



- systemylogistiky@atoz.cz
- systemylogistiky.cz
- [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
- [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
- [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

Kam směřuje
logistika e-shopů?

SL

SYSTÉMY LOGISTIKY

číslo 21 / číslo 194 / červenec-srpen 2021 / cena 133 Kč



**E-commerce
rostou svaly:**

**Jak to ovlivňuje
logistiku**

Str. 16

SPECIÁL V TOMTO VYDÁNÍ

- PŘÍLEŽITOSTI A RIZIKA
- RYCHLOST IMPLEMENTACE
A NÁVRATNOST
- OTEVŘENÍ LIDSKÉHO POTENCIÁLU
- VÝHLED DO ROKU 2030



Vladimír Tichý,
Schneider Electric
**Náš obor
nebyl ještě
„amazonized“**

Str. 20



EASTLOG
2021

**PĚT VÝZEV, DVA DNY,
JEDINÝ KONGRES**

23-24/9/2021, WWW.EASTLOG.CZ

Str. 5

Nová Toyota Toneró HST

Špičkově vyladěný hydrostat

Nezničitelný, úsporný, výkonný, eco



TOYOTA
SAS
Systém aktivní stability

Hladká jízda s okamžitou odezvou při změně směru pojezdu bez dobržďování

Nová řada spalovacích vozíků s nosností 1,5 - 3,5 t zaujme například elektronicky řízenou úroveň akcelerace i brzdění a nezávislou funkcí pojezdu a zdvihu. Získáte komplexní stroj pro precizní a produktivní manipulaci s vysokou odolností, nadstandardně úsporným bezpečným provozem a maximálním pohodlím.

- vylepšené vlastní průmyslových motory Toyota na míru potřebám manipulačních vozíků (plní s přehledem emisní limity STAGE V, s přípravou na STAGE VI)
- nový software a řídicí jednotka - nejtišší plovoucí kabina ve své třídě s odpružením na 4 silentblocích vstřebává otřesy, hluk i vibrace
- větší dotykový displej nabitý daty a užitečnými funkcemi
- kontrola zastavení a rozjezdu na rampách
- výška zdvihu až 7 m
- rychlost pojezdu až 21 km/hod
- nejrozšířenější správa flotily I_Site v ceně
- servisní intervaly 1 000 motohodin
- LPG verze o 70 % nižší emise oxidu dusíku

Více informací získáte u svého obchodníka

nebo kontaktujte: prodej@cz.toyota-industries.eu
tel. +420 311 651 111

Podrobnější informace na www.toyota-forklifts.cz



TOYOTA

MATERIAL HANDLING



Doprava, skladování, manipulace – to jsou všechno oblasti, ve kterých roste tlak na snižování spotřeby energií. Pravidelně referujeme o udržitelných řešeních, inovacích a nápadech. Napříč časopisem ale najdete i další redakční prvek – zelené boxy s krátkými „zelenými“ tipy, doporučeními nebo stručnými informacemi.



Připravujeme novou knihu kontaktů.

Je zapsaná také vaše firma?

Více na www.slbook.cz

Staré noviny jako zdroj poučení



Stanislav D. Břeň, šéfredaktor časopisu Systémy Logistiky

Mýlit se je lidské!

Není nic staršího než včerejší noviny, říkávalo se kdysi. Dnes by se to dalo možná parafrázovat, že už hodinu starobou zahnívajícím post na sociální síti. Mám staré noviny rád a rád si v nich čtu. Nejvíce mne baví názorové články a texty o tom, jak něco bude. A nemusí to být úplně ty futuristické vize, že za sto let budeme atd. Ty se většinou s realitou shodují jen ve dvou věcech – dataci (za 100 let) a místě (planeta Země, ačkoliv i toto začíná být zpochybnitelné). Spíše čtu komentáře o tom, jak bude vypadat ekonomika, politika či společnost za pár týdnů a měsíců. A ukazuje se, že mýlit se je lidské...

