اعضا و مشاوران به عنوان عضو میهمان تشکیل گردید. اعضای شورا طی جلسات متعدد و با پیگیری و ویژگیها و ضروریتهای شرکت و چگونگی پاسخگویی به نیازهای آینده شرکت، سند بیانیه‌های استراتژیک شرکت را بازنگری و بعد به تصویب رسانند که سند مذکور در ذیل قابل مشاهده می‌باشد.

بیانیه چشم‌انداز مشترک :

ما می‌خواهیم سازمانی جهان‌تران، یادگیرنده و نوآور در زنجیره تأمین سیستم‌های نگهداری باشیم.

بیانیه مأموریت

ما تولیدکننده سیستم‌های نگهداری و ارائه دهنده خدمات مرتبط برای تأمین نیازهای مشتریان در بازار هدف هستیم، که در پرتو فرهنگ اخلاقی‌گرای، عقلانیت و عدالت خواهی تلاش می‌کنیم تا محیط کاری رضایت‌بخش برای کارکنان، ارزش آفرینی برای مشتریان و منافع معقول برای سهامداران را فراهم آوریم، و با مشارکت موثر و پایدار در جامعه عاقبت به خیر شویم.

بیانیه ارزشهای مشترک

اخلاقی‌گرای:

- ما نسبت به تعهداتمان در قبال مشتریان اخلاقاً پاسخگو هستیم. - ما به همکاران به عنوان ارزشمندترین سرمایه‌های سازمانی احترام می‌گذاریم و با رفتار و عملکرد درست اعتماد متقابل را تقویت می‌کنیم. - ما با حق‌جویی، کسب‌ورزی حلال، امامتداری و نمک‌شناسی خوشامی شرکت را ارتقا می‌دهیم. - ما به مسؤلیتهای اخلاقی خود در جامعه پایبندیم و با ادای دین در پی عاقبت به خیری هستیم.

عقلانیت:

- ما با ارائه‌ی فرآورددهایی ارزشمند، امکان انتخاب برتر را برای مشتریان فراهم می‌آوریم. - ما نظم، ابتکار عمل، همکاری جمعی را تشویق و برای یادگیری و رشد خود و همکاران فرصت‌سازی می‌نماییم. - ما ارزش و بازدهی سهام شرکت را به‌گونه‌ای رشد می‌دهیم که ضامن بقای شرکت و مشوق سهامداران در توسعه شرکت باشد.

- ما با مشارکت موثر، موجب فرصت‌سازی و تحکیم مناسبات اجتماعی و ارتقای تصویر دژپاد در جامعه می‌شویم.

عدالت خواهی :

- ما کسب و کارمان را با مشتریان و در بازار هدف منصفانه و منسجم اداره می‌کنیم. - ما مهم کارکنان از دستاوردها را به تناسب شغل، شاغل و عملکرد آنان تسهیم می‌کنیم. - ما برای رسیدن به سهم عادلانه سهامداران از ارزش افزوده و منافع تلاش می‌کنیم. - ما در توزیع درصدها در جامعه عادلانه رفتار می‌کنیم.

مصاحبه‌ای با فرزاد فرد مدیر محصول دژپاد

در سال ۱۳۸۴ و بر اساس آخرین گزارش‌های که برای وزارت صنایع ارسال شده بود دژپاد به عنوان یکی از واحدهای نمونه R&D در کشور انتخاب شد.

محصول جدید می‌پردازند. پیام دژپاد: اگر ممکن است روند نیازسنجی تا تولید را بیشتر توضیح دهید. گاهی نیاز جدیدی برای یک محصول جدید در بازار مطرح می‌شود و یا اینکه با توجه به تغییرات سریع تکنولوژی در صنایع مختلف، علاوه بر یک محصول جدید در حوزه‌ی کاری شرکت دژپاد احساس می‌گردد و یا برای بهبود روش‌های تولید با کیفیت و سرعت بیشتر نیاز به تغییرات و تحول در ماشین‌آلات موجود شرکت می‌باشد.

در هر حالت از شرایط مطرح شده نطفه اولیه برای یک فعالیت تحقیق و توسعه شکل می‌گیرد. با توجه به نوع موضوع با کمک نیروهای متخصص شرکت، طرح‌های اولیه تهیه شده و با مراجعه به اطلاعاتی که از شرکت‌های پیشرو در صنعت داریم، راه‌حل‌های مناسب و قابل اجرا شناسایی می‌گردد و پس

پیام دژپاد: لطفاً خودتان را معرفی نمایید؟

من فرزاد فرد هستم، مسوول بخش مدیریت محصول شرکت دژپاد. حدود ۱۳ سال است که در دژپاد فعالیت می‌کنم و حدود ۴ سال آخر آن را به عنوان مسوول واحد مدیریت محصول خدمت نمودم.

پیام دژپاد: آقای مهندس می‌خواهم راجع به واحد R&D در دژپاد با شما صحبت کنم.

اصولاً شرح وظایف، نوع فعالیت، ارتباط آن با سایر واحدها و جایگاه این قسمت در زنجیره تأمین چگونه است؟

در شرکت دژپاد واحدی با عنوان مشخص R&D وجود ندارد. ولی وظایف تحقیق و توسعه بخشی از وظایف واحد مدیریت محصول است که همراه با وظایف دیگری چون مهندسی فروش، طراحی و توسعه محصول و تکمیل و توسعه صورت می‌پذیرد.

شرکت دژپاد ۴ سال است که عضو انجمن R&D کشور است و بنده نیز این افتخار را دارم که بعد از گذراندن دوره‌های آموزشی مدیریت R&D در وزارت صنایع توانستم مسوولیت تحقیق و توسعه را در شرکت دژپاد به عهده بگیرم.

طی این ۴ سال موضوعات مختلفی تحت عنوان تحقیق و توسعه در شرکت دژپاد تحت بررسی قرار گرفته و نتایج آن به صورت سالانه به وزارت صنایع گزارش شده است. در سال ۱۳۸۴ و بر اساس آخرین گزارش‌هایی که برای وزارتخانه ارسال شده بود به عنوان یکی از واحدهای نمونه R&D در کشور انتخاب شدیم.

پیام دژپاد: پس در حقیقت این واحد یک واحد تحقیقاتی و پشتیبانی است؟

معیطنور است. البته بسته به نوع مؤسسه‌هایی که دارای واحد R&D هستند، فعالیت واحد تحقیق و توسعه در آنها متفاوت است. به طور مثال این واحد در مراکز علمی و پژوهشی روی موضوعات پایه‌ای، تحقیقات انجام می‌دهد و لزوماً نتیجه تحقیقات منجر به محصول نمی‌گردد ولی در شرکت‌های صنعتی و تولیدی، بخش R&D رویکرد بیشتری به نیاز روز بازار دارد و بر اساس ارزیابی از نیاز جدید بازار به تحقیق و طراحی روی



مهندس جابر انصاری مدیر عامل شرکت دژپاد در حال دریافت جایزه از وزیر محترم صنایع



مهندس جبار انصاری، مدیر عامل گروه صنعتی همایش، در حال تقدیم لوح تقدیر به آقایان علی محمدی و سید علی حسینی است.



گرفته و این قسمت در تعامل با مشتریان و نمایندگی‌ها نظرات اصلاحی خود را جهت بهبود طرح اعلام می‌کند.

پیام دژپاد: مدیریت دژپاد چه نگرشی نسبت به این واحد دارد؟ قطعاً اگر حمایت‌های مدیریت نباشد، این فعالیتها انجام نمی‌شود. چون فعالیتهای تحقیقاتی اصولاً موضوعات نسبتاً پرهزینه و بعضاً بی‌نتیجه هستند و چنانچه حمایت مستقیم مدیریت نباشد، این فعالیتهای شکل نمی‌گیرند. ممکن است آنها طرح بررسی شود تا یکی از آنها عملیاتی گردد، ولی خوشبختانه مدیریت دژپاد رویکردی بسیار مثبت به این موضوع دارد و بیشترین فشار از طرف خود ایشان برای ارائه طرح‌های جدید است.

پیام دژپاد: واحد چه برنامه‌هایی برای سالهای آتی دارد؟ به‌منظر اینجانب بهتر است برنامه‌های آینده تحقیق و توسعه در شرکت دژپاد، بیشتر در زمینه‌های اتوماسیون و مکانیزه کردن باشد.

در کشورهای توسعه یافته نقش اتوماسیون در انبارها بسیار پررنگ شده است و شرکت دژپاد به عنوان شرکتی که پیشرو این صنعت در ایران می‌باشد، بهتر است روی محصولاتی که به کم کردن نیروی انسانی در سطح انبارها منجر شده و سرعت بیشتری به گردش کالا در انبار می‌دهد، کار کند.

پیام دژپاد: اگر ناکفته‌ای مانده خواهش می‌کنم بیان بفرمایید. بحث خاصی به نظرم نمی‌رسد. فقط مجدداً این نکته را یادآوری می‌کنم که نقش بخش R&D در شرکت دژپاد به عنوان یک نگاه اقتصادی، صرفاً پرداختن به مسائل تحقیقاتی نیست، بلکه فعالیت این قسمت به شکلی است که در جهت رفع نیاز بازار در ایجاد سوددهی برای صاحبان منافع قدم برمی‌دارد.

منتظرکم

از بررسی طرح‌ها با نظر معاونت اجرایی (جناب آقای مهتدی قاسمیان) نقشه‌های اولیه تهیه می‌گردد از قسمت‌های تولید و فنی خواسته می‌شود در مورد اجرایی بودن طرح‌ها اظهار نظر نمایند. ضمن اینکه هزینه‌های مورد نیاز جهت سرمایه‌گذاری برای محصول جدید مشخص می‌گردد، در این مرحله با توجه به نظرات واحدهای فنی و تولید ممکن است تغییراتی جهت اجرایی بودن کار در نقشه‌ها ایجاد گردد.

پس از نهایی شدن طرح و نقشه اقام به نمونه‌سازی به صورت کارگاهی جهت انجام آزمایش‌های تحمیلی و بارگذاری می‌شود و نمونه‌های ساخته شده تحت آزمایش‌های لازم قرار گرفته و در صورت وجود اشکالات شناسایی می‌گردند و طرح اصلاح می‌شود.

در مرحله ی بعدی، قیمت‌گذاری و تهیه مستندات لازم جهت امکان فروش انجام شده و محصول جدید با سایر محصولات مشابه از لحاظ مزایا، معایب، و قیمت مقایسه می‌گردد.

پیام دژپاد: پس این واحد فعالیت خود را بر اساس نظرسنجی از مشتریان انجام می‌دهد؟

نظریات مشتریان برای بهبود و اصلاح طرح‌ها و ایجاد ایده‌های نو بسیار مهم است؛ ولی این نظریات بیشتر در قالب ایده مطرح می‌شوند و ته به عنوان یک طرح، لذا وظیفه‌ی اصلی دژپاد به عنوان یک شرکت تخصصی، ایجاد طرح‌ها و محصولاتی است که نیازهای شناسایی شده و پنهان مشتریان را پوشش دهد.

پیام دژپاد: شما داخل وظایفی بین این واحد و واحد فروش و تولید پیدا نمی‌شود؟

خیر. قسمت فروش به عنوان بخشی که کاملاً در ارتباط با مشتری است، منتقل کننده‌ی نظریات و خواسته‌های جدید مشتریان و بازار است.

اطلاعات مربوط به محصول جدید در اختیار واحد فروش قرار



وزارت صنایع و معادن

مدیر عامل محترم شرکت درپاد

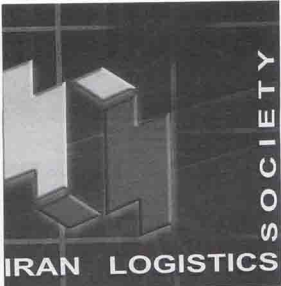
آنجا که مرکز تحقیق و توسعه آن واحد محترم، با مدیریت شایسته و تلاش پژوهشگران
عنوان مربوطه، در اجراء به فرستادن فعالیت‌های علمی، کاربردی و پژوهشی، با
نتایج ارزشمند به عنوان واحد نمونه سال ۱۳۸۳ انتخاب گردیده اند، این لوح تقدیر
احد امی گردد.

امید است که با تعامل سوشمندانه با اقتصاد پیچیده جهان امروز، گام‌های استواری
برای اعتلای نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران و سر بلندی نسل‌های آینده بردارید.

علیرضا طهماسبی
وزیر صنایع و معادن



مناسبترین و دقیقترین مظهر لجستیک را می توان در طبیعت یافت. خداوند عالم ابر، ماه، خورشید، همه موجودات زنده را به عاقلترین نحوه به گونه ای خلق کرده است تا بشر در راهی که او نشان داده است، به کمال و تعالی برسد.



انجمن لجستیک ایران

متن بیانیه نخستین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تأمین

به لطف خداوند، اولین کنفرانس ملی لجستیک برگزار شد. یکی از اهداف اصلی این کنفرانس فراهم نمودن زمینه ای برای معرفی اهمیت و نیز قابلیت های لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در دنیای کنونی می باشد.

مناسبترین و دقیقترین مظهر لجستیک را می توان در طبیعت یافت. خداوند عالم ابر، ماه، خورشید و همه موجودات زنده و بسیاری از جلوه های دیگر طبیعت را به عاقلترین نحوه به گونه ای خلق کرده است تا بشر در راهی که او نشان داده است، به کمال و تعالی برسد. برای تبیین مبانی، مفاهیم، سیستمها، ابزارها و تعمیق روش های لجستیک، دقت و بررسی هوشمندانه جلوه های شگفت انگیز خلقت و روابط و اصول حاکم بر طبیعت از اهمیت به سزایی برخوردار است.

امروزه نیاز به بحث لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین بیش از پیش مورد توجه جهانی قرار گرفته است. کشور پهناور ایران به جهت قرار گرفتن در منطقه ای خاص از خاورمیانه و محل اتصال شرق و غرب جهان و وجود خلیج فارس در جنوب و دریای خزر در شمال کشور، بیش از گذشته توجه به لجستیک و زنجیره تأمین را یادآوری می کند. بیانیه ای اولین کنفرانس ملی لجستیک که توسط ستاد برگزاری کنفرانس و انجمن لجستیک ایران و اساتید و صاحب نظران شرکت کننده در کنفرانس تنظیم شده است، در نه بند به شرح زیر اعلام می شود:

۱- لجستیک و زنجیره تأمین سهم به سزایی در افزایش رقابت پذیری سازمانها دارد. توجه ویژه سیاستگذاران و مدیران کشور و مدیران ارشد سازمانهای صنعتی و خدماتی به این مقوله به عنوان یک مزیت رقابتی مهم مورد تأکید قرار می گیرد.

۲- گسترده گی، پیچیدگی و ظرافت مباحث لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین حکم می کند که ارتباط دانشگاهها با صنعت و حوزه های نظامی و غیرنظامی در این مهم ارتقا و افزایش یابد.

۳- توجه به ایجاد و گسترش رشته ها، گرایش ها، دانشکده ها و مراکز تحقیقاتی در زمینه ی موضوع لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در جهت علمی تر نمودن و توسعه ای این بحث در

کشور ضروری می باشد.

۴- بر اهتمام دولت و بخش خصوصی در حوزه لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در جهت توسعه و ارتقا مفاهیم و سیستم های لجستیک از یک سو و کاربردی نمودن آن از سوی دیگر تأکید می گردد.

۵- به منظور استفاده موثر از تجربیات و دستاوردهای لجستیکی در کشور، پیشنهاد می شود نهادی برای هماهنگی میان دستگاههای اجرایی و مراکز علمی و پژوهشی در کشور ایجاد شود. در این راه شکل گیری و تقویت انجمن و هسته های علمی و تخصصی در زمینه موضوع لجستیک و زنجیره تأمین و توسعه نشریات مرتبط و ایفای نقش موثر، بسیار حائز اهمیت است.

۶- مطالعه و بررسی دستاوردها و تجربیات کشورهای دیگر در امور لجستیک و زنجیره تأمین و سپس بومی نمودن این نتایج برای اجرای موثر در کشور مورد تأکید قرار گرفت.

۷- با توجه به فراگیر بودن موضوع لجستیک و زنجیره تأمین برای ارتقا فعالیت های لجستیکی و گسترش مدیریت زنجیره تأمین، ضروری است همه سازمانها و شرکتها در جهت رشد و توسعه و به کارگیری مفاهیم لجستیکی و مدیریت زنجیره تأمین در این زمینه سرمایه گذاری نموده و کوشا باشند.

۸- انتظار می رود دولت به عنوان بزرگترین هسته لجستیک در کشور، به منظور تعمیق و ارتقا مفاهیم، کاربردها، سیستمها، روشها و کلیه مباحث لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین توجه بیشتری نماید. این موضوع می تواند شامل سرمایه گذاری بیشتر، تسهیل و هماهنگی در جهت رفع پیچیدگی ها و بروکراسی در امر لجستیک، مدیریت کارآمدتر، توسعه و ایجاد رشته های دانشگاه و... باشد.

برگزاری کنفرانس لجستیک و زنجیره تأمین به صورت منظم و حتی الامکان دو سالانه جهت انتقال تجربیات و یافته های بخش های مختلف کشور اعم از دولتی و غیر دولتی، نظامی و غیر نظامی و نیز دانشهای و تحقیقاتی مورد تأکید شرکت کنندگان قرار گرفت. همچنین ضمن تأیید و تقدیر از ابتکار برگزاری اولین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تأمین، استفاده از تجربیات اولین کنفرانس و نیز با کسب تجربه از سایر کنفرانسها انتظار می رود کنفرانس های بعدی با کیفیت و



اولین بزرگترین اولین کنفرانس جهانی لجستیک و زنجیره تأمین در ایران

قابلیت‌های بیشتر برنامه ریزی و برگزار گردد.

در پایان امید است همه نهادها، ارگان‌ها، سازمان‌ها، مراکز، دانشگاه‌ها و شرکت‌ها و همه متفقین، مدیران و کارشناسان با همکاری و همفکری، موجهات رشد و توسعه موضوعات لجستیک و مدیریت زنجیره تأمین در کشور را فراهم آورند تا شاهد پیشرفت در حوزه کاری خود و ارتقا سطح رفاه و زندگی مردم و اعتلای اهداف مقدس جمهوری اسلامی ایران باشیم.

سید سعید میرکامپی
دبیر اولین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تأمین

شرح مختصری از فعالیتهای انجمن

انجمن لجستیک ایران به عنوان انجمنی علمی و به منظور توسعه، اطلاع رسانی و نهادینه‌سازی مفاهیم لجستیک، توسط پیش از سی تن از اساتید و خبرگان علمی علم پایه‌ریزی و در وزارت علوم، تحقیقات و فناوری ثبت گردید. هیئت مدیره منتخب مجمع عمومی این انجمن، فعالیت خود را به فاصله کوتاهی پس از برگزاری انتخابات در روزهای پایانی سال ۱۳۸۳ آغاز کرد. اهمیت برنامه‌ریزی استراتژیک موجب گردید تا طی چندین جلسه‌ی متوالی، با بررسی انجمن‌های مشابه در جهان و توجه به شرایط ویژه کشورمان، نهایتاً در تابستان ۱۳۸۴ چشم‌انداز، مأموریت، اهداف و ساختار انجمن توسط اعضای محترم هیئت مدیره به شرح ذیل منصوب گردد:

چشم‌انداز: می‌خواهیم مبدأ تحولات صنعت لجستیک و زنجیره تأمین در ایران باشیم.
مأموریت: مطالعه و هدایت در راستای یکپارچه‌سازی فرایندها، توسط منابع لجستیکی و بهبود سطح بهره‌وری بخش‌های مختلف کشور.

اهداف: شامل فعالیت‌های متعدد که در شوراهای متشکله در حال گذراندگی و پیگیری می‌باشد.

ساختار انجمن: فعالیت‌های انجمن در قالب دبیرخانه و چهار شورای اصلی (راهبردی) که هر یک شامل تعدادی کمیته است، هدایت می‌گردد:

۱- شورای مشاوره و سازمان‌دهی صنعت: شامل کمیته‌های

ساماندهی مشاوران، ساماندهی صنعت، بهره‌وری و رقابت‌پذیری

۲- شورای ارتباطات و اطلاع‌رسانی: شامل کمیته‌های پایگاه اطلاعاتی، نمایشگاهها و گردهمایی‌های علمی، انتشارات، روابط عمومی

۳- شورای آموزشی: شامل کمیته‌های طراحی نیازها و برنامه‌های آموزشی، اجرایی آموزشی

۴- شورای پژوهشی: شامل کمیته‌های پژوهش، تدوین استانداردها، ارتباط با صنایع و دانشگاهها، تراز یابی

در ادامه فعالیتها، دبیرخانه انجمن، آمادگی عضو پذیری خود را از طریق وبگاه اختصاصی www.ils.ir اعلام می‌دارد.