Během loňského logistického kongresu Eastlog jsme na pódiu i v kulóarech hodně mluvili o tom, jak pandemie změnila ekonomiku, společnost, logistiku či oblast lidských zdrojů. Padalo mnoho zajímavých názorů a predikcí, jak to bude vypadat v zimě či za rok. V zásadě však málokdo hovořil o tom, že se v některých případech prakticky zhroutí dodavatelské řetězce, že bude velmi těžké nastartovat některé výroby na potřebné otáčky, že budou chybět komponenty a suroviny natolik, že zastaví některé fabriky, že nebude dřevo na palety, že nebude možné opět

sehnat lidi a že prakticky všechno bezprecedentně zdraží... A koho by v té době napadlo, že vzniknou přímé kamionové linky z Číny do České republiky, které budou suplovat nedostatek přepravních kapacit na železnici a přetížené námořní terminály?

I když se trochu bojím otevřít loňské „noviny“ z Eastlogu, pravidelnou přílohu, kterou jsme po akci připravili, a podívat se, co jsme vlastně o té naší nyní žité současnosti vloni napsali, přesto vás co nejsrdečněji zvu na letošní kongres. Koná se 23. a 24. září v pražském O2 universu (www.eastlog.cz) a věřím, že na něm opět probereme, jaká ta budoucnost vlastně bude.

Koho by napadlo, že vzniknou přímé kamionové linky z Číny do Česka.

Jaké téma vás v programu letošního Eastlogu nejvíce zaujalo?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

NA ÚVOD

Editorial	03
Vidět a vědět.	09
Offline/Online news	10

NÁZOROVÍ LÍDŘI

Prázdniny v internetovém ekosystému SL	14
Vladimír Tichý, Schneider Electric: Náš obor nebyl ještě „amazonized“	20
Děni v KLM: Online o udržitelnosti a na pivo už naživo	50

TRENDY A ZKUŠENOSTI

E-commerci rostou svaly: Jak to ovlivňuje logistiku	16
Rostoucí mzdy zkracují dobu návrátosti investic	32
Bez rozvoje tvrdých i měkkých dovedností to nepůjde	34
Budoucnost ve znamení „odolných“ firem i logistiky	36
Palivová karta neznamena jen nižší cenu nafty	38
Spádové regály: vhodné řešení pro homogenní zboží	40
Roste zájem o automatizované retraky	42
Budeme po Fit for 55 ještě fit?	48
Při výběru sekčních vrat zohledněte typ logistického provozu	52
Zákazník a jeho logistický partner. Jak to funguje?	56
Při správě budovy se vyplatí zaměřit i na prevenci rizik	58

ZDROJE A VÝZKUMY

Kvalitně a synchronizovaně. Albert přijímá produktová data přes GDSN	60
Jak zvolit plachtový návěs?	62
Srovnání plachtových návěsů.	64
Vysokozdvíhací vozíky: co neopomenout při výběru?	65



Speciál

Automatizace a robotizace? Využijte příležitosti, zvažte rizika



IT

K rozšíření internetu věcí přispěje i rozvoj 5G sítí



Žena v logistice

Renáta Horváthová: Zkušenosti, zkoušky i pády? To je nutná investice do sebe

Str. 54



**Připravujeme
Ročenku
Log-in**



Ozvěte se
Pavlu Kotrbáčkovi
(+420 605 296 739)
a zajistěte si místo
v publikaci.

EASTLOG 2021

24. ROČNÍK KONGRESU EASTLOG PŘEDSTAVUJE...

HLAVNÍ TÉMA: **NOVÝ DEN,
NOVÉ VYZVY**

23-24/09/2021 **02 UNIVERSUM, PRAHA**

www.eastlog.cz

UNIKÁTNÍ AKCE SKUPINY

Atozlogistics

23. 9. 2021 SPOLEČNÝ PROGRAM

TRENDLOG

SPOLEČNÝ DOPOLEDNÍ PROGRAM

UDRŽITELNÁ FIRMA VYŽADUJE PŘEDEVŠÍM UDRŽITELNÉ SKLADOVÁNÍ



**JAN TUREK,
COCA-COLA
HBC**



**PAVEL
SOVIČKA,
PANATTONI**

Udržitelnost, tlak na snižování uhlíkové stopy a celkový proaktivní přístup k řešení klimatické změny se promítají do komplexního působení firem ve všech oblastech, logistické řetězce nevyjímaje. Svůj přístup k této problematice představí na konkrétním projektu zástupci společnosti Coca-Cola HBC a developera Panattoni.

HLEDÁNÍ CESTY K UDRŽITELNĚJŠÍ LOGISTICE POMOCÍ STUDIÍ LCA



**PROF. ING. VLADIMÍR KOČÍ,
PH.D., MBA, VŠCHT PRAHA**

Zejména nákladní doprava, ale také skladování nebo balení mají zásadní negativní dopady na životní prostředí.