بدیهی است پیشبرد اهداف شورها و کمیته‌های نامبرده جز با عضویت اشخاص حقیقی و حقوقی که توانمندهای با تلفع با باقوه خویش را حول مأموریت انجمن تمرکز نمایند امکان پذیر نیست؛ چرا که هم‌افزایی اثر بخش اعضای فعال در شورها، کمیته‌ها و سایر فعالیت، تنها راه انجام مأموریت انجمن و دستیابی به اهداف آن خواهد بود.

امیدوارم که حضور، مشارکت و عضویت افراد توانمند، ما را در هرچه پربارتر برگزار نمودن دومین کنفرانس ملی لجستیک و

زنجیره تأمین در آبان ماه ۱۳۸۵ یاری نماید. حمایت‌های علمی و عملی دوستان نیز، که ارائه مقالات و مشارکت در نمایشگاه

جانبی کنفرانس تنها قسمتی از آن است، بی‌گمان راه را برای برگزاری کنفرانس بین‌المللی لجستیک و زنجیره تأمین و مطرح نمودن کشورمان به عنوان قطب علمی این مقوله (علاوه بر

قطب جغرافیایی آن) در منطقه هموار خواهد نمود.

در پایان توفیق روزافزون و عاقبت به خیری شما عزیزان را از خداوند متعال آرزو می‌نمایم.

دبیر انجمن لجستیک ایران
سید جابر انصاری
پهار ۱۳۸۵

آدرس دبیرخانه انجمن لجستیک ایران :

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران، شمال غربی
مجموعه، ورپوری سالن ۲۳ و ۲۲. تلفن: ۰۲۶۶۲۴۸۱-۳

فکس: ۰۲۶۶۲۴۴۴-۲
وب سایت: www.ils.ir

پست الکترونیک: info@ils.ir

شرایط عضویت در انجمن
لجستیک ایران مطابق فصل سوم
اساسنامه به شرح ذیل
می‌باشد:

اعضای افراد (حقیقی):

۱) عضویت بویسته:

موسسان انجمن و کلیه افرادی
که دارای حداقل درجه
کارشناسی ارشد در یکی از
رشته‌های مرتبط با علم لجستیک
هستند، می‌توانند به عضویت
بویسته انجمن درآیند.

۲) عضویت وابسته:

کسانی که دارای درجه
کارشناسی هستند مدت ۵ سال
به نحوی در یکی از رشته‌های
مذکور در بند فوق شاغل باشند
می‌توانند به عضویت وابسته
انجمن درآیند.

۳) عضویت دانشجویی:

کلیه دانشجویان رشته‌های
لجستیک، مدیریت، مهندسی
صنایع و سایر رشته‌های
مهندسی با گرایش مرتبط که به
تحصیل اشتغال دارند.

۴) عضویت افتخاری:

نخبگان ویژه اعم از
شخصیتهای ایرانی و خارجی
که مقام علمی یا اجرایی آنان در
زمینه‌های علوم لجستیک حائز

اهمیت خاص باشد یا در پیشبرد
اهداف انجمن کمک‌های مؤثر و

ارزنده‌ای نموده باشند؛ می‌توانند
عضو افتخاری انجمن باشند.

اعضای موسسات (حقوقی):

سازمان‌هایی که در زمینه‌های
علمی، پژوهشی (و کاربردی)

مربوطه فعالیت دارند می‌توانند
به عضویت انجمن درآیند.

استفاده از نماد انجمن برای این
دسته از سازمان‌ها صرفاً با

هماهنگی و اخذ مجوز از انجمن
امکان پذیر است.

برای کسب اطلاعات بیشتر
می‌توانید به وب سایت انجمن
www.ils.ir مراجعه نموده و

فرم عضویت را تکمیل نمایید.

اعضای هیئت مدیره و دبیران شوراهای چهارگانه انجمن

نام و نام خانوادگی	سمت شغلی	سمت در انجمن
سید سعید میرکامپی	مقام عالی وزارت بازرگانی	عضو اصلی هیئت مدیره و رئیس انجمن
مهندس سعید جابر انصاری	مدیر عامل شرکت دژپاد	عضو اصلی هیئت مدیره، نایب رئیس و دبیر انجمن
دکتر محمدرضا اکبری جوکار	استاد دانشگاه صنعتی شریف	عضو اصلی هیئت مدیره، دبیر کنفرانس دوم لجستیک
دکتر مهدی غضنفری	رئیس مرکز توسعه تجارت	عضو اصلی هیئت مدیره، دبیر شورای ارتباطات و اطلاع‌رسانی
مهندس محمود دوانگه	رئیس مرکز مطالعات بازرگانی	عضو اصلی هیئت مدیره، دبیر شورای پژوهش
دکتر حمید علیخانی	معاونت مالی وزارت بازرگانی	عضو اصلی هیئت مدیره
مهندس محمد حسین زعفری	مدیر لجستیک ایران خودرو	عضو اصلی هیئت مدیره، دبیر مشاوره و ساماندهی صنعت
مهندس بابک افهقی	مشاور وزارت بازرگانی	عضو علی‌البدل هیئت مدیره، دبیر اجرایی کنفرانس اول لجستیک
دکتر وحید ناصحی فر	استاد دانشگاه علامه طباطبائی	عضو علی‌البدل هیئت مدیره
مهندس محمد رضا شیخ بیکر	مدیر کنترل تولید سایپا	دبیر شورای آموزش

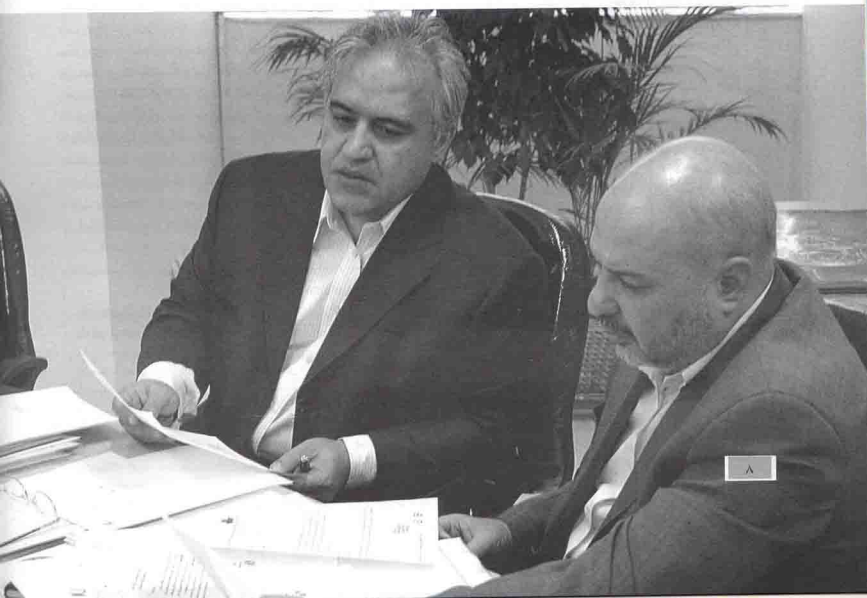
لجستیک، زمینه‌ساز صرفه‌جویی‌ها

مروزی بر تاسیس انجمن لجستیک از قول دکتر میر کاظمی وزیر بازرگانی

در گذشته واژه لجستیک تنها در مباحث نظامی به کار می‌رفت اما امروزه در جهان، لجستیک از مقوله نظامی به مباحث تجاری سوق پیدا کرده تا جایی که از الگوها و روش‌های لجستیک تجاری نیز، بهره می‌جویند.

با وجود آن که لجستیک در کشورهای پیشرفته به صورت علم مطرح است و مورد استفاده کاربردی قرار گرفته، این رشته هنوز در ایران شناخته شده نیست و انجمن لجستیک، با هدف گسترش، پیشبرد و ارتقای علمی و توسعه کمی و کیفی و نیروهای متخصص و نیز بهبود امور آموزشی و پژوهشی در زمینه‌های مربوط تشکیل شده است.

با توجه به اینکه علت عمده بالا بودن قیمت و پایین بودن کیفیت کالا و خدمات در کشور، نبود استراتژی مناسب در بخش‌های پشتیبانی تولید، از جمله فقدان برآورد اولیه، به کارگیری شیوه‌های سنتی در پشتیبانی از تولید و خدمات پس از فروش است. تشکیل انجمن لجستیک با هدف ساماندهی زنجیره مذکور، بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد. ذخیره‌سازی (انبارداری)، نگهداری و تعمیرات و تجهیزات تولیدی و در نهایت حمل و نقل، توزیع و خدمات پس از فروش از جمله مباحث محوری علم لجستیک به شمار می‌آید.



در حال حاضر با کمک شرکت دژپاد، دبیرخانه انجمن (در محلی استیجاری از مرکز توسعه تجارت ایران واقع در محل دائمی نمایشگاه بین المللی)، تجهیز شده است و برای ادامه فعالیت به منابع مالی نیاز دارد که از آقای دکتر منطقی و آقای قلعه‌بانی درخواست شد ضمن حمایت‌های مستقیم از انجمن، کلیه زیرمجموعه‌های رده اول، دوم و قطعه‌سازان را تشویق کنند که به عضویت حقوقی انجمن درآیند. حق عضویت حقوقی انجمن برای رده اول ۵ میلیون تومان برای رده دوم ۲ میلیون تومان و برای قطعه سازان ۵۰۰ هزار تومان است که مورد تصویب قرار گرفت.

۱۳۸۳ توسط انجمن لجستیک ایران و با همکاری دانشگاه‌های معتبر برگزار شد. تحقق اهداف مذکور برای ارتقای کیفیت سامانه‌های لجستیکی و روان‌سازی و بهبود فرایندهای موجود در زنجیره تامین و تسریع روند توسعه و پیشرفت کشور اهمیت شایانی دارد. با توجه به جدید بودن مباحث مختلف و متنوع لجستیک و زنجیره تامین و نیاز شدید سازمان‌ها و موسسات مختلف به اصلاح و بهینه‌سازی روش‌های هزینه‌بر و نیز وجود پتانسیل‌ها و استعدادهای بالقوه محققان و پژوهشگران مستعد کشور، برپایی این کنفرانس با مشارکت فعالانه جامعه دانشگاهی و سازمان‌های صنعتی و تجاری همراه بود.

نظر به اهمیت علم لجستیک و توسعه فعالیت‌های لجستیکی، شرکت سایپا پس از فراخوان انجمن لجستیک ایران، حمایت همه‌جانبه و تعامل فراگیری را سازمان داد تا حضور موفقیت‌آمیزی در اولین کنفرانس ملی لجستیک، و زنجیره تامین داشته باشد.

دبیر علمی اولین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تامین در این‌باره گفت: این کنفرانس با حضور بیش از هزار تن از استادان دانشگاه‌ها، مدیران عامل و مدیران ارشد شرکت‌های خصوصی

ایجاد روابط علمی و فرهنگی در سطح ملی و بین‌المللی میان محققان و متخصصان که به گونه‌ای با علم لجستیک سروکار دارند و همکاری با نهادهای اجرایی، علمی و پژوهشی در زمینه ارزیابی و بازنگری طرح‌ها و برنامه‌های مربوط به امور آموزش و پژوهش در خصوص موضوع فعالیت انجمن، از عمده وظایف این انجمن است.

نظر به اینکه ترغیب و تشویق محققان و معرفی پژوهشگران و استادان ممتاز از دیگر وظایف انجمن لجستیک است، ارائه خدمات آموزشی و پژوهشی، تشکیل گردهمایی علمی در سطح ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی و نیز انتشار کتب و نشریات علمی از دیگر برنامه‌های این انجمن به‌شمار می‌رود.

اولین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تامین

اولین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تامین با هدف گسترش و تعمیق تحقیقات و مطالعات در حوزه علم لجستیک و ترویج نتایج تحقیقات سودمند در این زمینه برای به‌کارگیری در سازمان‌های درگیر با لجستیک و زنجیره تامین در بخش‌های مختلف صنعتی، اقتصادی و تجاری در تاریخ سوم بهمن ماه



لجستیک به عنوان یک مزیت رقابتی ارزنده برای سازمان های تولیدی و خدماتی به بحث و بررسی گذاشته شد.

دوره آموزش پودمانی لجستیک در سایپا

نظر به توسعه روزافزون علوم و فنون و نیازهای تخصصی و گرایش های خاص آنها و همسویی برخی آموزه ها در قالب پست ها و مشاغل، لزوم توسعه آموزش های منابع انسانی بیش از پیش مشخص می شود. ولی در تخصصی شدن مباحث لجستیکی ایجاب می کند که برای پاسخگویی به نیازهای آموزشی صنعت و همچنین هم افزایی بردارهای علمی و عملی، اقدامات جدی در خصوص آموزش آکادمیک این رشته از علوم صورت پذیرد. لذا مرکز آموزش گروه خودروسازی سایپا با راهبری معاونت برنامه ریزی جامع تولید در حال تدوین و اخذ مجوز دوره آموزشی لجستیک و زنجیره تأمین در مقطع کاردانی است که می تواند به عنوان یکی از فعالیت های بسیار ارزنده سایپا مطرح باشد. در این زمینه پس از نیازسنجی آموزشی کلیه سطوح کاربردی و بررسی سرفصل ها و مطالب تدوین شده در رشته های مرجع و مرتبط در دانشگاه های داخلی و خارجی، فرم های مربوط تنظیم شدند. انطباق با گرایش های عملی در صنعت سیاست گذاری مطالب آموزشی است. قابل ذکر است شرکت سایپا با تشکیل کمیته عالی لجستیک،

دولتی، دانشجویان و دیگر علاقه مندان این رشته برگزار شد. دکتر حمیدرضا کهری جوکار - عضو هیئت علمی دانشگاه صنعتی شریف - افزود: طراحی زنجیره تأمین، برون سپاری، معماری لجستیک در سطح استراتژیک، تبیین لجستیک حوادث غیر مترقبه، کاربرد ICT در زنجیره تأمین، راهبردهای تأمین، توزیع و حمل و نقل از عمده محورهای این کنفرانس بود. وی یادآور شد: از ۱۹۶ مقاله ارسالی به دبیرخانه کنفرانس، ۸۹ مقاله برای ارائه روزهای برپایی کنفرانس برگزیده شدند. با اشاره به اینکه در این کنفرانس مهمانان داخلی و خارجی حول محورهای اصلی کنفرانس به سخنرانی پرداختند، گفت: دکتر بهره خوشنویس از دانشگاه USC آمریکا، دکتر منصوری از دانشگاه Fresno آمریکا و دکتر هوشنگ دارابی از Illinois آمریکا که از صاحب نظران برجسته در زمینه پیاده سازی سیستم های نوین مدیریت زنجیره تأمین لجستیک حوادث غیر مترقبه هستند، از جمله سخنرانان اصلی این کنفرانس بودند.

همچنین در این کنفرانس میزگردهایی با حضور استادان، کارشناسان، مدیران ارشد در زمینه لجستیک خودرو، لجستیک حوادث غیرمترقبه، حمل و نقل، نقش سیاست های کلان کشور در توسعه لجستیک و آموزش لجستیک در کشور برگزار شد. در این میزگردها همچنین چالش ها و مشکلات فراوری توسعه



انجمن و پژوهشگران تولیدکننده سیستم های نگهداری مواد در ایران

با عنایت به برگزاری دومین کنفرانس ملی لجستیک و زنجیره تأمین و اولین نمایشگاه بین‌المللی لجستیک در آبان ماه ۱۳۸۵ شایسته است با حضور همه جانبه، فرصت را غنیمت بدانیم و حمایت مدیر عامل محترم را همچون گذشته، به منظور گسترش فعالیت‌های شرکت سایپا و دیگر شرکت‌های اقماری این مجموعه با انجمن لجستیک ایران شاهد باشیم.

جلسه مشترک انجمن لجستیک ایران و نمایندگان صنعت خودرو برگزار شد

در این جلسه ابتدا دبیر انجمن به معرفی اجمالی تاریخچه، ساختار و فعالیت‌های انجمن پرداخت. خلاصه مطالب و پیشنهادهای ارائه شده به شرح ذیل است.

دکتر میرکاظمی: ضمن تأکید بر اعلام موجودیت انجمن با شروع آموزش‌های کوتاه مدت، سازمان دهی مشاوران لجستیک با اولویت پیگیری شود. در صورتی که بتوانیم گردش موجودی کشور را که در حال حاضر حدود ۲ مرتبه است، به ۳ مرتبه یا بیشتر برسانیم، خدمت بزرگی انجام شده است.

لجستیک رشته‌ای فرابخشی است ولی در ایران از دانشگاه امام حسین(ع) شروع شده است و پیش از اینکه مقرله‌ای نظامی باشد، یک مقرله‌ی غیرنظامی است. نشریه لجستیک در سپاه به

دستیابی و به‌کارگیری علم نوین لجستیک را در دستور کار خویش قرار داده است و در ابتدای سال ۱۳۸۳ معاونت برنامه‌ریزی جامع تولید با همکاری شرکت سکولا در قالب شرکت خدمات مشاوره لجستیک گام‌های اولیه این مهم را برداشته‌اند.

به دنبال تغییراتی که در ساختار و اعضای هیئت مدیره انجمن لجستیک بعد از برگزاری کنفرانس اول صورت پذیرفت، شرکت سایپا به عنوان یکی از حامیان و اعضای فعال انجمن لجستیک ایران مطرح بوده، به طوری که علاوه بر قبول مسوولیت و راهبری شورای آموزشی از جانب مهندس شیخ کبیر، پشتیبانی و حضور در همه سطوح انجمن شامل شرکت در جلسات هیئت مدیره، تنظیم مصوبات، اجرایی کردن مفاد و پیگیری آنها و تشکیل جلسات شوراها از پیامدهای گسترده این تعامل است.

بدیهی است انجمن لجستیک ضمن استقبال از عضویت شرکت‌هایی مانند سایپا (به عنوان یکی از مراکز صنعت نوین و اشتغال کارشناسان) و دیگر سازمان‌های مطرح در این زمینه لجستیک، کانونی برای توسعه فعالیت‌های متقابل در این حوزه از جمله مشارکت در برگزاری محافل و مجامع علمی، برپایی نمایشگاهها، بازدیدها، تشکیل جلسات تبادل نظر و ارائه خدمات است.



یک درصد صرفه جویی در هزینه‌های لجستیکی شرکت ایران خودرو و شرکت سایپا (ونه زنجیره تأمین آنها) حدود ۲۵ میلیارد تومان است. انجمن این امکان را دارد که با کمک صنعت خودرو، زمینه ساز این صرفه جویی‌ها باشد و سرمایه‌گذاری در حمایت از انجمن، بستر سازی خوبی برای این مهم است

صورت فصلنامه چند سالی است توزیع می‌شود و با آموزش‌های ارائه شده، طی بیست و چند جلسه گذشته یکروزه تمامی واحدهای سپاه مقوله ی لجستیک را به خوبی می‌شناسد و همین آموزش‌ها تحول قابل توجهی را به وجود آورده است و هفت سال است مرکز مطالعات و پژوهش‌های لجستیکی را تشکیل داده و آن را با همه دانشگاهها مرتبط کرده‌ایم. ارتباط خوبی با صاحب نظران ایجاد کرده‌ایم و انجمن نیز می‌تواند از این ارتباطات به خوبی بهره‌گیری کند. در حوزه وزارت بازرگانی حتماً از وجود انجمن لجستیک استفاده خواهیم کرد. توسعه مبتنی بر دانشی، اداره مبتنی بر دانشی می‌خواهد. بسیاری از فعالیتهایی که در کشور انجام می‌شود، لجستیکی است ولی با این عنوان شناخته نمی‌شود. باید در زمینه ایجاد باور به اهمیت مقوله لجستیک در کاهش قیمت تمام شده، افزایش کیفیت و بهبود سرعت تحویل‌دهی در سطح بنگاه، صنعت و اقتصاد کشور کار کنیم. زیر ساخت‌های اساسی لجستیک مثل طبقه‌بندی و کدینگ کالا وجود ندارد و باید ایجاد شوند. با آن که پارهانه سوخت می‌دهیم، حمل و نقل ما بسیار گران است. همچنین می‌توان به عدم استفاده از ریل به رغم سرمایه‌گذاری مناسب در شبکه ریلی و عدم سوددهی کافی شرکت‌های هواپیمایی به دلیل استفاده غیرمفيد از کارگو Cargo (سیستم‌های ایران مربوط به سالهای ۱۹۶۵ است و به روز نشده است) اشاره کرد. البته با وجود همه این مشکلات ما احساس بحران نمی‌کنیم، ارتقای کاربرد مفاهیم لجستیکی می‌تواند در تمام مجموعه‌های کشور تأثیرات بسیاری داشته باشد ولی متأسفانه ضعیف برخورد شده است و کسی احساس نیاز نمی‌کند. باید دانشگاهها را در جزء جزء کاریمان وارد کنیم. وقتی مرکز مطالعات و پژوهش‌های لجستیکی شکل گرفت، تشویق کردند و به نظر انتر است اهمیت دادند. انجمن نیز نهال است و باید رشد یابد. در این صورت روزی فرا خواهد رسید که وزارتخانه‌های ذی‌ربط نظیر انجمن رادر بسیاری سیاستگذاری‌ها جویا شوند. ۷-۸ سال کار فعال می‌طلبد. علاوه بر صنعت خودرو صنعت سپیمان و فولاد و غیره نیز مشکلات عدیده لجستیکی دارند و می‌توانند با کاربرد بهتر مفاهیم لجستیکی، مزیت‌های رقابتی خوبی کسب کنند.

وزارت بازرگانی آمادگی کامل دارد. در صورت نیاز فردی را به صورت مامور در اختیار انجمن قرار دهد و همه‌گونه همکاری با آن داشته باشد. در سازمان انکا ما توانستیم با بهبود فرآیندهای لجستیکی، سود را ۳۰۰ درصد رشد دهیم. دو بار گردش موجودی را به ۱۷ بار برسانیم و حدود ۳۰۰۰ میلیارد تومان

سرمایه را کد را آزاد کنیم و علاوه بر نتایج متعدد دیگر، این کار به بهبود وضع کلیه کارکنان انجامید و بیشتر آنها را خانه‌دار کردیم. باید در مجامع شرکت‌ها به این گونه شاخص‌های لجستیکی بردارند و بهبود آنها پیگیری شود.

دکتر منطقی: با توجه به فعالیتهای قسمت مهندسی لجستیک در گروه ایران خودرو حاضریم چند هسته علمی و تحقیقاتی انجمن را فعال کنیم و ضمن کار علمی در زمینه مشکلات جاری خود، به اشاعه ی یافته‌هایمان اقدام کنیم. در بحث لجستیک داخلی مثل بسته بندی و لجستیک خارجی همانند حمل و نقل مشکلات بسیاری داریم.

مهندس آریافر: می‌توانم شبکه زنجیره تأمین را به منظور عضو شدن در انجمن تشویق کنیم. ۷۵۰ شرکت از مجموع تأمین کنندگان مشترک و غیر مشترک با گروه ایران خودرو می‌توانند عضو حقیقی انجمن شوند. می‌بایست انجمن را بهتر معرفی کنیم می‌توانیم مقاله بدهیم، حامی و پشتیبان کنفرانس باشیم. برخی هسته‌های مطالعاتی ما در زمینه موضوع لجستیک، قوانین و مقررات و نیز معرفی مشاوران واجد شرایط داخلی و بین‌المللی و تقویت جایگاه اجرایی انجمن مورد تأیید است. سازه گستر سایپا علاقه زیادی به این بحث دارد و در این زمینه فعالیت می‌کند.

دکتر ناطقی: ما از اعضای اصلی انجمن‌های دیگر هم هستیم. باید سعی شود برای مخاطبان سردرگمی ایجاد نشود. اگر توانیم به توقعات اولیه پاسخ بدهیم، جمع‌بندی فعالیتها و بازخورد آنها کار سختی است. تعریف لجستیک باید شفاف شود و انتقال مفاهیم آن به خوبی صورت گیرد. منظور از ترویج علم لجستیک را عملیاتی و اولویت‌بندی کنید چون در این مقطع همه موارد را نمی‌توان پیش برد. به عنوان یک انجمن علمی، اول با دانشگاهها و سپس با صنعت ارتباط داشته باشیم. در صنعت می‌توانیم یک سری سؤال مطرح و در دانشگاهها تعریف آن را کامل کنیم. دوره‌های آموزشی باید اجرایی‌تر باشد. بعضی از مسائل لجستیک دیگر به تکنولوژی تبدیل شده است. باید به تبدیل این تکنولوژی‌ها S/W یا H/W) که می‌خریم، به فرم‌ها و اهمیت جذب و انتقال تکنولوژی تأکید شود. دوره‌های انتشار نشریه مهم است؛ ۲ ماه یکبار یا فصلنامه باشد بهتر است. می‌بایست در کنار ارتباط با دانشگاه و صنعت، با ارگان‌های اثرگذار و نیز صنعت لجستیک ارتباط فعال داشته باشیم.

مهندس افشاری بخش: از سال ۱۳۸۲ یکی از استراتژی‌های اصلی شرکت سازه‌گستر سایپا کاهش هزینه‌های لجستیکی بوده است. به عنوان نمونه در پایان سال ۱۳۸۴ توانستیم ۲۱

درصد فضاهای شرکت سایپا را کاهش دهیم. همچنین حدود یک میلیارد تومان هزینه بسته‌بندی را کاهش داده‌ایم. متقاضی برخورداری آموزش‌های لجستیک طراحی شده به قطعه‌سازی‌هایمان هستیم و حتی حاضریم ۵۰ درصد هزینه آموزش را خودمان بپردازیم و ۵۰ درصد دیگر را تأمین‌کنندگان ما بپردازند. علاقه‌مندیم این قرارداد را با ارگان علمی و شناخته‌شده‌ای چون انجمن منعقد کنیم. بوجهی آن نیز مهیاست و باید سریعتر اقدام کنیم.

دکتر علیخانی: درباره سید لجستیک سازمان‌ها توافقی شده است. تابع هدف لجستیک منبیم و در جست و جوی حداقل هزینه است. می‌بایست امکان‌سنجی کنیم. حاضریم از وضعیت لجستیک موجود یک صنعت عکس بگیریم و پس از اجزای پروژه‌های بهبود مقایسه کنیم و نتایج را اشاعه دهیم. مهندس شیخ‌کبیر: درباره فعالیت‌های شورای آموزشی سازمان توضیحاتی داد.

مهندس زعفری: درباره طرح سرپرستی لجستیک و همکاری ایران خودرو با دانشگاه جامع علم - کاربردی توضیحاتی ارائه کرد.

مهندس جابریانصاری: یک درصد صرفه‌جویی در هزینه‌های لجستیک شرکت ایران خودرو و شرکت سایپا (ونه زنجیره تأمین آنها) حدود ۲۵ میلیارد تومان است. انجمن این امکان را دارد که با کمک صنعت خودرو، زمینه‌ساز این صرفه‌جویی‌ها باشد و سرمایه‌گذاری در حمایت از انجمن، بسترسازی خوبی برای این مهم است. انجمن آمادگی دارد آموزش‌های لازم را به جمعیت حدود ۵۰۰۰ نفری نیروهای لجستیک ایران خودرو و سایپا و علاوه بر آن به کل زنجیره تأمین آنها ارائه دهد و به طور قطع این مهم به دست انجمن مقرون به صرفه‌تر عرضه خواهد شد تا توسط خود واحدها. این یکنواختی در انتقال مفاهیم و تصمیم‌گیری در پروژه‌های بهبود و سیستم‌های لجستیک در زنجیره تأمین خودروسازان را تسهیل می‌کند و سرعت می‌بخشد که خود صرفه‌جویی مهم دیگری است. در حال حاضر با کمک اولیه ۱۰ میلیون تومانی شرکت دژپاد، دبیرخانه انجمن تجهیز شده است و برای ادامه فعالیت به منابع مالی نیاز دارد که از آقای دکتر منطقی آقای قلعه‌پاتی درخواست شد ضمن حمایت‌های مستقیم از انجمن، کلیه زیرمجموعه‌های رده اول، دوم و قطعه‌سازان را تشویق کند که به عضویت حقوقی انجمن درآیند. حق عضویت حقوقی انجمن برای رده اول ۵ میلیون تومان برای رده دوم ۲ میلیون تومان و برای قطعه‌سازان ۵۰۰ هزار تومان است که مورد تصویب قرار گرفت.

مهندس آریاافر: بهتر است برای قطعه‌سازان کوچکتر ۳۰۰ هزار تومان هم مطرح شود.

همکاری شرکت‌های خودروساز و انجمن لجستیک

لجستیک یکی از اجزای زنجیره تأمین است که وظیفه پشتیبانی از تولید، بازاریابی و فروش را بر عهده دارد. در گذشته واژه لجستیک تنها در مباحث نظامی به کار گرفته می‌شد ولی امروزه به مباحث تجاری سوق پیدا کرده تا جایگاه آن الگوها و روش‌های لجستیک تجاری، برای اهداف غیر تجاری نیز بهره می‌جویند. لجستیک در کشورهای پیشرفته به صورت علم مطرح شده و مورد استفاده ی کاربردی قرار گرفته ولی در ایران هنوز در آغاز راه است. ایجاد انجمن لجستیک و همکاری صنایع خودرو سازی در این زمینه می‌تواند آغازی برای گسترش این علم و بهره‌گیری از آموزه‌های آن در جهت کمک به رشد صنعت بزرگی چون خودرو سازی باشد. این همکاری در مراحل آغازین خود به سر می‌برد.

در هجدمین جلسه ی هیات مدیره ی انجمن لجستیک ایران که مدتی پیش برگزار شد، مدیران ارشد شرکت‌های خودرو ساز از جمله دکتر منطقی، مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو هم حضور داشتند. از زمان تشکیل این انجمن در سال ۱۳۸۳ این اولین باری بود که مدیران خودرو سازی در آن حضور پیدا کردند. هدف از این حرکت استفاده از پتانسیل متقابل و همکاری مشترک در زمینه‌های علمی و عملی برای ارتقاء موضوعات لجستیک اعلام شد.

در این جلسه دکتر منطقی ضمن ابراز خوشوقتی از تشکیل انجمن و هدف متعالی آن اظهار داشت: در بحث لجستیک عموماً صنایع با سه نقص عمده در زمینه‌های لجستیک داخلی و لجستیک برون کارخانه ای مانند سی کی دی کاری روبه رو هستند که باید بر روی این موارد کار کرد.

دکتر منطقی همچنین گفت: با توجه به فعالیت‌های قسمت مهندسی لجستیک در گروه صنعتی ایران خودرو حاضریم چند هسته علمی و تحقیقاتی انجمن را فعال و ضمن کار علمی روی مشکلات جاری خود، نسبت به اشاعه ی یافته‌های مربوطه اقدام کنیم.

مدیران ارشد گروه سایپا نیز به همین ترتیب اعلام آمادگی کردند و موارد زیر در این جلسه منسوب شد:

- ۱- تشکیل رسمی کمیسیون تخصصی صنعت خودروسازان انجمن لجستیک ایران
- ۲- همکاری‌های هسته‌های مطالعاتی واحد‌های اجرایی لجستیک صنایع خودرو سازی با انجمن لجستیک ایران.

لجستیک یکی از اجزای زنجیره تأمین است که وظیفه پشتیبانی از تولید، بازاریابی و فروش را بر عهده دارد. در گذشته واژه لجستیک تنها در مباحث نظامی به کار گرفته می‌شد ولی امروزه به مباحث تجاری سوق پیدا کرده تا جایگاه آن الگوها و روش‌های لجستیک تجاری، برای اهداف غیر تجاری نیز بهره می‌جویند.

دژپاد

اولین و بزرگترین تولیدکننده سیستم‌های نگهداری مواد در ایران

از سال ۱۳۸۷ یکی از استراتژی‌های اصلی شرکت سازه گستر سایپا کاهش هزینه‌های لجستیکی بوده است. به عنوان نمونه در پایان سال ۱۳۸۴ توانسته‌ام ۱۱ درصد فضاهای شرکت سایپا را کاهش دهم. همچنین حدود یک میلیارد تومان هزینه بسته‌بندی را کاهش داده‌ام. متقاضی برخورداری آموزش‌های لجستیکی طراحی شده به قطعه‌سازی‌هایمان هستیم و حتی حاضریم ۵۰ درصد هزینه آموزش را خودمان بپردازیم

۳- ترغیب شرکتهای زنجیره تامین خودرو به عضویت حقوقی در انجمن متوسط مدیران ارشد در خودرو سازی و نیز به عضویت حقوقی در آمدن شرکتهای مادر

۴- همکاری و اهدای مهندسی لجستیک ایران خودرو و سایپا با هسته های مطالعاتی انجمن

۵- پی گیری انعقاد قرارداد آموزشی بین انجمن و مدیریت لجستیک سازندگان شرکت سازه گستر سایپا.

۶- فعال سازی کمیسیون صنعت خودرو در انجمن لجستیک.

۷- ترغیب پرسنل مرتبط و شاغل در شرکتهای خودرو سازی به عضویت حقوقی در انجمن.

۸- همکاری مراکز آموزش شرکت های خودرو سازی با انجمن.

۹- مشارکت فعال در برگزاری دومین کنفرانس ملی لجستیک و نمایشگاه بین المللی جانبی از طریق ارایه مقالات و تجربیات و همچنین شرکت در نمایشگاه مربوطه.

شایان ذکر است، در ایران خودرو، لجستیک، بخشی از فعالیت‌های پشتیبانی تولید محسوب می شود و واحد مهندسی لجستیک از حدود پنج سال پیش ایجاد شده و فعالیت خود را آغاز کرده است. در میان اعضای هیئت مدیره ی انجمن لجستیک ایران نیز که بعد از اولین کنفرانس ملی لجستیک ایران انتخاب شدند، محمد حسین زعفری از گروه صنعتی ایران خودرو و به عنوان دبیر شورای سامان دهی صنعت لجستیک حضور دارد.

به گزارش دبیرخانه انجمن لجستیک که در سایت اینترنتی مربوطه آمده مهندس افشاری بخش مدیر لجستیک سازندگان شرکت سازه گستران سایپا گفت: از سال ۱۳۸۲ کاهش هزینه‌های لجستیکی یکی از استراتژی‌های اصلی شرکت سازه گستر سایپا بوده که در نتیجه ی آن در پایان سال ۸۴ توانسته ۶۱ درصد فضاهای شرکت سایپا و حدود یک میلیارد تومان هزینه بسته بندی را کاهش دهد. وی خواستار آن شد تا آموزش‌های لجستیکی طراحی شده به قطعه‌سازان داده شود و اعلام آمادگی کرده ۵۰ درصد دیگر را تامین کنندگان بپردازند. دکتر میر کاظمی وزیر بازرگانی نیز آمادگی این وزارتخانه را برای همکاری و حمایت از این انجمن اعلام کرد و افزود: در سازمان اتکا با بهبود فرایندهای لجستیکی ۲۰۰ درصد افزایش سود حاصل شده و ضمن هشت برابر شدن گردش موجودی حدود ۳۰۰ میلیارد تومان سرمایه ی راکد آزاد شده که علاوه بر

نتایج متعدد دیگر، موجب بهبودی وضع کلی کارکنان نیز شده است.

مهندس جابر انصاری مدیر عامل کارخانه دژ یاد و نایب رئیس انجمن لجستیک نیز گفت: یک درصد صرفه جویی در هزینه‌های لجستیکی شرکت های ایران خودرو و سایپا (و نه زنجیره تامین آنها) معادل حدود ۲۵ میلیون تومان است. انجمن این امکان را دارد که با کمک صنعت خودرو زمینه ساز این صرفه جویی ها باشد و سرمایه گذاری در حمایت از انجمن، بستر سازی خوبی برای این مهم است. انجمن آمادگی دارد آموزش های لازم را به جمعیت حدود پنج هزار نفری نیروهای لجستیکی ایران خودرو و سایپا و علاوه بر آن زنجیره تامین آنها ارایه دهد. در این جلسه از دکتر منطقی و آقای قلعه بانی

درخواست شد ضمن حمایت مستقیم از انجمن، کلیه ی زیرمجموعه های رده اول، دوم و قطعه سازان را در جهت عضویت حقوقی انجمن تشویق کنند. انجمن لجستیک ایران در مرداد ماه ۸۳ آغاز به کار کرده و تحت پوشش وزارت علوم، تحقیقات و فناوری فعالیت می کند و وی موسسه ی غیرانتفاعی است. دکتر میرکاظمی وزیر بازرگانی و رئیس هیئت مدیره انجمن گفت:با توجه به اینکه علت عمده ی بالا بردن قیمت و پایین بودن کیفیت کالاها و خدمات در کشور، نبود استراتژی مناسب در بخش های پشتیبانی تولید، از جمله فقدان برآورد اولیه، شیوه های سنتی در پشتیبانی از تولید و خدمات پس از فروش است. تشکیل انجمن با هدف سامان دهی زنجیره‌ی متکثر بیش از پیش ضروری به نظر می‌رسد. ذخیره‌سازی (انبارداری)، نگهداری و تعمیر تجهیزات تولیدی و در نهایت حمل و نقل، توزیع و خدمات پس از فروش از جمله مباحث محوری علم لجستیک به شمار می رود. وی افزود: تشکیل انجمن لجستیک با هدف گسترش، پیشبرد ارتقای علمی و توسعه ی کمی و کیفی نیروهای متخصص و نیز بهبود بخشیدن به امور آموزشی و پژوهشی در زمینه های مربوطه است. ارتقا و بهره گیری و صنعت لجستیک در بنگاههای اقتصادی صنعت، خصوصاً صنعت خودرو در جهت حذف و یا کاهش اتلافات و دستیابی به مزیت رقابتی از جمله مأموریت‌ها و اهداف اصلی این انجمن به شمار می‌رود و در چشم انداز انجمن لجستیک ایران آمده است: می‌خواهیم مبدا تحولات صنعت لجستیک و زنجیره تامین در ایران باشیم.

- نتیجه‌گرایی
- مشتری‌مداری
- رهبری و ثبات در مقاصد
- مدیریت مبتنی بر فرایندها و واقعیت‌ها
- توسعه و مشارکت کارکنان
- یادگیری و نوآوری و بهبود مستمر
- توسعه همکاری‌های تجاری
- مسئولیت اجتماعی

شرکت دژپاد در راستای تغییرات محیطی با درک درست و اصولی این واقعیت از سال ۱۳۷۵ در این مسیر گام برداشته است و با استقرار نظام‌های برنامه‌ریزی استراتژیک، برنامه و بودجه با مدیریت کیفیت و سیستم‌های عملیاتی همواره به عنوان یک شرکت پیش‌رو در استفاده از این ابزارها در صنعت کشور مطرح بوده و می‌باشد.

و امروزه با درک اصولی از مدل تعالی سازمانی و بر رانستای تلفیق حرکت‌های قبلی در یک اقدام همه جانبه با مطرح کردن آموزش‌های مورد نیاز مثل آشنایی با مدل تعالی سازمانی، آموزش خود ارزیابی، آموزش تدوین اظهارنامه در سطح مدیرعامل، معاونین و مسئولیت ارشد و مسئولین سازمان اقدام به ترویج اصول و مفاهیم و مقاصد این مدل در سازمان خود کرده است. و در ادامه با برگزاری دو دوره خودارزیابی و تعیین نقاط قوت و ضعف و تعیین نقاط بهبود و برنامه‌ریزی به منظور اجرای آنها در اقدام تکمیلی با تهیه اظهار نامه و شرکت تمامی عناصر رهبری و اجرای سازمان جهت تعیین سطح و درجه رعایت اصول تعالی مورد ارزیابی قرار گیرد و امیدواریم همچون گذشته در این آزمون سر بلند و موفق باشیم.

تهیه و تنظیم: تقاسم بازاری

امروزه نگاه‌های اقتصادی کشور در فرایند جهانی شدن با چالش‌های بی‌شماری مواجه هستند. حضور در بازارهای جهانی و حتی باقی‌ماندن در بازارهای داخلی مستلزم رقابت با رقبایی قدرتمند است و در رقابت‌پذیری نگاه‌های اقتصادی به ویژه صنایع نیازمند برنامه‌ریزی صحیح و همه جانبه برای استقرار سیستم‌های مدیریتی به منظور ارتقا بهره‌وری، کیفیت محصولات و خدمات با هزینه‌های رقابتی است. سازمانها صرف‌نظر از حوزه ی فعالیت، اندازه سازمان یا بلوغ سازمانی و موفقیت‌هایشان نیازمند ساختار مدیریتی مناسبی می‌باشند.

مدل تعالی سازمانی ابزار ویژه‌ای است که توسط سازمانها در زمینه‌های ذیل به کار گرفته می‌شود.

- ابزاری برای خود ارزیابی سازمان
- مبنایی برای ایجاد زبان مشترک در تمامی ابعاد سازمانها
- چهارچوبی برای درک وضعت اقدامات انجام شده و حذف دوباره کاربها

ساختاری برای سیستم مدیریتی سازمان
مدل تعالی سازمانی، چهارچوبی روشمند برای ارزیابی عملکرد سازمانها در حوزه ی فرایندها و نتایج حاصل از این فرایندها می‌باشد.

مدل تعالی سازمانی توجه خاصی به رویکردهای هدفمند که جریان بهبود مستمر را طی می‌کند، دارد. این مدل نتایجی را که از استقرار رویکردها حاصل شده است را مورد توجه قرار می‌دهد.

دستاوردهای حاصل از ارزیابی در این مدل عبارت‌است از:

- تعیین نقاط ضعف و قوت سازمان
- تعیین زمینه‌های قابل بهبود در سازمان

ارزشهای بنیادین این مدل عبارت‌است از:



هنر جدید در شرایط آماده ارسال

دسته چینی موجودی بر اساس سفارش، مؤثرتر از نگهداری انباری کالا در شرایط پشتیبانی
Modern Material Handling: منبع

- یک ارزش مازاد به محصول در هر محیط جدید نگهداری و دسته چینی از طریق تعویق، موتوراز افزوده، اضافه می‌گردد.

- افزایش خدماتی با ارزش افزوده، اضافه می‌گردد.
- افزایش دسته‌چینی بر اساس سفارش و نگهداری انباری کالا به شما این امکان را می‌دهد که بتوانید سطح گسترده تری از خدمات را در اختیار مشتری قرار دهید. مثل پردازش روزانه سفارش (بدون تأخیر) (same-day order) یا ضمانت موجود بودن کالا (in-stock guarantee)

"جان وایت سوم" مدیر ارشد مرکز مشاوره آندرسون در جورجیا آتلانتا، عقیده دارد که: "جداسازی و تفکیک سفارشات از یکدیگر از طریق سیستم پیشرفته خدمات مشتریان، نیروی اصلی برای پیشبرد این روشهای تازه می‌باشد." وی ادامه می‌دهد که "خدمات به مشتری ذکر و شعار امروز است. این امر در صورتی که شما می‌خواهید انبار خود را از شکل ساده و ابتدایی، به یک مرکز توزیع تبدیل کنید. عنینیت می‌باید. کاری که اکثر شرکتها امروزه در صدد انجام آن هستند."

وایت اضافه می‌کند که این تغییر و تحولات اغلب بیش از یکی از روشهای فوق را در بر می‌گیرد. به عنوان مثال، یک کاروسل دسته بندی خودکار و سیستم نقاله ممکن است استراتژی جریان کالای دائم را پشتیبانی کنند که خود یک مرکز با ارزش افزوده را تغذیه می‌کند. در این نمونه، محصول به یک شکل وارد شده و بدون طی کردن مراحل طولانی انبار، به شکلی دیگر و ارزشمندتر خارج می‌شود.

باید افزود که هیچک از این فوائد، تحقق نمی‌یابند مگر آنکه برنامه ریزی دقیقی که به شما امکان می‌دهد تا سیستم‌های دسته‌چینی طبق سفارش و نگهداری انباری کالای خود را در کارآمدترین حالت مدیریت و سازمان دهید، انجام پذیرد.

برورس استراهان- عضو Progress Group- در آتلانتا می‌گوید: "این روشهای جدید بر نگهداری و دسته‌چینی اثر می‌گذارد چرا که نوع و ترکیب و اندازه محصولاتی که باید دسته چینی یا نگهداری شوند همیشه در حال تغییرند. اگر نتوانید درباره طراحی محیطهای نگهداری و دسته‌چینی قبلی خود مجدداً تدبیری بیندیشید، نخواهید توانست نتیجه کاملی در

احتمالاً دانش روز در زمینه ی انبارداری به گوش شما رسیده است که وقتی موضوع دسته‌چینی بر اساس سفارش (Staging) و نگهداری انباری کالا (Storage) در انبار شما مطرح می‌شود، موجودی کمتر به معنای سود بیشتر است، مگر آنکه شما نیز مانند Rip Van Winkle طی ۲۰ سال گذشته در خواب بوده باشید.

کاهش سطوح موجودی هنوز هدف مهمی برای شرکت‌ها است. در هر حال امروزه توجه به مدیریت زنجیره تامین اهمیت پیدا کرده است، از این رو فعالیت جدید انبارها که در این طرح اولویت دارد در صدر دانش روز قرار می‌گیرد. پشتیبانی از این امر عملاً نیازمند دسته‌چینی بر اساس سفارش و نگهداری کالا به همراه ترکیبی از تجهیزات نگهداری از قفسه‌بندیهای مرسوم پالت راکت تا سیستم‌های اتوماتیک کاروکسل و واحدهای بالا بر عمودی، می‌باشد. معادله تا زمانی که یکی از ۴ معیار زیر برآورده می‌شود، برقرار می‌باشد:

- افزایش موجودی در یک سازمان منجر به کاهش موجودی خاص در زنجیره تامین می‌شود.

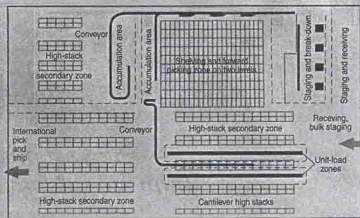
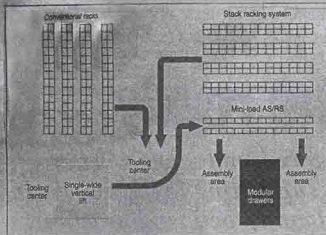
- این روش جدید، افزایش سرعت موجودی در مسیر انتقال آن را در بر دارد که این امر به ویژه از طریق تخصیص بار در بارانداز و انبار با سیستم جریان دائم کالا تحقق می‌یابد.



دنیاد

اولین و بزرگترین تولیدکننده های نگهداری مواد در ایران

بیش از یک روش برای پشتیبانی از تولید متعطف



دو نوع سیستم برای انبار نگهداری اقلام حجیم و بزرگ استفاده می‌شود: ابزارها بر یک واحد بالا بر عمودی نگهداری می‌شوند. یک سیستم نگهداری و بارزایی اتوماتیک برای بارهای کوچک (mini-load AS/RS System) فرایند موتناژکاری را نخبه می‌کند. قطعات کوچک و متوسط در سیستم‌های کشویی موتور از نگهداری می‌شوند.

نگهداری انباری و دسته چینی قطعات برای خطوط تولیدی همجوار در سیستم‌های نگهداری (Racks & Shelving) بلندترینه متمرکز می‌شوند. بارهای پالتی مواد اولیه از سیستم‌های راک پر بارش می‌شود در حالیکه دسته چینی‌ها در سیستم‌های نگهداری مشکب (Shelving) به خطوط تولید اختصاص یافته‌اند.

افزایش دسته‌چینی بر اساس سفارش و نگهداری انباری کالا به شما این امکان را می‌دهد که بتوانید سطح گسترده تری از خدمات را در اختیار مشتری قرار دهید. مثل پردازش روزانه سفارشات (day order) یا ضمانت موجود بودن کالا (same day guarantee) یا ضمانت موجود بودن کالا (in-stock).

کارگاهی در یک محیط تولیدی. در این حالت، دسته‌چینی کالا بر اساس سفارش به حداقل رسیده و نگهداری انباری طولانی مدت حذف می‌شود. Lucent Technologies تعداد ۱۳۰۰ کارتن - ۱۰٪ تمام کارتهای دریافتی طی هفته - را با این روش، بدون نگهداری در انبار به بار انداز می‌برد - این کار در انباری به مساحت ۱۰۰،۰۰۰ فوت مربع در مسکیت نگراس انجام می‌شود. این انبار کارخانه تولیدی به مساحت نزدیک به ۱ میلیون فوت مربع و ۴۰ کارگاه موتناژ اولیه را پشتیبانی می‌کند.

در لوست، مواد ورودی تا زمانی که رسید کالا از نظر انطباق با مشخصات بسته‌بندی فروخته کنترل شود. دسته‌چینی می‌شود. کالای کنترل شده مستقیماً به کارگاه مربوطه فرستاده می‌شود. در ترکیب با نیروی کار برای برپایی سازه‌ی جابجایی و نگهداری کالا، لوست کارایی جابجایی را ۵۰ درصد بهبود بخشیده است. تخصیص کالا به محل‌های بارگیری بدون نگهداری در انبار به صورت ناب بسیار اندک اتفاق می‌افتد. چرا که در اغلب موارد بخشی از موجودی کالاهای سکوی دریافت، به محل بارگیری تخصیص می‌یابد. تعدادی با آیمت‌های دیگر که در قفسه‌بندیهای قدیمی موجودند ترکیب می‌شوند؛ تعدادی از آنها برای مدت چند روزی خدمات بار ارزش افزوده، انبار می‌شوند؛ و برخی از آنها به روش سنتی در انبار نگهداری می‌شوند.

انبار داری به روش جریان دائم کالا، شامل کالاهایی می‌شود که امروز اینجا هستند و فردا ارسال می‌شوند. "سهیل رضائی" از شرکت مشاوره‌ای E.I.R.I در آتلانتا اظهار می‌دارد: "ما فضاهای نگهداری موقت بین سکوی دریافت کالا و سکوی ارسال کالا را فشرده کردیم." با توجه به نوع محصول، استراژی جریان دائم کالا ممکن است شامل انواع سیستمها، از خود جریان (Flow

فرایندها کسب کنید." وی در ادامه افزود: "در انبارهای قدیمی، مرسوم بوده است که کالای با سرعت ارسال زیاد در نزدیکی بارانداز ذخیره شود. اما اگر شما استراژی موتناژ سفارش یا ارزش افزوده را اجرا می‌کنید، شما می‌خواهید محوطه‌ی کار حین فرایند میان نگهداری طولانی کالا و بارانداز ارسال ایجاد کنید. بدین ترتیب کالاهای با سرعت ارسال زیاد در آنجا ذخیره می‌شوند. استراhan می‌افزاید: بر این اساس یک استراژی تعویق اتخاذ نمایند. بدین ترتیب امکان دارد شما مواد اولیه را به نزدیک بارانداز ارسال، جابجایی مرحله‌ی نهایی فرایند تولید پیش از ارسال کامل شود، انتقال دهید.

این روشهای جدید، همچنین می‌تواند بر تنوع تجهیزات نگهداری و دسته‌چینی در انبار، تأثیرگذار باشد. امکان دارد جاییکه دیروز سیستم خود راهرو یا کانال طولانی و چیدمان بلوکی روی زمین نصب کرده بودید، امروز می‌بینید که درصد زیادی از کالاهای در سیستم‌های پالت راک با امکان دسترسی قابل انتخاب یا پالتهای راکهای با عمق دوپل (double deep) ذخیره شده‌اند. زیرا تنوع کالای شما برای انبار کردن، بسیار افزایش یافته است.

تخصیص مستقیم کالا به محل‌های بارگیری بدون نگهداری در انبار و نیز انبار داری از طریق سیستم جریان دائم کالا، دو روشی است که برای پائین آوردن سطح موجودی به‌کار می‌رود. این روشها از طریق انتقال کالا از مرکز توزیع با حداقل حمل و نقل، دسته‌چینی و نگهداری انباری کالا صورت می‌گیرد.

در ناب‌ترین شکل، کالای تخصیص یافته به بارانداز بدون نگهداری در انبار مستقیماً از روی لیفتراک داخلی به یک کامیون خروجی انتقال می‌یابد و یا از سکوی دریافت کالا به



در زیاد

این ویزترین سیستم‌کننده سیستم‌های نگهداری مواد در ایران

کاهش سطوح موجودی هنوز هدف مهمی برای شرکت ها است. در هر حال امروزه توجه به مدیریت زنجیره تامین اهمیت پیدا کرده است، از این رو فعالیت جدید انبارها که در این طرح اولویت دارد در صدر دانش روز قرار می گیرد.

(Pallet) و خود تغذیه (Carton Flow) تا کاروسل ها و انواع مختلف سیستم های برداشت بر اساس علامت بندی یا تنوع ساخت، شود.

استفاده از انبار به منظور ایجاد ارزش

در نگاه اول امکان دارد ایجاد محوطه تعویق، مونتاز سفارش، تولید منعطف و مراکز خدماتی با ارزش افزوده، با استراتژی انبارداری و تولیدی بی ربط به نظر آید، اما از دیدگاه دسته چینی و نگهداری انباری کالا (staging & storage) تمام این چهار مورد در یک ویژگی مشترک هستند: آنها شرایط کار حین فرایند انبارداری را درون انبار با تجهیزات دسته چینی و نگهداری خاص خود جدا از سایر بخشهای انبار، ایجاد می کنند. سهیل رضانی می گوید: "اگر شما تولید منعطف را بکار برید، ممکن است ناحیه ای کوچکی برای نگهداری کالای نهایلی داشته باشید، اما اگر محوطه کار حین فرایند انبار وسیع تر باشد، در نتیجه امکان دارد شما جزیره هایی برای نگهداری کالا

ماساچوست) در مرکز توزیع این شرکت با مساحت ۲۳۰،۰۰۰ فوت مربع، خدمات با ارزش افزوده از اهمیت زیاد برخوردار است، جایی که بسته های کفش های ورزشی برای هر یک از مشتریان برجسب می خوردند. تمامی این بسته ها در قفسه بندیهای راک با ارتفاع بلند که می توانند ۱/۸ میلیون جفت کفش را نگه دارد، انبار می شوند. جعبه های کفش های جلو باز با سرعت تحویل زیاد در سیستم های خود جریان (Rack Flow) در طبقه اول نیم طبقه (Mezzanine) نگهداری می شوند. در حالیکه، جعبه های کفش های جلو باز با سرعت تحویل آهسته، به قفسه بندی ثابت در طبقه دوم نیم طبقه، منتقل می شوند.

حذف مراحل

یکی از تاثیرات تجارت الکترونیکی افزایش سطح آگاهی نسبت به اهمیت ارائه خدمات به مشتری است. این امر حتی در بازار شرکت هایی که تجارت الکترونیکی ندارند، درک شدنی است. بازار

سیستم های راک، خودجریان و نگهداری سبک ارائه اقلام به خرده فروشان را سرعت می بخشد.



سه نوع مختلف از تجهیزات نگهداری انباری / دسته چینی کالا که برای تواتر و روش برداشت ضروری به منظور حذف کلوکها و رفع نیازهای خرده فروشی ها به صورت بهنگام، مناسب می باشد.

تجارت سطوح جدیدی از خدمات به مشتری و نیز ضمانت موجودی کالا را طلب می کند. این نیاز بر دسته چینی و نگهداری انباری کالا (staging & storage) کم کم اثر می گذارد. "جیم ابل جونیور" عضو "Progress Group" می گوید: "اگر قصد من این باشد که حمل کل خط تولید کالاها را به جای فقط استوک اقلام گارانتی کنم، بالطبع موجودی انبار کم می شود" می یابد.

"هوگ کینی" رئیس مرکز مشاوره LRI در آتلانتا می گوید: "آن افزایش موجودی نباید باعث افزایش هزینه ها شود، در مقابل ما مشتریان خود را تشویق می کنیم هزینه ها را با حذف تعداد مراحل در فرایند جابجایی کالا، کم کنند." اما به خاطر داشته باشید که هیچ کدام از این استراتژیها به تنهایی راه حل اصلی برطرف کردن نیازهای انبار و توزیع شما نیستند. بر عکس، استفاده مناسب از آنها با پشتیبانی دسته چینی و نگهداری انباری صحیح باعث می شود انبار و مرکز توزیع شما از یک مرکز هزینه بر به یک مرکز سود ده تبدیل شود.

داشته باشید، شما ممکن است دارای سیستم نگهداری و بازیابی اتوماتیک واحد بار (AS/RS) یا قفسه بندی های راک برای بارهای بزرگتر و یک سیستم (AS/RS) یا کشویی برای بارهای کوچک در کارگاه باشید. "مانسما رکسروت" تولید کننده سیلندرهای هیدرولیک و بادی، استراتژی تولید منعطف را - strategy Adaptable manufacturing - در کارخانه خود در لکزیکتون، کنتاکی به کار گرفت. اندازه متوسط دسته کالا در آنجا فقط ۱/۸ سیلندر به ازای هر سفارش بود. برای برطرف کردن این مشکل، رکسروت فضای برای دسته چینی و نگهداری فراهم کرد که اجزاء فرعی قبل از انتقال برای مونتاز برسیله نقاله ها، در آنجا جمع می شدند. این سیستم در مجموع شامل سیستم چیدمان روی هم و کابینت های کشویی مدولار برای نگهداری قطعات نزدیک محل تولید و دو واحد بالای عمودی دویل برای دسته چینی سفارشات می باشد. در جای دیگر، (شرکت New Balance در لارنس



زودتر از قرارداد

انبارگستان سایپا یکی دیگر از افتخارات دژپاد
تکثیریی با مرضی اشرف زاده

انبارگستان سایپا یکی دیگر از افتخارات دژپاد است. برای آگاهی یافتن از کم و کیف انجام این پروژه با یکی از مسئولان این پروژه مصاحبه‌ای انجام داده‌ایم:

پیام دژپاد: سلام؛ لطفاً خودتان را برای خوانندگان ما معرفی کنید و سابقه ی خود در دژپاد و مسئولیت خود را در پروژه ی Seeco بیان بفرمایید:

مرضی اشرف زاده هستم. ازسال ۱۳۷۰ در بخش فروش مشغول شدم و در پروژه‌ی شرکت مهندسی سایپا(سیکو) به عنوان مسوول فروش پروژه بودم. در حال حاضر به عنوان کارشناس ارشدفروش فعالیت می‌کنم.

پیام دژپاد: پروژه ی Seeco مربوط به چه شرکتی بود؟ پروژه مربوط به شرکت سایپا(انبارگستان) بود و خریدار آن شرکت طراحی و مهندسی سایپا(سیکو) ، که این شرکت یکی از زیرمجموعه‌های سایپا می‌باشد.

پیام دژپاد: این پروژه چگونه و از چه زمانی به دژپاد پیشنهاد شد؟

کارهای مقدماتی این پروژه از تاریخ بهمن ۸۲ بابت طراحی سیستم نگهداری انبار شروع شد حدود ۱۱ ماه روی این طرح کار شد و مدارک آماده، به مناقصه گذاشته شد. شرکت دژپاد نیز در مناقصه شرکت نمود و برنده مناقصه شد و در تاریخ دی ۸۳ پیش‌نویس قرارداد با شرکت طراحی و مهندسی سایپا به امضا رسید.

پیام دژپاد: پروژه در چه مساحتی اجرا شد و چه محصولاتی در آن به کار رفت؟

مساحت انبار ۷۸۰۰ متر مربع است که ۴۲۰۰ مترمربع آن تحت پوشش سیستم نگهداری به ارتفاع ۱۳ متر برای سیستم کانتیلور و ارتفاع ۱۰ متر برای پالت راک انجام شده است و

کلیه سیستم‌های کانتیلور و پالت راک پنج و مهره‌ای می‌باشد. طول بازوهای کانتیلور ۱۸۰ سانتی‌متر و طول بازوهای پالت راک ۲۵۰ و ۵۷۰ سانتیمتر می‌باشد.

از نظر تناژی حدود ۱۱۵۰ تن سیستم کانتیلور و حدود ۱۴۰ تن سیستم پالت راک و حدود ۳۵ تن هم‌گارد ریل، اجرا شده است مجموعاً حدود ۱۳۱۰ تن کل پروژه بوده است.

پیام دژپاد: کاربری محصول از چه نوعی بوده است؟ کاربری محصول برای انبار CKD است. از آنجاییکه طول و عرض CKD متفاوت است ما در استفاده از سیستم پالت راک با محدودیتهایی مواجه بودیم. برای همین از سیستم کانتیلور استفاده کردیم که محدودیتی در اندازه جعبه‌های CKD نداشته باشیم.

پیام دژپاد: همکاری شرکت Seeco با شما چگونه بود و موانع موجود در راه اجرای این پروژه چه بود؟

همکاری ما بسیار خوب بود و مانع عمده‌ای نیز وجود نداشت و به طور کلی پروژه موفقیت آمیز بود و در زمان مشخص و حتی زودتر از زمان قرارداد تحویل مشتری شد.

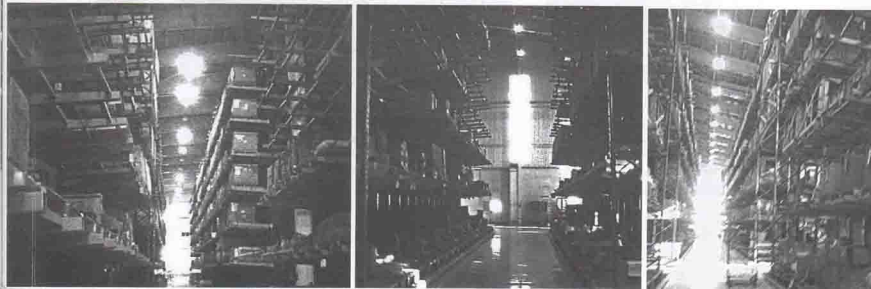
پیام دژپاد: تشکریم. اگر ناگفته‌ای مانده، خواهش می‌کنم بفرمایید.

امروزه دژپاد بزرگترین تأمین کننده خدمات سیستم‌های جابجائی و نگهداری در ایران و خاورمیانه می‌باشد و با توجه به مدیریت بسیار خوب و دانش فنی بسیار بالا در بخش مهندسی، این شرکت توانسته پروژه‌هایی بسیار خوب را در ایران و خاورمیانه اجرا نماید. امید است که کلیه‌ی صنعتگران از خدمات فنی و مهندسی دژپاد به فراخور نیاز خود بهره‌مند گردند. فروش پایان معامله نمی‌باشد بلکه سرآغاز یک تعهد است.

با تشکر

امروزه دژپاد بزرگترین تأمین کننده خدمات سیستم های جابجائی و نگهداری در ایران و خاورمیانه می‌باشد و با توجه به مدیریت بسیار خوب و دانش فنی بسیار بالا در بخش مهندسی، این شرکت توانسته پروژه‌هایی بسیار بزرگ را در ایران و خاورمیانه اجرا نماید. امید است که کلیه‌ی صنعتگران از خدمات فنی و مهندسی دژپاد به فراخور نیاز خود بهره‌مند گردند. فروش پایان معامله نمی‌باشد بلکه سرآغاز یک تعهد است.

خردم دوم سایپا پس از ده سال نشانه کارآمد بودن طرح اول دژپاد می‌باشد.



پردازشی سفارشی

طرح های برداشت و دریافت کالا

مضیع: Modern Material Handling

می‌شوند. بدین ترتیب، کلیه اقلام سفارش پیش از موعد در مرکز توزیع جمع‌آوری شده و برای مشتری ارسال می‌شود، با این حال زمان مورد نیاز برای پردازش سفارش هنوز از اهمیت ویژه‌ای در رضایت مشتری برخوردار است.

با توجه به اهمیت نقش سرعت عمل در رسیدگی به سفارشات، تمرکز بر راه کارها، تکنیکها، تجهیزات جابجایی مواد و کالا و سیستمهای اطلاع‌رسانی این امر را امکان‌پذیر می‌سازد و به نوبه‌ی خود این مطلب بر برنامه‌ریزی عملیات پردازش سفارشات‌ها شما برای برقراری توازن مطلوب در سرعت، بازدهی و صرفه‌جویی در هزینه‌ها تأکید جدیدی دارد.

“جیم اپل” عضو Progress Group می‌گوید: “سفارشات روز به روز کوچک و کوچک‌تر می‌شوند، هر چه که محصولات از نظر کمی کم‌شوند، کارایی برداشت کالا مهم‌تر می‌شود.” برداشت صحیح و همراه با موفقیت کالا، به دو عامل بستگی دارد که بدون یک برنامه‌ریزی جامع محقق نمی‌شوند؛ آن دو عامل عبارتند از: زمان‌بندی مناسب و داشتن تجهیزات لازم.

اپل افزود: “مدیریت زمان عملیات روزانه کار ساده‌ای نمی‌باشد، این امر در واقع بستگی به این دارد که چه موقع سفارشات‌ها برای پردازش موجود باشند.”

“جان ای وایت” سومین عضو “Andersen Consulting” معتقد است، برنامه‌ریزی زمان بندی شده منابع و نیروی انسانی در جابجایی مواد و کالا به عامل بسیار مهمی تبدیل می‌شود. یک رویکرد، کنترل متناوب فعالیت‌های مختلف مثل دریافت، جایگزینی و اجرای سفارشات، طی روز می‌باشد، طرح ساعت را ملاحظه کنید.

موفقیت انبارهای با سیستم جریان دائم کالا به برنامه‌ریزی فعالیت‌ها بستگی دارد. در این انبارها، فقط موجودی کافی برای آینده نزدیک (که معمولاً چند روز است) وارد انبار شده و در قفسه‌بندی‌های راک متداول یا خود جریان (Flow Rack)، نگهداری می‌شوند. سپس، اقلام برای کامل کردن سفارشات‌ها و ارسال، برداشت می‌شوند.

پردازش و رسیدگی سریع‌تر به سفارش نسبت به گذشته، انبارهای نگهداری کالاهای نهانی و مراکز توزیع را به سوی اتخاذ رویکردهای نوآورانه جهت ارضای نیازهای مشتریان هدایت می‌کند. مثلاً در مراکز خدماتی با ارزش افزوده، فقط برداشت دقیق کلیه اقلام یک سفارش برای ارسال به Mart-Wall یا هر توزیع‌کننده‌ی خرد دیگرکفایت نمی‌کند. در عوض، یکسری کارهای مکمل که همیشه مرسوم بوده به‌وسیله توزیع‌کننده‌ی خرد(مغازه دار) انجام شود؛ (مثل زدن برچسب قیمت دار) به عهده مراکز توزیع قرار می‌گیرد و به‌طور کلی زمان هنوز مسئله محوری به حساب می‌آید.

مراحل پردازش سفارش در مراکز تولید متعطف مثل Dell و Gateway را در نظر بگیرید. در حالی که کامپیوترها در یک مکان بر اساس الزامات فنی مشتری تولید می‌شوند، موبایل‌ها و سایر تجهیزات جانبی که نیاز به تولید سفارشی ندارند، در فاصله‌ای دور، در مرکز توزیع به همان سفارش تخصیص داده



نمونه‌ای از خدمات با ارزش افزوده که در یک مرکز توزیع (دیسنی) در اورلاندو- فلوریدا انجام می‌شود. برچسب قیمت اسباب‌بازی‌های میکی‌ماوس پیش از انتقال به انبارهای نگهداری در مرکز توزیع، الصاق می‌شوند.

در شرکت Dell، در حالی که کامپیوترها در یک مکان بر اساس الزامات فنی مشتری تولید می‌شوند، موبایل‌ها و سایر تجهیزات جانبی که نیاز به تولید سفارشی ندارند، در فاصله‌ای دور، در مرکز توزیع به سفارش ملحق می‌شوند.

دُر پُیاد

لایسنس ویزیتورین تولیدکننده سیستم‌های نگهداری مواد در انباران

سفرش شما را ساعت ۴ بعد از ظهر دریافت کنند. قادرند آن را طی یک شب آماده کرده و روز بعد به شما تحویل دهند...". موفقیت کالا، به دو عامل بستگی دارد که بدون یک برنامه ریزی جامع محقق نمی شوند؛ آن دو عامل عبارتند از: زمان بندی مناسب و داشتن تجهیزات لازم.

زمان های کوتاه نقاط میان، برنیاز به قابلیت دسترسی فوری به موجودی به کمک قفسه بندی هایی مانند خودجریان یا سیستم های قفسه بندی سبک دارد تا دستورات برداشت کالا را به اپراتورها برساند. همچنین باید توجه زیادی به در دسترس بودن محل نگهداری آیتمهای مورد نیاز سفرش های آن روز شود تا حرکت نیروی کار و اتفاقات غیر ضروری کاهش یابد.

تحت شرایط دیگر، رویکرد ترجیحی، استفاده از تجهیزات اتوماتیک جابجایی کالا برای پردازش سفرش است. سیستم های برداشت نوری و برداشت اتوماتیک تقاله ای میان قفسه بندیها (A-Frame)، نوع از این روش ها می باشد.

در تحولات اخیر، کاروسل های افقی مثل گذشته استفاده نمی شوند. در گذشته این سیستم برای نگهداری موجودی طولانی مدت به کار می رفت. کاروسلها اکنون برای پردازش سفرش هاد نظامی به نام سیستم قراردادی (Put system) سازگار می شوند در کاروسل های سفرشی چینی متداول، اقلام از طریق یک مسیر درختی نوری در سیستم به صورت دستی گذاشت و برداشت شده و در کارتن ها برای سفرش ها گذاشته می شوند.

سیستم قراردادی (put system) درست برعکس عمل می کند. شرکت سیستم های توزیع اتوماتیک (ADS) که یک تأمین کننده لجستیک شخص ثالث می باشد از این تکنیک استفاده می کند.



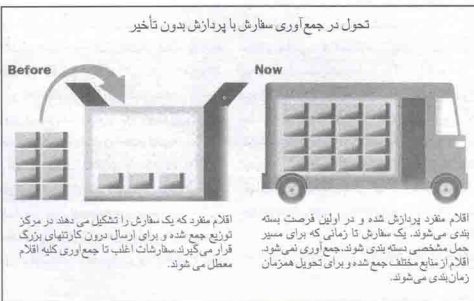
در این طرح، روز کاری از سه شیفت عمده با اپراتورهای اضافی برای جایگزین موجودی در شب تشکیل یافته است. این سه شیفت برای پاسخگویی به زمان های اوج کاری در صبح و ساعات آخر بعدازظهر برهم افتاده اند. جایگزین موجودی در دوره های سبک تر کار در سیکل سفرش اتفاق می افتد.

در این طرح، برداشت دسته ای از بخش های فعال کالای نگهداری شده، قابلیت اجرای برنامه های مختلف را فراهم می سازد. می توان با جایگزینی موجودی، در بخشهای فعال نگهداری کالا در دوره های کم کار، در هنگام نیاز به پردازش سفرش ها در دوره های پرکار، بر امکان دسترسی به کالا سهولت بخشید. کارگران یا مشغول برداشت و بسته بندی کالا یا جایگزینی آن می باشند که بستگی به زمان شروع آماده سازی سفرش دارد.

لیفتراک ها نیز به خوبی با خدمات انبارداری با سیستم هایبار در جریان متناسب بوده و باعث می شوند سطح موجودی انبار پائین بیاید و پردازش سفرش و انتقال مستقیم موجودی از بارانداز در دریافت تا بخش های فعال نگهداری کالا با سرعت انجام پذیرد.

وجود موارد حساسی مانند پردازش سفرش با تعداد کم و زمان تحویل روزانه، شرکتها را مجاب به بهره گیری از تجارت الکترونیک کرده است. روایت می گوید: " آنها با نقاط میان بر (cut off points) مشخصی سروکار دارند. اگر آنها

تحول در جمع آوری سفرش با پردازش بدون تأخیر

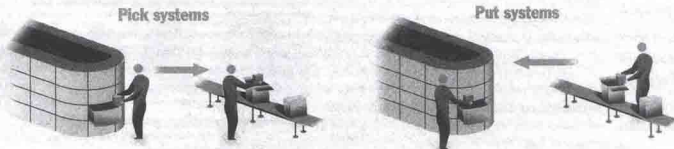


اقلام مغزده که یک سفرش را تشکیل می دهند در مرکز توزیع جمع شده و برای ارسال بدون کارتهای بزرگ قرار می گیرند. سفرشات اغلب تا جمع آوری کلیه اقلام معطل می شوند.

اقلام مغزده پردازش شده و در اولین فرصت بسته بندی می شوند. یک سفرش تا زمانی که برای مسیر حمل مشخصی بسته بندی شوند، جمع آوری نمی شود. اقلام از منابع مختلف جمع شده و برای تحویل همزمان زمان بندی می شوند.



کامل کردن سفارش از طریق سیستم برداشت و سیستم قراردعی



در اینجا دو روش استفاده از کاربرد سیستم کاروسل نشان داده شده است. در روش برداشت (Pick System) سفارش مستقیماً از سیستم کاروسل که اقلام ارسالی در آن بسته بندی شده است، برداشت می شود. سیستم کاروسل همچنین می تواند به روش قراردعی (Put System) استفاده شود که در این روش اقلام داخل کارتن به وسیله نقاله ها به محل آورده می شوند. اقلام تا زمانی که سفارش کامل شود در کاروسل باقی می ماند پس برای ارسال انتقال می یابند.

قفسه بندی و دسته بندی اقلام هم خانواده باشد. یک توزیع کننده قطعات خودرو، ظروف نگهداری را با اقلامی که با هم ذخیره می شوند دسته بندی می کند و بدین ترتیب، این اقلام در مسیرهای منفردی قرار می گیرند. این کار، هزینه های جابجایی اضافی را در سطح خرده فروشی حذف می کند. سفارش های کوچکتر نیز روش جمع آوری سفارش را تغییر می دهند. این وظیفه دیگر در اکثر موارد بر عهده مرکز توزیع یا فروشگاه نمی باشد، بلکه به واحدهای پایین دست تری انتقال یافته است (به طور نمونه شرکت Dell و Gateway).

در این شرکتها و شرکت های دیگر، تغییر نگرش نسبت به سفارش های به عنوان جمع آوری اقلام متعدد و چیدن آنها در یک بسته بزرگ مشاهده می شود. در عوض با یک آیتم منفرد در یک بسته منفرد، زمانی که آماده شد به عنوان یک سفارش به خودی خود برخورد شده و ارسال می شود. به جای آنکه ارسال برای آماده سازی باقی مانده، سفارش به تأخیر بیافتد. ایل می گوید: "در پردازش و عمل آوری سفارش، جریان حمل بسیار مهم است." این بدان معناست که ضرورتی ندارد که همه آیتمها با هم به مرکز توزیع منتقل شوند. اما در عوض سفارش هادر کامپوینها به طور جداگانه، جمع می شوند تا در مسیرهای مشخص، فرستاده شوند.

مشتری نمی داند که کالاهای سفارشی آنها از کدام انبار و از چه فاصله ای حمل شده اند. پردازش سفارش روز به روز سهل و روان تر می شود؛ بدین علت که عملکرد موفقیت آمیز در جریان سریع و دقیق کالا از الزامات رقابت پذیری می باشد. شرکتها روز به روز راههای جدید تری برای پردازش سفارش ابداع می کنند. موفقیت نهایی آنها در این زمینه به توانایی آنها در ایجاد تغییرات و انعطاف پذیری بستگی دارد.

این شرکت برای Sears کفش توزیع می کند. جعبه های کفش های زنانه جلو باز سایز ۸ وارد کاروسل افقی می شوند. سیستم هدایت نوری تعداد کفش های سایز ۸ را برای وارد شدن به بخش های تعریف شده، تعیین می کند. هر کدام از این بخشها، آیتم های مربوط به هر سفارش مشخص را نگهداری می کند. وقتی آن قسمت پر شد، آیتمها روی یک نقاله منتقل شده تا برای بسته بندی به قسمت مجزای دیگری بروند.

علاوه بر این، (ADS) نمونه ای از شرکت هایی است که از سیستم اطلاع رسانی، حداکثر استفاده را در سرعت بخشیدن به مراحل پردازش سفارش می برد. آنها از سیستم های مدیریتی انبار برای مدیریت فعالیت های مراکز توزیع، استفاده می کنند. اطلاعات ضروری برای تصمیم گیری به کمک سیستم تبادل رادیویی اطلاعات و بارکد کسب می شوند که سفارش های جاری را ردیابی کرده و عملیات تبادل اطلاعات با سیستم انبار را انجام می دهد.

متأسفانه، همیشه سفارش ها از سکویهای برداشت بطور مستقیم به محل ارسال جریان نمی یابند، بیشتر اوقات آنها به مراکز کاری با ارزش افزوده رفته یا قبل از بازگیری اصلاحاتی روی آنها انجام می پذیرد.

وایت می گوید: "این کارها، یکسری مراحل اضافی هستند که شما از تأمین کننده بالا دستی می خواهید انجام دهد، به این امید که صرفه اقتصادی ایجاد نماید. آنها این کار را می توانند ارزان تر از تأمین کننده های پایین دستی انجام دهند."

مثلاً برچسب های قیمت اغلب هنگام جداسازی یا برداشت روی محصولات الصاق می شوند. یک توزیع کننده لباس در سوئیس برچسب های قیمت را هنگامی که لباسها وارد دستگاه جدا کننده می شوند، الصاق می کند. این فرآیند است برای تعیین قیمت به ارزشهای مختلف اروپا، پیش از جداسازی برای توزیع. یکی دیگر از خدمات با ارزش افزوده در فرآیند سفارش چینی، می تواند شامل ترتیب بندی محصول برای انطباق با نوع

تکنولوژی انبارهای اتوماتیک
در سیستم یکپارچه ساخت و تولید



دکتر علیرضا توکلی بینا
معاونت علمی دانشگاه صنعتی شریف

دکتر سعید امیند لایق میرحسینی
معاونت دزفاد

از آنجاییکه محصولات تولیدی بلافاصله مورد استفاده قرار نمی‌گیرند، در نتیجه پرداختن به مقوله‌ی نگهداری در صنعت اهمیت چندانی پیدا می‌کند. پرداختن به جایگاه ویژه‌ی انبار در زنجیره‌ی تأمین و جایگاه اصلی آن از ابتدایی‌ترین و مهم‌ترین نکاتی است که باید مورد مطالعه قرار گیرد.

در سال ۱۳۸۳ دزفاد خود را موظف کرد در راستای فعالیتهای جنبی فرهنگی و حمایت‌های همیشگی از فعالیت‌های علمی و در جهت هم‌کوشی دانشگاه و صنعت در تولید کتاب انبار اهتمام ورزد. در همین راستا با همکاری دانشگاه صنعتی شریف کتاب انبار را به علاقه‌مندان تقدیم کرد.

با توجه به اینکه مهم‌ترین سرمایه‌گذاری در مقوله‌ی زنجیره‌ی تأمین، مربوط به سیستم نگهداری است، کتاب انبار می‌تواند به عنوان راهنما در صنایع مختلف مورد استفاده قرار گیرد.

در زیر به معرفی اجمالی این کتاب پرداخته می‌شود.

کتاب انبار در ۳ فصل تألیف شده است:

فصل اول: انبارداری و اهمیت آن

فصل دوم: سیرتکاملی بهینه‌سازی انبارها

فصل سوم: انبارهای مکانیزه AS/RS

فصل چهارم: مطالعه‌ی مورد خاص

تقسیم بندی هر فصل به قرار زیر است:

فصل اول:

الف) تعریف انبار

ب) اهمیت نگهداری موجودی

ج) دلایل نگهداری موجودی

د) اساس طراحی نیاز به انبار

فصل دوم:

الف) انبارها سنتی بدون تجهیزات و استفاده از زمین

ب) انبارها با ارتفاع نسبتاً کوتاه و به‌کارگیری تجهیزات ساده

ج) انبارهای با ارتفاع متوسط و به‌کارگیری تجهیزات

مخصوص راهروباریک

د) انبارهای با ارتفاع زیاد و به‌کارگیری تجهیزات مخصوص

راهروباریک

ه) انبارهای بسیار مرتفع با استفاده از ماشین گذاشت و برداشت

فصل سوم:

الف) مبنا و فلسفه‌ی عملکرد انبارهای مکانیزه

ب) اجزای اصلی انبارهای مکانیزه

ج) ذخیره‌سازی متحرک

د) تنوع سیستم‌ها

فصل چهارم:

الف) زمینه‌ی ایجاد نیاز

ب) کلیات طرح

ج) نتیجه‌گیری

در جهت تکمیل معرفی در پایان، شناسنامه‌ی کتاب را نیز ذکر می‌کنیم:

آشنایی با انبارهای اتوماتیک AS/RS در سیستم‌های یکپارچه ساخت تولید (C.I.M)

تألیف علیرضا توکلی بینا حمید لایق میرحسینی - تهران ۱۳۸۳

۱۲۸ صفحه - مصور (رنگی). ۹۶-۰۰-۷۷۸۷-۹۶۴-۹۶۴ ISBN

۱- انبارداری

۲- انبارها - طراحی الف. لایق میرحسینی. حمید

عنوان ۹۵۵/ت/ HF۵۴۸۵/

کتابخانه ملی ایران ۸۳/۲۷۸۴ م



تقابل سنت و مدرنیسم

گفتگویی با مهندس سلیمانی / مدیر سابق فروش پروژه دژپاد

انبارهای نوین باید خود را حلقه‌ای از زنجیره تأمین سازمان خود بدانند. به گونه‌ای که همواره تلاش کنند تا رضایت کامل فرایندهای کاری قبل و بعد از آنان تأمین شود.

پیام دژپاد: و شاخصه‌های جزیی‌تر؟

اگر بخواهیم وارد جزئیات بیشتری شویم، باید گفت انبارهای مدرن باید دارای تجهیزات روز آمد و نوین باشند. تجهیزاتی چون قفسه‌بندی متناسب با انبارها، ماشینهای جابجایی و انتقال مواد و کالا و همچنین نرم‌افزارهایی که مدیریت اطلاعات انبارها را بهبود می‌بخشند. کمک شایانی در ارتقاء شاخص‌های بهره‌وری انبار می‌کنند و مزایایی چون «نظم و ترتیب»، «جلوگیری از اتلاف منابع»، «افزایش سرعت سرویس‌دهی»،

مقدمه: ورود نشانه‌های مدرنیسم در کشورهای توسعه نیافته همواره با موانع متعددی از جانب تفکر سنتی مواجه بوده است. غافل از اینکه مدرنیته به خرد باوری نو، تکیه دارد و به مفهوم پیشرفت و ترقی نیز وابسته است. در دنیای امروز مدرنیته یک ارزش اساسی است. ورود تدریجی مدرنیسم در تمام سطوح و علوم، نیاز به سازگاری آگاهانه دارد.

در این مقاله سعی شده است این آگاهی سازی پیرامون بحث انبار انجام شود. در مورد انبار مدرن و سنتی با جناب مهندس سلیمانی سؤالاتی را طرح کرده‌ایم که در زیر می‌خوانید.

پیام دژپاد: انبار مدرن باید دارای چه شاخص‌هایی باشد؟

مهمترین شاخص یک انبار مدرن نوع تفکر اداره‌کنندگان آن در زمینه نقش و جایگاه انبارها در زنجیره تأمین می‌باشد. مدیران

انبار کارخانه تک ماکارون بعد از تجهیز و بارگذاری



انبار کارخانه تک ماکارون قبل از تجهیز



ایجاد امکان برنامه‌ریزی و ... را به دنبال دارند. در انبارهای مدرن تلاش می‌شود که از سازه «خودسوله» به جای سازه «سوله» به‌علاوه قفسه‌بندی استفاده شود. صرفنظر از اینکه سطح مکانیزاسیون انبار به چه میزان باشد، انبارهای خود سوله منجر به صرفه‌جویی چشمگیری در سرمایه‌گذاری در احداث انبارها می‌شوند.

پیام دژپاد: مدیریت انبار مدرن و ارتباط و هماهنگی آن با سایر بخش‌ها چگونه باید باشد؟

هماهنگی مدیران انبارها به خصوص انبارهای مکانیزه با سایر بخشهای سازمان به سهولت از طریق نرم‌افزارهای مربوطه امکان‌پذیر است. در این گونه انبارها، به سبب اینکه اطلاعات مربوط به موجودی‌ها و اقلام ذخیره شده، به‌صورت روزآمد در اختیار مدیر مربوطه قرار دارد، تعامل بین انبار و واحدهای تدارکات و سفارش‌گذاری از یک طرف و واحدهای فروش و توزیع از طرف دیگر، با دقت و سرعت کامل صورت می‌گیرد. این امر به‌خوبی مانع از صدور سفارشهای مازاد و ایجاد اقلام راکد و بلااستفاده در انبارها می‌شود.

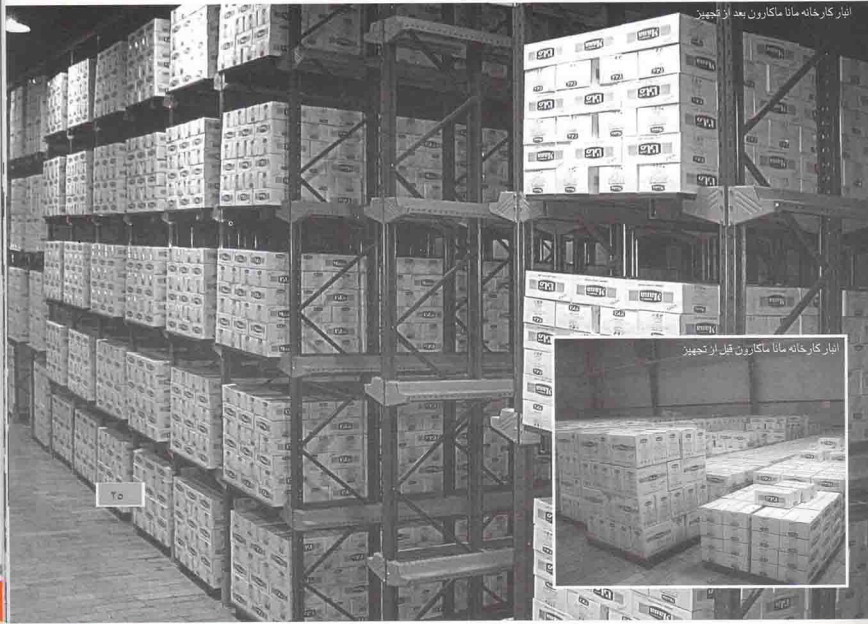
پیام دژپاد: انبار مدرن در زنجیره تأمین چه جایگاهی دارد؟ انبار مدرن باعث افزایش سرعت، دقت و کیفیت ارائه خدمات می‌گردد و نیز با بهبود هزینه‌های عملیاتی انبارها، شاهد کاهش قابل توجه قیمت تمام‌شده‌ی فعالیت‌های ذخیره‌سازی و جابجایی کالاها در انبارهای مدرن می‌باشیم. چون انبارها به عنوان یک فرآیندکاری مهم و حساس می‌توانند باعث رضایت یا عدم رضایت مشتریان خود (خطوط تولید، واحدهای ارسال و توزیع، واحد فروش) شوند، لذا جایگاه آنان در زنجیره تأمین به عامل مهمی در کاهش یا افزایش بهره‌وری کل سازمان تبدیل می‌شود که البته رسیدگی به موقع و بهبود شاخص‌های آن بسیار مهم و از وظایف اصلی مدیران سازمانها می‌باشد.

پیام دژپاد: انبارهای سنتی و مدرن از نظر ایمنی چه تفاوت‌هایی با هم دارند؟

در انبارهای سنتی چون چیدمان کالاهای عمدتاً به‌صورت روبهم چینی است و سیستم‌های اطفای حریق نیز حداکثر به یک کپسول آتش‌نشانی ختم می‌شود، بسیار ناامن هستند. در انبارهای مدرن، از ابتدای طراحی فضای انبار و سازه‌های درون

انبار کارخانه مانا ماکارون بعد از تجهیز

انبار کارخانه مانا ماکارون قبل از تجهیز



بر اساس تجربیات فراوان و متعددی که در اثر اجرای انبارهای روزآمد توسط دژپاد اجرا شده است، می‌توان با اطمینان کامل اعلام کرد که حرکت به سمت استفاده بهینه از فضاهای انباری و نگهداری اقلام در ارتفاع و به‌کارگیری تجهیزات قفسه بندی و ماشین‌هایی چون ریچتراک و V.N.A منتهی به کاهش هزینه‌های جاری، کاهش دوباره کاری‌ها، بهبود افزایش سرعت سرویس‌دهی و از همه مهمتر افزایش اطمینان به اطلاعات مربوط به موجودی‌ها می‌گردد.

آن توجه خاصی به ایمنی و موضوعات و تجهیزات مربوط به آن می‌شود. چیدمان کالاها در این انبارها و نیز راهروها پیش‌بینی شده و فواصل از دیوار و سقف با به‌کارگیری آخرین روش‌های اعلام و اطای حریق تماماً منجر به افزایش سطح ایمنی اینگونه انبارها می‌شود. حس‌گرهایی که به دود، حرارت زیاد، آتش و... حساس هستند و خاموش‌کننده‌هایی از نوع آب، گازهای مخصوص و غیره که در جایگاه‌های مناسبی در انبار و حتی روی تجهیزات قفسه‌بندی نصب می‌شوند، از جمله تجهیزات نوین سیستم‌های ایمنی محسوب می‌شوند.

پیام دژپاد: در مورد هزینه‌ها، بطور انبار سنتی چه هزینه‌هایی به سیستم تحویل می‌کند؟

در انبارهای سنتی «دوباره‌کاری‌ها»، «وجود نیروهای انسانی مازاد»، «ایجاد خسارت به کالا و اقلام، به ویژه در مرحله ذخیره‌سازی، حمل جابجایی»، «اشتباهات فریدی در شمارش و تحویل کالا»، «هزینه‌های عملیاتی و جاری بسیار سنگین»، منجر به افزایش بی‌رویه هزینه‌ها و در نتیجه باالرفتن قیمت تمام شده محصولات می‌گردد. در صورتیکه در انبارهای نوین، مدیریت صحیح منابع و تخصیص به‌هنگام و کافی آنها، از هر رفتن حجم بسیاری از امکانات سازمانها جلوگیری می‌شود.

به عنوان مثال: در انبارهای مدرن با تعریف کردن «واحد بار» اقلام (unit load)، به جای حمل و جابجایی تک به تک کالا، به جابجایی یک پالت از کالا اقدام می‌شود که در حقیقت با یک بار جابجایی، تعداد بسیار زیادی از همان کالا جابجا می‌شود. این امر اگرچه نیاز به سرمایه‌گذاری در خرید تجهیزات حمل و جابجایی را دارد، ولیکن در بلند مدت به نسبت هزینه‌های کارگری آن، دارای صرفه اقتصادی می‌باشد.

در انبارهای مدرن، همواره تلاش بر این است که به جای صرف منابع مالی در پرداخت هزینه‌های جاری، با نگاهی بلند مدت و منطقی‌تر، به سرمایه‌گذاری در خرید تجهیزات مدرن که مزایای ذکر شده در سوالات قبل را در بردارد، همت گمارده شود.

پیام دژپاد: فرمودید صرفه جویی‌ها در کوتاه مدت در انبار مدرن به چشم می‌آید؟

بله، به طور متوسط و در انبارهایی با ظرفیت حدوداً ۲۰۰۰ پالت، در کمتر از دو سال هزینه‌های عملیاتی انبارها با هزینه‌های سرمایه‌گذاری خرید تجهیزات (قفسه‌بندی و ریچتراک)، برابری می‌کند. این موضوع به عنوان مطالعه‌ی موردی از وضعیت انبارهای واقعی، در سناریوهای آشنایی با مفاهیم

بهینه‌سازی فضاهای انباری که توسط دژپاد برگزار می‌گردد مطرح شده و به اطلاع صاحبان صنایع می‌رسد. ما همواره در تلاش هستیم که مدیران و ادعاهای صنعتی را از صرفه‌جویی قابل توجهی که در اثر مدرن شدن انبارهای آنان به وجود می‌آید، مطلع نماییم.

پیام دژپاد: در مجموع انبار مدرن چه اطمینان‌هایی به مصرف‌کننده می‌دهد؟

بر اساس تجربیات فراوان و متعددی که در اثر اجرای انبارهای روزآمد توسط دژپاد اجرا شده است، می‌توان با اطمینان کامل اعلام کرد که حرکت به سمت استفاده بهینه از فضاهای انباری و نگهداری اقلام در ارتفاع و به‌کارگیری تجهیزات قفسه بندی و ماشین‌هایی چون ریچتراک و V.N.A منتهی به کاهش هزینه‌های جاری، کاهش دوباره‌کاری‌ها، بهبود افزایش سرعت سرویس‌دهی و از همه مهمتر افزایش اطمینان به اطلاعات مربوط به موجودی‌ها می‌گردد.

در نهایت اینکه در انبارهای مدرن بدون افزایش سطح انبار و فقط با به‌کارگیری مناسب‌تر فضای در دسترس و ارتفاع انبارها، ظرفیت ذخیره‌سازی کالاها چندین و چندبرابر می‌شود.

پیام دژپاد: بسیار متشکریم آقای مهندس، اگر حرف ناکفته‌ای هم دارید، بفرمایید.

برای آخرین مطلب باید عرض شود که متأسفانه در کشور ما از لیفترهای شاخ جلو (که برای به‌کارگیری در فضای بیرون انبار طراحی شده است) به اشتباه در داخل انبارها استفاده می‌شود. ما اگر بتوانیم از طریق برگزاری سمینارها، جلسات آموزشی و یا از طریق نشریاتی که شما زحمت چاپ آن را می‌کشید دیدگاه صنعتگران زحمتکش و ارجمند را به سمت استفاده از ریچتراک به جای لیفترک ببریم، گامی مهم در استفاده بهتر از فضاهای انباری و به‌ویژه ارتفاع انبارها، برداشته‌ایم. به‌کارگیری ریچتراک به معنی پارگذاری اقلام در ارتفاعی در حدود ۱۲ تا ۱۵ متر و جابجایی اقلام در راهروهایی در حدود ۲/۵ متر می‌باشد. همانگونه که ملاحظه می‌شود این ابعاد و اندازه‌ها به‌خوبی نمایانگر بهترین استفاده از فضاهای انبار است. امیدواریم که با همت همگی، ما، دستیابی به این هدف میسر شود. از نشریه‌ی شما که این وقت را در اختیار اینجانب گذاشت، متشکرم.

تهیه و تنظیم: مرضی کمال



دژپاد
ایمنی و بازگشت نوین سیستم‌های نگهداری مواد در انبار

حوادث انبار

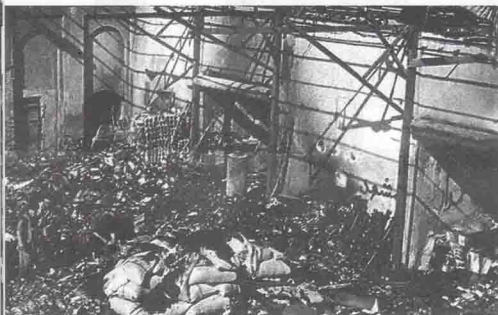
بارانداز بزرگ خیابان مولوی در آتش

خسارت‌های مالی فراوانی بر جای گذاشتند. این آتش‌سوزی‌ها اغلب به دلیل این است که انبارها و باراندازها محل نگهداری کالاها و اجناس تولیدی و بعضاً مواد اولیه است؛ که با استانداردهای نوین انبارداری تعارض داشته و در شرایط عادی بر اثر سرایت شعله‌های آتش به تمامی نقاط انبار، خسارت‌های میلیاردری بر جای می‌گذارند. به گفته‌ی مهندس حمید عرب‌زاده مدیر دفتر بررسی علل حریق و حوادث سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران بیش از ۵۰۰ انبار و بارانداز در شهر تهران در حالی فعالیت می‌کنند که طرح جامع ایمن‌سازی شهر تهران حدود ۱۰ سال پیش تدوین شده است. از سوی دیگر شرکت سازماندهی مشاغل مزاحم شهر تهران نیز موظف به انتقال کلیه‌ی مشاغل خطرزا و مزاحم به خارج از شهر تهران و تمرکز آنها در شهرک‌های صنعتی شده است.

این در حالی است که بنا به گفته‌ی مدیر دفتر بررسی علل حریق و حوادث سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران نزدیک به ۸۰ درصد انبارها و باراندازها همچنان در سطح شهر مستقر هستند.

روزنامه‌ی شرق شماره ۵۸۴
به نقل از ایسنا

یکی از بزرگترین باراندازهای خیابان مولوی در شعله‌های آتش سوخت. این بارانداز سنتی با وسعتی نزدیک به ۴۰۰۰ مترمربع پس از وقوع چندین انفجار آتش گرفت. این حادثه در حالی به وقوع پیوست که مقادیر قابل توجهی پوشاک، رنگ، فرش، چپه‌های سیگار و فندق به صورت غیر استاندارد در این انبار نگهداری می‌شد. بدین ترتیب که افزایش حرارت منجر به انفجار فنک‌های موجود در انبار شده بود. ناگهان شعله‌های مهیب آتش تمام انبار را در بر گرفت. در پی وقوع این آتش‌سوزی مأموران چهار ایستگاه سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران در محل حاضر و عملیات اطفای حریق را آغاز کردند. یکی از شاهدان عینی این حادثه گفت: پس از شنیده شدن صدای انفجار، ناگهان شعله‌های سرکش از تمام بخش‌های این انبار خارج شد اما آتش به‌قدری وسیع بود که با چندین کیسول آتش‌نشانی نیز خاموش نشد. صبری کارشناس منطقه‌ی سه سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران نیز علت وقوع حادثه را بی‌احتیاطی و عدم رعایت اصول انبارداری در این بارانداز اعلام کرد و گفت: این در حالی است که انجام عملیات اطفای حریق توسط مأموران آتش‌نشانی مانع از گسترش بیش از حد شعله‌های آتش به دهانه‌های انبار شد. وی خسارت‌های ناشی از این آتش‌سوزی را بالغ بر ۵۰ میلیون تومان برآورد کرد. بر اساس آمارهای اعلام شده از سوی سازمان آتش‌نشانی و خدمات ایمنی تهران در سال گذشته ۲۶۵ انبار در سطح شهر تهران دچار آتش‌سوزی شدند. این در حالی است که بیشتر این آتش‌سوزی‌ها با ۳۴ مورد به منطقه‌ی ۲۰ شهرداری تهران و کمترین آن با صفر مورد به منطقه‌ی هشت تهران اختصاص می‌یابد. در این میان آتش‌سوزی انبارها و باراندازها در سال گذشته ۲۲ میلیارد و ۸۱۰ میلیون و ۸۱۰ هزار ریال خسارت بر جای گذاشت. با این وجود از ابتدای سال جاری تاکنون نیز بیش از ۱۰ بارانداز و انبار بر اثر بی‌احتیاطی، عدم رعایت نکات ایمنی و در نظر نگرفتن اصول انبارداری استاندارد در شعله‌های سرکش آتش سوخته و



کالای نهایی

مدیریت به منظور دستیابی به حداکثر بازدهی

موجودی بالا و زیاد طراحی شده تا موجودی اندک. این انبار مجهز به نقاله‌های هدایت شونده اتوماتیک (AGV s) و سیستم‌های اتوماتیک نگهداری و بازیابی (AS/RS) بوده تا بدین ترتیب موجودی کالاها در حداقل زمان بعد از اطلاع از طرف مشتری، ارسال شود. سطح گسترده خدمات و سرعت عمل بالا در ارائه کالا به مشتری عوامل مهمی در این نوع انبارمی‌باشد که خلاف «تفکر» متداول است.

انبار کالاهای آماده فروش (نهایی) به عنوان یک رابط یا واسطه در شبکه توزیع کالا یا زنجیره تأمین، ایفای نقش می‌کند. کالاهای تولید شده، معمولاً در این انبارها برای دسته‌چینی یا ذخیره، متوقف می‌شوند. این کار تا زمانی است که نیاز قطعی به استفاده از آنها در بازار، پیش آید و کالا در مسیر حرکت به سوی مشتری، وارد شود. در این حالت داشتن موجودی مناسب و کافی در انبار، یک اصل راهما می‌باشد. اما طبیعتاً در چنین مواردی، استثناهایی وجود دارد؛ یک انبارنگهداری کالاهای آماده فروش، قطعاً برای نگهداری

یک برنامه ریز انبارکالای نهایی، در ابتدا باید پاسخگوی سوالاتی باشد. یکی از سوالات، این است که آیا تولید کالای صنعت بالا دستی به روش «تولید برای استوک» می‌باشد یا «تولید به صورت سفارشی» یا «تولید به موقع»؟

صنایع بالا دستی و پائین

دستی

میزان عملکرد خوب انبار کالای نهایی به عنوان یک واسطه به عوامل متعددی بستگی دارد- از جمله برخی که از نحوه تولید صنعت بالادستی ناشی می‌شوند- شما به عنوان برنامه ریز چنین انباری، در ابتدا باید پاسخگوی سوالاتی باشید. یکی از سوالات، این است که آیا تولید کالای صنعت بالا دستی (upstream manufacturing) به روش تولید برای استوک می‌باشد (to-stock) یا تولید بصورت سفارشی (make-to-order) یا تولید به موقع، (Just-in-time)؟ (چک لیست صفحه مقابل به طرح سوالات اساسی دیگر کمک می‌کند.)



عکس (۱): ادغام سه انبار در یک انبار و افزایش ظرفیت نگهداری به میزان ۶۷ درصد با استفاده از سیستم راکر-راهرو پارک و تجهیزات چابک جایی به خصوص سفارش چینی.

دژنیاد

راهنمای برنامه ریزان تولیدکننده سیستم های نگهداری مواردی کالا در ایران

انبار کالاهای نهائی - چک لیست

در زمینه طراحی انبار کالاهای نهائی خود، ابتدا به این سوالات جواب دهید:

- ماهیت تولید یا عملیات موتراز کالای نهائی صنایع بالا دستی (up stream) این انبار کالای نهائی چه می‌باشد؟
- آیا این عملیات بر اساس تولید برای استوک (make-to-stock) می‌باشد یا تولید سفارشی (make-to-order)؟
- تحویل به موقع کالا (Just in time) تا چه حد برای مشتریان این عملیات تولیدی اهمیت دارد؟
- آیا فاسد شدن کالاها در تعیین کننده‌ای در ذخیره‌سازی و انتقال آن به مشتری می‌باشد؟
- آیا انبار نگهداری کالاهای نهائی مستقیماً در خدمت مشتریان است یا خیر؟
- آیا انبار نگهداری کالاهای نهائی به عنوان یک انبار مرکزی برای انبارهای محلی یا مراکز توزیع، عمل می‌نماید؟
- چه سطحی از فعالیت برای واحد های بار (SKUs) ذخیره شده و یا دسته چینی شده مورد انتظار است؟ شکل، اندازه و وزن واحدهای بار چه می‌باشد؟
- آیا عملیات تولید بالا دستی بوسیله روشهای پاسخگونی سریع (Quick Response techniques) جابجایی الکترونیکی داده ها (EDI) Electronic Data Interchange)) تحت تاثیر قرار می‌گیرند؟
- آیا هم اکنون کنترل موجودی واقعی انبار یا مدیریت انبار، ضروری است؟ در آینده چطور؟
- آیا فکر می‌کنید لازم است جابجایی (Layout) انبارتان را به منظور ایجاد هماهنگی با تغییراتی در ابعاد کالا، حجم آن و غیره با توجه به ترکیب محصولات نهایی در آینده طراحی کنید؟

انبارهای محلی یا مراکز توزیع ایفا می‌کنند، شاید باید کمی متفاوت عمل کند. در وهله اول، به طور مثال باید باراندازها را برای پذیرش کامیونهای اتاق دار و خودروهای با ظرفیت کم (less-than-truckload) آماده کند. در مورد ارسال کالا به مراکز توزیع دیگر، تریلرهای با طول ۵۰ فوت، محموله های خروجی زیادی را منتقل می‌کنند.

در صورتیکه انبار، مخصوص محصولات فاسد شدنی باشد - مثل انبار مواد غذایی عمل آوری شده، داروهای سایر محصولات که عمر محدود دارند- روشهای انبار کردن و جابجایی آنها نیز متفاوت خواهد بود. برای مثال در قفسه‌بندی راک معمولاً لازم است بارها را بر اساس نظام اولین بار گذاشته شده- اولین بار قابل برداشت (FIFO) برای مواد فاسدشدنی نگهداری کنند. قفسه‌بندی‌های خود جریان (Flow Racks Gravity) برای رفع این نیاز مناسب هستند.

یک تولید کننده مواد غذایی- مواد غذایی پخته شده که تازگی آن اهمیت بالایی دارد- در صدد بر آمد که در این راستا از سیستمهای خود جریان هم در دریافت مواد خام اولیه و هم در انتقال محصول نهائی، استفاده کند. این سیستمها که بر مبنای مکانیزم تقلی در هر کانال قفسه‌بندی راک عمل می‌کند؛ به تولید کننده در ضمانت تازگی مواد اولیه و محصول نهایی کمک می‌کند.

اگر انبار برای کالاهایی است که نگهداری و جابجایی کالا بر اساس سیاست آخرین بار گذاشته شده/ اولین بار قابل برداشت

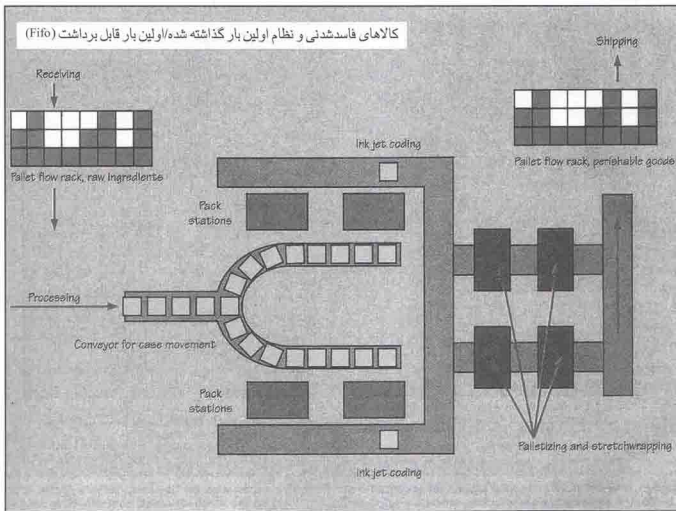
اگر امکانات شما در خدمت یک تولید کننده محصولات برای استوک (make-to-stock manufacturer) قرار بگیرد، در این صورت شرایطی برای شما پیش می‌آید که باید در زمینه انبارداری و جابجایی مواد، خصوصاً تجهیزات انبار و سیستمهای جابجایی مربوطه سرمایه گذاری کنید. از این رو، کنترل موجودی در انبار، به منظور نگهداری اقلام در سطوح منطقی شایان توجه خواهد بود. به علاوه ایجاد نوعی نظام جمع‌آوری اطلاعات الزامی خواهد شد.

از سوی دیگر، اگر تولید کالای نهائی به صورت سفارشی (make-to-order) باشد، در این صورت به منظور ارسال سریع برای مشتری عمده‌آ بر دسته چینی کالا تأکید می‌شود. تخصیص مستقیم کالا به باراندازها (cross docking) نیز می‌تواند عملکردی مفید و کارا باشد. مگر این که این امر تراکم زیادی در باراندازها ایجاد کند.

به علاوه، وزن، اندازه و شکل کالای نهائی به همراه سطح ظرفیت پذیرش، در طراحی انبار تاثیر دارد. آیا می‌توانید بارهای پالتی وارده را حمل کنید؟ آیا ورودی انبار باید برای دریافت جعبه یا کارتن، به وسیله قالیچه یا سایر وسایل حمل و نقل کارخانه‌ای از محل تولید یا موتراز مربوطه، آماده شود؟ علاوه بر این، به عنوان برنامۀ توسعه امکان دارد عوامل پائین دستی وجود داشته باشد که باید مد نظر قرارگیرد. یک انبار کالاهای نهائی که مستقیماً در جهت ارائه خدمات به مشتری است، نسبت به انبارهای مرکزی که نقش تأمین کننده برای



دریاد



این جامایی ساده شده و ویژگیهای یک انبار کالای ناپای برای اقلام فاسد شدنی و تحت نظام اولین بار گذاشته شده/اولین بار قابل برداشت (Fifo) را نشان می دهد. توجه کنید که سیستم خود جریان (Pallet Flow Racks) به تضمین تازگی مواد اولیه و محصولات نهایی کمک می کند. ایستگاههای نشان گذاری زمان استفاده را روی بسته های فاسدشدنی ثبت می کند تا بدین ترتیب از دریافت محصول تازه توسط مشتری اطمینان حاصل شود.



هستند که علاوه بر بهره گیری از ترکیبی از اصول اولیه، از آخرین و جدیدترین سخت افزارها و نرم افزارها و روشهای ارتقاء بهره وری به منظور کسب حداکثر کارایی از مصالح در کنار نیروی کار در کارخانه استفاده می کنند. به طور مثال یک تولیدکننده محصولات کشاورزی پی برد که چیدمان بلوکی محصولات بسته بندی شده، هنوز روش سودمندی در انبار کالای ناپای وی می باشد. لیفتراکهای عادی برقی به عنوان نیروی کار باقی می ماندند.

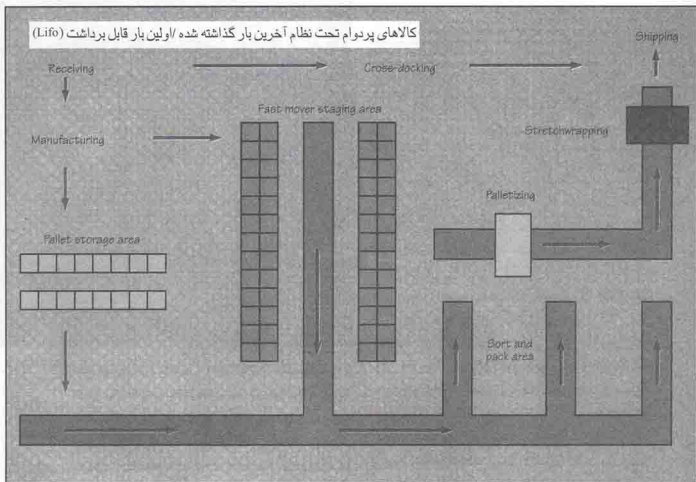
ولی عجله نکنید! اپراتورهای چنین لیفتراکهایی اکنون با آخرین تکنولوژی اتوماتیک هدایت شونده صوتی، به کار مشغول اند. این تکنولوژی مبتنی است بر سیستم جمع آوری داده ها از طریق فرکانس رادیویی که به کامپیوتر مرکزی متصل است. به این ترتیب، دستورات برداشت کالا از طریق ارتباط مستقیم رادیویی بین کامپیوتر و اپراتور لیفتراک اجرا می شوند.

بهره وری نیز گسترش یافته است، چرا که دیگر برای برداشت کالا نیازی نیست که این اپراتورها، برای یافتن یک کالی

(Li-Fo) در آن مناسب باشد. در اینصورت نوع تجهیزات نگهداری باید از نوع سیستم های قابل گذاشت و برداشت انتخابی باشد تا استفاده از محیط انبار در بهترین شرایط بازدهی و صرفه جویی در بهره گیری از مکان وفضا، امکان پذیر شود.

انبارهای ساده و پیشرفته

برخی از انبارهای کالاهای ناپای، از نظر طرح، تجهیزات و روشهای عملی در سطح ساده ای قرار دارند. به طور مثال ممکن است چیدمان بلوکی پالت های کالای ناپای روی هم به صورت انبوه، ماهرانه به نظر بیاید. یا قفسه بندی ثابت از نوع راک و سیستم های نگهداری سبک و باز به عنوان معیار تلقی شود. در برخی موارد امکان دارد برای کنترل موجودی به صورت دستی با قلم و کاغذ دفتری مستقر در بالای طبقات انبار کافی باشد و لیفتراکهای پرکار چند کاره که کار دریافت و جابجایی کالا و انتقال کالا به بارانداز و برعکس را بر عهده دارند روش متداولی است که همیشه استفاده شده است. در مقابل انبارهای با طرح و عملکرد ساده، انبارهایی هستند که متکی بر دانش روز



نگهداری و حمل کالا تحت نظام آخرین بار گذاشته شده / اولین بار قابل برداشت (LIFO) روش قابل قبولی برای انبارهای کالای نهایی پروام می تواند باشد. در این صورت این طرح می تواند بر سیستم های نگهداری با قابلیت انتخاب اقلام تأکید داشته باشد که آنها برخلاف نیازهای مربوط به نظام نگهداری نظام اولین بار گذاشته شده / اولین بار قابل برداشت (FIFO) (چالماهی قلی) حداکثر استفاده موثر و صرفه جویی در فضا و مکان انبار حاصل می شود. تعداد اقلام نگهداری شده با زمان تحویل سریع به تصمیم گیری در انتخاب این تجهیزات کمک خواهد نمود.



دژ پاد

راهنمای ویزیتورترین تولیدکننده سیستم های نگهداری مواد و کالا در ایران

۶ طبقه در مساحتی معادل ۲۷۰۰ فوت مربع جا دهد. و با در نظر گرفتن گردش کالای مورد نیاز این شرکت، یک لیفتراک شاخ بغل تلسکوپی کلیه نیازهای گذاشت و برداشت آن را و حتی بیشتر، برطرف می نماید.

چند مطلب فراتر از انبار داری

در برخی موارد لازم است که انبار نگهداری کالا های آماده فروش، به وظایفی فراتر از صرفاً انبار داری بپردازند. بسته بندی، پالتایز کردن، بسته بندی شریک یک یا نایلون پیچ کردن و کنترل کیفی کالا، اینها فقط برخی از نیازهای اضافی هستند که امکان دارد بر اساس تقاضای عملیات بالا دستی یا فعالیت های پائین دستی، بر عهده انبار شما قرار گیرد. در این رابطه، باید راهحالی برای تلفیق موارد مذکور یا عملیات انبار بدون تأثیر سوء، بر بهره وری انبار، تعریف و اجرا گردد.

پی نوشت:

1-SKU s, Stock Keeping Units

ترجمه: ساسان قاسمیان

بسته بندی شده معین، بسته ای که بسیار شبیه سایر محصولات بسته بندی شده است، تمام انبار را جستجو کنند.

انبار با تراکم بالا

دو تولید کننده که در مشاغلی مجزا از هم مشغول تجارت هستند، راهحالی را برای افزایش ظرفیت انبار کالاهای نهایی خود یافته اند که عبارت است از تلفیق تکنولوژی وسایل جابجایی صنعتی با سیستم قفسه بندی پالت راک راهرو پاریک (VNA). در نمونه اول، یکی از تولید کنندگان، مجبور بود ۳ انبار خود را به ۱ انبار، تبدیل کند. در حالی که، مجموع (1) SKU s از ۵۰۰۰ به ۹۰۰۰ واحد باید افزایش می داد. راه حل: استفاده از قفسه بندیهای راک راهرو پاریک (VNA) با ۶۰٪ افزایش ظرفیت نسبت به قبل، که وسیله جابجایی مورد استفاده در آنها لیفتراکهای شاخ بغل تلسکوپی و لیفتراک سفارش چینی دستی بودند. (به عکس ۱ نگاه کنید).

در نمونه دوم، دربار و ویژگی های VNA در زمینه بهره گیری مفیدتر از فضای انبار، تولید کننده ای توانست ۶۳۳ پالت را در

خود اما کلان

توسعه‌ی فروش نمایندگی‌های دژپاد

سهم عمده‌ای از فروش را تشکیل می‌دهد. مهم‌ترین عامل استقبال مردم نام پر سابقه‌ی «دژپاد» می‌باشد. این مسأله مسئولین را بر آن داشته تا ضمن توسعه‌ی امکانات فروش محلی و نمایندگی‌ها نگاه ویژه‌ای به مشتریان با خریدهای کوچک داشته‌باشد.

امروزه با وجود قیمت‌های سرسام‌آور زمین و ملک، افزایش فضا از طریق محصولات دژپاد منطقی‌ترین انتخاب است. برای مثال در مناطق مرکزی شهر تهران و در راسته‌های صنعتی چون لوازم یدکی فروشی، ابزار فروشی، برآق فروشی، رنگ فروشی و سوپر مارکت‌ها و... خریدهای متعددی صورت گرفته است.

آنچه مهم است مطلع سازی اصناف دیگری است که هنوز با این محصولات آشنا نیستند.

چند مثال:

۱- چاپخانه‌های متعدد تهران که بیشتر آنها در مناطق مرکزی شهر واقعند می‌توانند به راحتی از سازه‌های مزین برای توسعه‌ی صحافی استفاده کنند.

۲- تولیدکنندگان نوشابه می‌توانند به پیروی از بزرگان جهان از سیستم خود تغذیه استفاده کنند.

انبار کارخانه معتبر نوشابه سازی اروپایی سیکلار



یکی از مهم‌ترین بخش‌های فروش دژپاد، قطعه فروشی از طریق نمایندگی‌های فروش می‌باشد. این نمایندگی‌ها که در سطح کشور وجود دارند، بخش عمده‌ای از بازار فروش را به دوش گرفته‌اند. عمده مشتریان این نمایندگی‌ها، فروشگاههای کوچک و بزرگ محلی هستند که از کمبود فضا رنج می‌برند. این عده از مشتریان ضمن اینکه از مشاوره‌ی کارشناسان بخش فروش بهره می‌گیرند، به نیاز و راه حل‌های رفع آن آگاهی پیدا می‌کنند و در نتیجه با خرید یکی از محصولات دژپاد به جرگه‌ی مشتریان می‌پیوندند. اگرچه یک فروشگاه سهم بسیار کوچکی از فروش ما را شامل می‌شود، لکن حجم بالایی معاملات اینگونه خرده‌فروشی گاهی

تجهیز یک فروشگاه لوازم یدکی خودرو توسط موبیک با کله‌ی بازویی در این محصول ضمن حذف ستونهای جلوی قفسه امکان دسترسی و نمایش بهتر محصول را فراهم می‌آورد.

دژپاد

لوازم و ابزارهای تبلیغاتی سیستم های نگهداری مواد و کالا در ایران



۳- بنکداران صنعت مواد غذایی می‌توانند فاصله‌ی انبار و فروش را با سیستم‌های نگهداری مشبک و لانگ اسپن بکنند.

۴- انبارهای کاغذ که کالای آنها با پالت چوبی به انبار می‌رسد، حالا دیگر با توجه به قیمت کاغذ و برای جلوگیری از صدمات انبارداری می‌توانند از سیستم‌های انبار داری مدرن دژپاد بهره بگیرند.

۵- ابزار فروشان بازار ابزار و یراق با توجه به تعدد کالای خود می‌توانند از محصولات کاردکس برای چیدن مته و فرز و... در فروشگاه خود استفاده کنند.

۶- سوپر مارکت‌ها از مشبک با کفه بازویی برای نمایش بهتر کالا استفاده کنند.

۷- کتابخانه‌های دانشگاهی و کتابفروشی‌های شهر که با اشکال توسعه رویه رو نیستند از سیستم دقتری و سایر عناصر مشابه بهره‌گیرند.

۸- پیچ و مهره و یراق فروشی‌ها از سیستم جعبه‌ای می‌توانند استفاده کنند و...

علاوه بر مصارف فروشگاه‌های و مغازه‌های کوچک شهر، برخی محصولات می‌توانند در منازل به کار روند.

هر آپارتمان شهری دارای یک انبار کوچک دو متری است، تقریباً تمام شهروندان از کمی جا گله دارند؛ آیا شما مایلید با حداقل هزینه، انباری خود را تجهیز کنید تا چند برابر کنجایش یابد؟ پیش بینی می‌کنیم به زودی دژپاد مهمان منازل شما باشد، کما اینکه در پنجاه سال اخیر این مسیر طی شده است.

اینکه محصولات دژپاد را فقط در پروژه‌ها می‌دیدیم؛ حالا جای خود را به این باور داده که می‌توانیم با تعدد در سهم‌های کوچک نیز به عنوان یک ایرانی، نقش کوچکی در رفع نیازهای شما داشته باشیم.

اسمال را با شعار «دژپاد از خانه تا کارخانه» آغاز می‌کنیم و امیدواریم حضور ما در منازل، مغازه‌ها، انبارها، کارگاه‌ها و کارخانه‌های شما به توسعه و اعتلای کشور عزیزمان ایران کمک شایان توجهی داشته باشد.

تیم و تنظیم: رضا کمال

دقتری برای فروشگاه‌های لوازم صنعتی



مشبک در یکی از فروشگاه‌های تهران





کارگران نمونه در پاد

به عنوان محلی که همی ما بتوانیم با کار کردن بهتر و بیشتر و رعایت معیارهای اعلام شده کیفیت زندگی خود را حفظ کرده و ارتقا دهیم، شدند. این همکاری خصوصاً در صرفه‌جویی هزینه‌ها و کاهش قیمت تمام شده متمرکز گردد تا توان رقابتی شرکت افزایش یافته و همواره یکی از موثرترین و موفق‌ترین شرکتها در بازار باشیم.

و در پایان مراسم لوح تقدیر کارگر نمونه به همراه هدیه‌ی ارزنده توسط مدیرعامل به افراد ذیل تقدیم گردید.

- ۱- ابراهیم قربانی اصل چهارده از واحد برشکاری
- ۲- محمدرضا خوش سیما از واحد پرسکاری
- ۳- محمدرضا مومنی از واحد پانچ اتوماتیک
- ۴- راشد سلیمانی از واحد نقاشی
- ۵- بهمن ارمپور لیلی از واحد ارسال
- ۶- محمود لطفی از واحد نصب
- ۷- امید جلال از واحد فنی و مهندسی
- ۸- محرم بذرافشان از واحد اداری
- ۹- آرژش موقی از واحد فروش
- ۱۰- صفر پیرزاده از واحد مالی

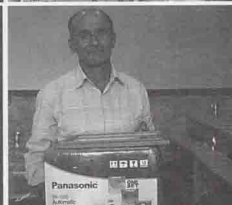
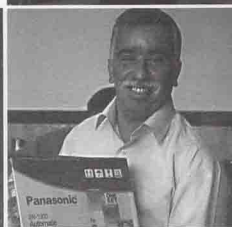
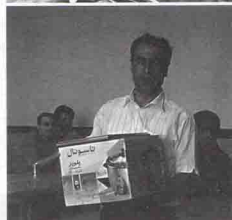
تهیه و تنظیم: قاسم پازری

به مناسبت روز جهانی کار و کارگر مطابق سنوات گذشته، مراسم ویژه‌ای با حضور تمامی کارگران، سرپرستان، مسوولین و مسوولین ارشد، معاونتها و مدیرعامل در محل کارخانه برگزار گردید.

مراسم روز کارگر با تلاوت آیات قرآن مجید توسط یکی از کارگران شروع شد.

سپس مهندس سعید جابرائضاری (مدیرعامل) مطالبی درباره‌ی اهمیت معیارهای انتخاب کارگر نمونه بیان کردند. ایشان فرمودند: هدف از انتخاب کارگر نمونه جلب توجه همکاران به افزایش رعایت نظم و انضباط کاری، رفتار مناسب، علاقه و پشتکار و جدیت در کار، کیفیت کار، کمیت کار، صرفه‌جویی و سعی در کاهش هزینه‌ها، انعطاف‌پذیری، ابتکار و خلاقیت، علاقه به افزایش معلومات، قابل اعتماد بودن و مشتری مداری می‌باشد.

در پایان ایشان فرمودند که رعایت این معیارها از ما، شرکت نمونه می‌سازد و خواستار همکاری گروهی برای تحقق اهداف شرکت که مهمترین آن روشن نگه داشتن چراغ نوآوری و کارخانه



پهنه‌سازی فضا در انبارها

مصاحبه با مهندس سلیمانی

به هدف بسط و توسعه فرهنگ استفاده بهتر از فضاهای انباری دژپاد اقدام به برگزاری سمینارهای متعدد در سطح کشور کرده است.

نهادهای دولتی و خصوصی بوده است و در این راستا در کنفرانسهای متعددی نیز مقالاتی ارائه کرده است. ولیکن برگزاری سمیناری مستقل به گونه‌ای که تمام بحث و محورهای آن مفاهیم پهنه‌سازی فضاهای انباری باشد، از دی ماه سال ۸۳ مورد توجه جدی قرار گرفت.

جناب آقای Melder (مشاور شرکت دژپاد) و جناب آقای دکتر قاسمی نقل اصلی را داشته‌اند، اولین سمینار در دانشکده اقتصاد و مدیریت دانشگاه شریف و به دعوت جناب دکتر مدرس صورت گرفت و پس از آن در دانشکده مهندسی صنایع دانشگاه شریف به دعوت جناب دکتر حجی و جناب مهندس غیور ادامه پیدا کرد. در آبان ۸۴ در شهرستان قزوین و پس از آن در شهرهای تبریز، شیراز و مشهد با حضور گرم و صمیمی مدیران محترم واحدهای صنعتی برگزاری این سمینارها به شکل جدی پیگیری و اجرا شد و خوشبختانه مورد استقبال مخاطبین واقع شده است.

پيام دژپاد: بخی قرار است این سمینارها در تمام مراکز استانها برگزار گردد؟

بله، بر اساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته تا پایان شهریور ۸۵ لاقلاً در ۱۰ شهر صنعتی و بزرگ کشور اجرای این سمینارها پیگیری خواهد شد. از فرصت استفاده می‌نمایم و از

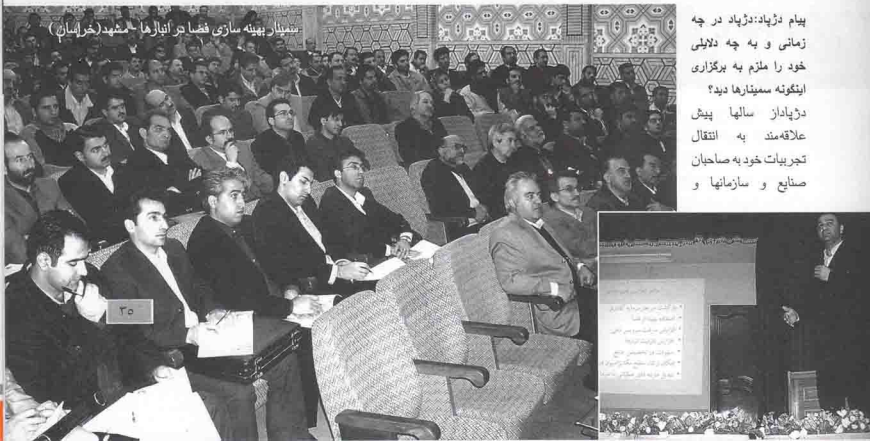
اخیراً به همت هیئت مدیره شرکت دژپاد سمینارهای آموزشی - کاربردی تحت عنوان «آشنایی با مفاهیم پهنه‌سازی فضا در انبارهای واحدهای صنعتی و خدماتی» در سطح مدیران کارخانه‌ها و سازمانها برگزار می‌گردد که هدف آن بسط و توسعه فرهنگ استفاده بهتر از فضاهای انباری می‌باشد. با مجری این سمینارها (آقای مهندس سلیمانی) مصاحبه‌ای انجام داده ایم که در ادامه از نظر شما می‌گذرد.

پيام دژپاد: آقای مهندس سلیمانی، لطفاً از خودتان و سابقه‌ی فعالیتتان در دژپاد صحبت بفرمایید.

با سلام، اینجانب در سال ۷۴ پس از اخذ مدرک مهندسی صنایع از دانشگاه صنعتی شریف، از طریق شرکت مهندسی دژپاد آشنا شدم و از آن تاریخ در زمینه‌های کارشناسی انتقال و جابجایی مواد و کالا، مدیریت تیمهای نصب، سرپرستی نصب پروژه AS/RS، ساپکو، مدیریت بازاریابی و فروش و نیز مشاوره بازاریابی در خدمت این شرکت بوده‌ام. در حال حاضر نیز در زمینه‌ی برگزاری سمینارهای آموزشی - کاربردی در سطح مدیران کارخانه‌ها و سازمانها، مشغول فعالیت می‌باشم. در این سمینارها موضوع پهنه‌سازی استفاده از فضاهای انباری مورد بحث قرار می‌گیرد.

پيام دژپاد: دژپاد در چه زمانی و به چه دلایلی خود را ملزم به برگزاری اینگونه سمینارها دید؟ دژپاد از سالها پیش علاقه مند به انتقال تجربیات خود به صاحبان صنایع و سازمانها و

سمینار پهنه‌سازی فضا در انبارها - مشهد (خراسان)



فضا؛ نعمتی که خداوند در اختیارمان نهاده است.

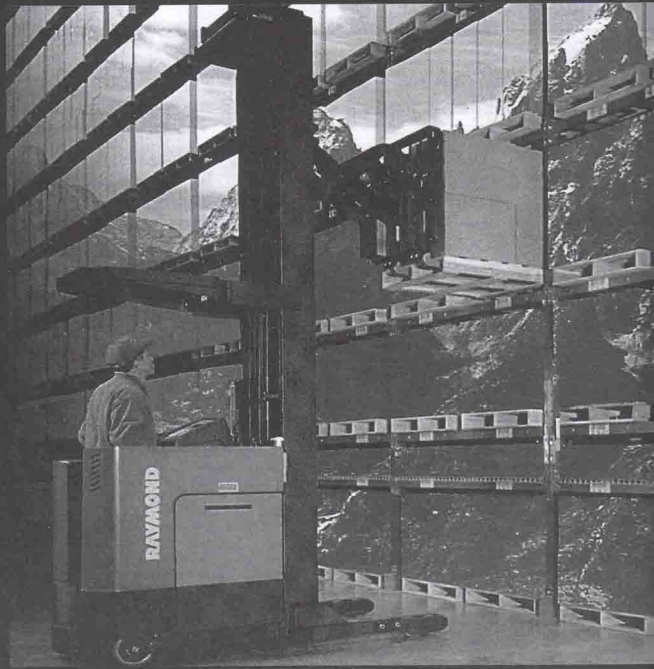


می‌باشد. ضمناً با عنایت به پرسش و پاسخ‌هایی که در پایان سمینار صورت می‌گیرد، می‌توان علاقه‌مندی صاحبان صنایع را در به‌کارگیری تکنیک‌های نوین ذخیره‌سازی و انتقال مواد و نیز استفاده از تجهیزات مدرن قفسه‌بندی انبارهای مکانیزه و تجهیزات حمل و نقل دریافت. این امر، البته مسئولیت‌های شرکت دژپاد را به عنوان شرکت پیشرو در صنعت قفسه‌بندی بیشتر می‌کند. بدین منظور، تیم‌های فنی و مهندسی دژپاد خود را برای ارائه خدمات بیشتر و بهتر به جامعه صنعتی کشور عزیزمان ایران، مهیا و آماده کرده‌اند.

کلید شرکتها و دانشکده‌های فنی علاقه‌مند نیز دعوت می‌کنم تا در صورت تمایل، برای برگزاری سمینار مذکور در محل آنان اعلام آمادگی نمایند.

پیام دژپاد: نتایج ملموس و عینی برگزاری این همایش‌ها، علی‌الخصوص از نظر واحد بازاریابی چگونه بوده است؟

بر اساس نظرسنجی‌هایی که در پایان هر سمینار برگزار می‌شود، مخاطبین از اینکه با آخرین روش‌های بهینه‌سازی استفاده از فضا‌های انبار آشنا می‌شوند، احساس رضایت می‌کنند که از نظر ما، این یکی از نتایج ملموس برگزاری این سمینارها



همچنین فیلمهای انبار AS/RS سایکو که توسط دژپاد اجرا گردیده است و تجهیزات جابجایی برای مخاطبین پخش می‌شود. در نهایت با پذیرایی نهار، برنامه خاتمه می‌یابد. پیام دژپاد: برای آینده چه برنامه‌ای برای برگزاری این سمینارها دارید؟

برگزاری «تور دژپاد» و برگزاری «سمینار ۲ روزه فضاهای انباری - با مشارکت شرکتهای نرم‌افزاری، تجهیزات جابجایی، مشاورین صنعت انبار و...» از برنامه‌های آتی دژپاد در زمینه‌ی ارتقاء فرهنگ بهبود بهره‌وری در انبارها می‌باشد.

پیام دژپاد: متشکرم

پیام دژپاد: نحوه‌ی برگزاری سمینار چگونه بوده و مخاطبین چه برخوردی داشته‌اند؟

اجرای این سمینارها با هماهنگی محل اجرا و تعیین زمان آن آغاز و با ارسال دعوت‌نامه و ثبت نام میهمانان پیگیری می‌شود. در ابتدای روز اجرای سمینار، کلیه‌ی جزوات، مواد آموزشی و... در یک کیف به میهمانان تحویل داده می‌شود. مطالب مورد بحث در قالب دو سخنرانی ۵/۱ ساعته ارائه می‌شود. در جریان سخنرانی‌ها به مطالبی چون «منابع در اختیار مدیران»، «زنجیره تأمین و نقش انبارها در آن»، «انبارهای مکانیزه»، «تجهیزات مدرن قفسه بندی و جابجایی مواد و کالا» و نیز یک «مطالعه‌ی موردی» اشاره می‌گردد.

پالت چیست؟

آشنایی با محصولات درپاد

تمام پالت‌ها از تنوع بسیاری در زمینه‌های ابعادی و تحمیلی برخوردارند و این موضوع شما را در گروه رضایتمندان قرار خواهد داد. چرا که مشتریان زیادی از گروه مصرف‌کنندگان پالت هستند. صنایعی چون پتروشیمی، خودروسازی، سردخانه‌ها، خطوط حمل و نقل دریایی و راه‌آهن‌ها و این روزها انبوه‌معن‌داران را می‌توان از مشتریان پالت به شمار آورد.

در تصویر زیر شما یکی از ابزارهای ایران خودرو را ملاحظه می‌کنید. این پروژه و سایر پروژه‌هایی نظیر این در واقع انبوهی از پالت می‌باشند که دارای مزیت سهولت تخلیه و بارگیری هستند. (تصویر شماره ۱)

پالت چیست؟

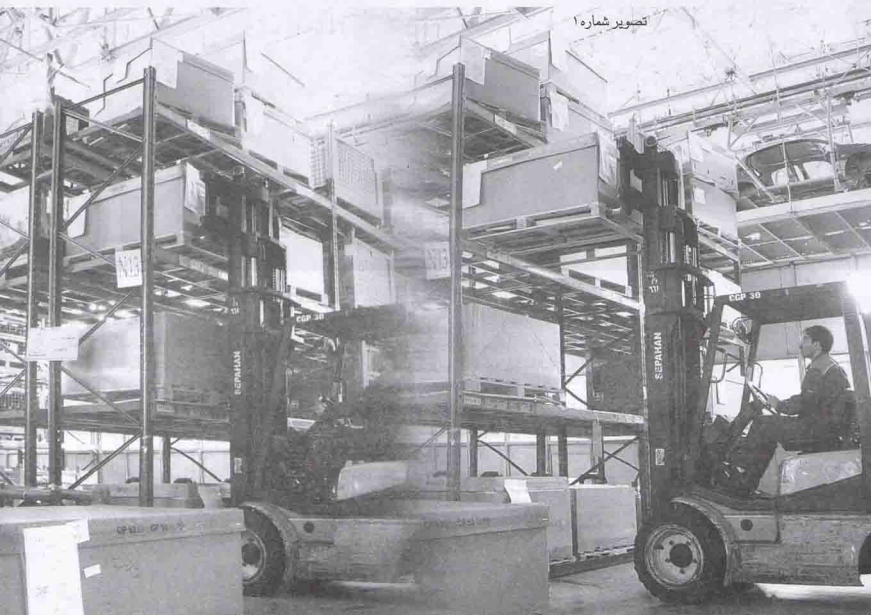
وسيله‌ای برای ذخیره‌سازی مواد و کالایی که توسط لیفتراک جابه‌جا می‌شود.

پالت‌ها انواع گوناگونی دارند. پالت معمولی روی قفسه قرار می‌گیرد و پالت های دیواره دار روی هم چیده می‌شوند نیازی به قفسه ندارند. این دسته از محصولات ضمن صرفه‌جویی در فضا، به عملیات تخلیه و بارگذاری سرعت و سهولت بیشتری می‌بخشند.

پالت در واقع وسیله‌ای است که بارهای فله‌ای را سازمان‌دهی می‌کند. اگر شما انبوهی از قطعات فاقد بسته‌بندی دارید با پالت دیواره‌دار به نتایج مقبولی می‌رسید.

در ادامه‌ی معرفی محصولات درپادو پس از مشبک، راهرو باریک کفپوشدار سپک و سیستم‌های اتوماتیک نگهداری و پایگانی، در این شماره به معرفی پالت می‌پردازیم.

تصویر شماره ۱



(تصویر شماره ۲)



دامنه تنوع پالت :

پالت دارای انواع گوناگونی است که تقریباً استفاده از آن در تمام صنایع کاربرد دارد.

۱- پالت مسطح :

سکویی قابل حمل و نقل که برای گذاشت و برداشتن بار توسط لیفتراک به کار می‌رود. بارهای این پالت عموماً از شکل هندسی منظم برخوردارند چرا که باید قابلیت قرارگیری وضعیت ثابت روی پالت را داشته باشند. بارهایی مانند کیسه‌های مواد ساختمانی، غذایی، بسته‌های کارتن، میل و اثاثیه منزل و اقلام صنعتی و حتی شکستنی در زمره‌ی این کالاها هستند. پالت مسطح صرفاً برای قفسه‌های پالته کاربرد دارد ضمن اینکه در صناعی چون چاپ و بسته بندی نیز بدون قفسه بندی استفاده می‌شود.

ابعاد پالت‌ها تابعی از ابعاد دهانه و عمق قفسه است و در دو نوع دو و چهار طرفه، طوری عرضه می‌شود که لیفتراک امکان بارگیری، حتی از چهار طرف را داشته باشد. این پالت‌ها قابلیت ساخت دو رو را هم دارا هستند به طوری که می‌توان در صورت نیاز از هر دو طرف پالت استفاده کرد.

(تصویر شماره ۲)

۲- پالت بشکه :

اگر شما در زمره‌ی تولیدکنندگان مواد شیمیایی، نفتی، غذایی، دارویی و کالاهایی که از طریق بشکه جابه‌جا می‌شود، هستید برای نگهداری از این احجام، ما پالت بشکه را توصیه می‌کنیم. این محصول ضمن اینکه تا ۵ طبقه روی هم قرار می‌گیرد، امکان بهره‌برداری همزمان از محتویات بشکه را به کاربر ارایه می‌دهد.

البته اگر شما تعداد محدودی بشکه در محل انبار خود دارید، بخشی از سیستم پالت راک بایک وسیله الحاقی به نام زیر بشکه‌ای یا خودراهروی دژپاد می‌تواند به شما کمک کند.

(تصویر شماره ۳)

۳- پالت دیواره‌دار :

یکی از پرمصرف‌ترین پالت‌های دژپاد می‌باشد که احتیاجی به قفسه نداشته و قابلیت چیدن روی هم دارد. دیواره این پالت‌ها از ورق، توری یا پوشش نروده‌ای تشکیل شده و در صورت لزوم می‌تواند تاشو، درب‌دار و جداشونده باشد.

پالت‌ها هنگامی که خالی از بار هستند، فضای زیادی اشغال می‌کنند، اما در صورت جمع شو بودن پالت این مشکل تا حد زیادی مرتفع می‌شود و حتی جابجایی یکجای پالت‌ها میسر می‌شود.

(تصویر شماره ۴)

(تصویر شماره ۳)



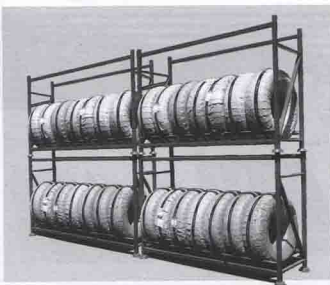
(تصویر شماره ۴)

اگر شما در زمره‌ی تولیدکنندگان مواد شیمیایی، نفتی، غذایی، دارویی و کالاهایی که از طریق بشکه جابه‌جا می‌شود، هستید برای نگهداری از این احجام ما پالت بشکه را توصیه می‌کنیم.



دژپاد

اولین و بزرگترین تولیدکننده سیستم های نگهداری مواد در ایران



۴- پالت لاستیک:

تمام پالت‌ها از تنوع بسیاری در زمینه‌های ابعادی و تحمیلی برخوردارند و این موضوع شما را در گروه رضایتمندان قرار خواهد داد.

خودروسازها و صنایع لاستیک‌سازی، امروزه از بزرگترین مصرف‌کنندگان این محصول هستند. مصرف میلیونی خودرو در کشور، انبارهای میانی با فضای محدود در مراکز تجاری، شهر را با محدودیت خدمات‌رسانی روبرو می‌کند. ضمن اینکه قرارگیری مستقیم لاستیک روی هم نیز، آن را از حالت استاندارد مصرف خارج می‌کند. کارشناسان بازار مصرف پالت لاستیک را بهترین وسیله برای انبارداری این محصول می‌دانند.

قابلیت چیدن طبقه روی هم از ویژگی‌های این محصول می‌باشد.

۵- پالت سفارشی:

با توجه به تنوع نیازهای مشتریان در نگهداری بارهای خود بر روی پالت، تنوع در تولید پالت‌ها از ضرورت اصلی به شمار می‌رود. طراحان شرکت دژپاد آمادگی دارند تا پالت مورد نیاز شما را برای کاربرد خاص، طراحی و تولید نمایند.

پالت‌ها با اشکال و ابعاد متنوع، اتصالات، عملکرد مختلف و موارد گوناگون قابلیت عرضه دارند.

تهیه و تنظیم: رضا کمال



دژپاد

اولین و بزرگترین تولیدکننده سیستم های نگهداری مواد در ۹۵ در ایران



بهبود ساز فضا، چاره ساز انبار
۵۰ سال پیشینه مثبت

اندکی کمک احتیاج دارید؟

با توجه به آمار روزافزون حوادث، اعم از آتش سوزی سرقت و تخریب کالا که برای انبارهای سنتی رخ می دهد، امروزه دیگر ایجاد یک انبار مدرن یک ضرورت است. انبار مدرن یعنی محافظت از کالا ایجاد فضای بیشتر، کنترل دسترسی های غیر مجاز و تسلط بر امور زنجیره تامین. به زودی یک محموله از راه می رسد و با این وضعیت جای کافی ندارید.

صفحه ۲۴ را
مطالعه فرمایید

مطالعه برای مشاوره
در تهران
(۰۲۱) ۴۴۱۹۶۵۰۰ - ۰۰۰۰



Russia



China



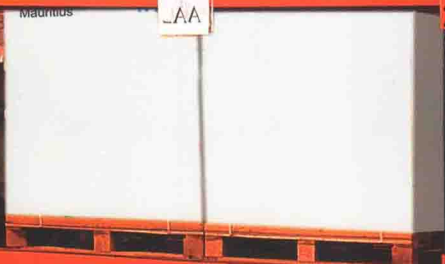
S. Korea

Japan



Mauritius

LAA



Australia

Tasmania