V příspěvku se podíváme na to, jak mohou být logistika a dodavatelské řetězce udržitelnější z hlediska životního prostředí. Zazní také, jaké konkrétní kroky lze realizovat v dopravě nebo ve skladech. Doporučení vycházejí z hodnocení životního cyklu výrobků a služeb (LCA). Tyto studie dokážou v úplnosti popsat energetické i materiálové vstupy v rámci celého řetězce a přinést zásadní zjištění pro snižování energetické či materiálové náročnosti nebo pro hledání neefektivit.

DVA POHLEDY NA UDRŽITELNOST – PRŮMYSL A EKOLOGIE



**PETR JONÁK,
SVAZ
PRŮMYSLU
A DOPRAVY**



**VOJTĚCH
KOTECKÝ,
EKOLOG**

V tématu udržitelnosti se sváří dva základní pohledy. Jako lidstvo musíme jednoznačně více chránit životní prostředí pro sebe, naše potomky, ale i pro ostatní živočišné a rostlinné druhy. Na druhé straně stojí průmyslové, energetické, ekonomické či logistické požadavky, na jejichž základě jsou využívány přírodní zdroje. Podaří se vyvážit tyto zájmy? A jsou vlastně všechny tyto zájmy v protikladu? Své pohledy nám v několika strukturovaných blocích nabídnou dvě výrazné osobnosti – Petr Jonák zastupující český průmysl v rámci Svazu průmyslu a dopravy ČR, a Vojtěch Kotecký, přírodovědec, ochránce životního prostředí a bývalý programový ředitel Hnutí Duha.

DOPOLEDNÍ PANELOVÁ DISKUZE: TISÍC A JEDNA PODOBA UDRŽITELNOSTI



**KATEŘINA
HÁJKOVÁ,
GEFCO**



**JAN TUREK,
COCA-COLA HBC**



**PAVEL SOVIČKA,
PANATTONI**



**ROMAN
BARTIŠEK,
ALBERT ČESKÁ
REPUBLIKA**



**MARIANNE
RICHEUX,
BRAMBLES/
CHEP**



**VOJTĚCH
VOŠČEKÝ,
CIRCLE
ECONOMY**

Udržitelnost je většinou vnímána v kontextu péče o životní prostředí. A jedná se bezesporu o klíčový pohled, protože zejména doprava a dodavatelské řetězce budou v následujících letech a desetiletích vystaveny výraznému transformačnímu tlaku. Pro budoucnost mají chytrá řešení, která vedou ke snižování energetické náročnosti a uhlíkové stopy. Udržitelnost má však více podob. Například ekonomickou. Pandemie totiž zdecimovala mnoho oblastí podnikání a některé firmy odešly z trhu nebo byly pohlceny. Dále je třeba hledat nové obchodní modely, které budou udržitelné v éře postupující digitalizace.

TRENDLOG

SPOLEČNÝ PODVEČERNÍ PROGRAM

NOVÉ KARTY, NOVÁ HRA MIROSLAV SINGER, GENERALI CEE HOLDING



Hospodářství nejen v České republice se rozpoltilo. Vlivem pandemie prošla některá odvětví nebyvalým rozvojem, jiná však ze stejného důvodu čelila existenčním potížím. Pro snadnou ilustraci protipólů stačí zmínit e-commerce a obor HoReCa. Každá krize přináší příležitost pro opětovné rozdělení karet. S jakými „kartami“ v současnosti hrají český průmysl, segment služeb nebo samotná vláda? Bude se česká i evropská ekonomika dlouho stavět na nohy?

ODPOLEDNÍ PANELOVÁ DISKUZE: HLEDÁNÍ DALŠÍHO EKONOMICKÉHO NORMÁLU



**SIMONA
KIJKONKOVÁ,
PACKETA
GROUP**



**JAROSLAV
ŽLÁBEK,
MATERIAL
HANDLING CZ**



**MARTIN BALÁŽ,
PROLOGIS**



**JIŘÍ KRISTEK,
CUSHMAN
& WAKEFIELD**



**MIROSLAV
SINGER,
GENERALI
CEE HOLDING**

Velmi dlouho byla logistika oblastí, kde se úzkostlivě sledovaly náklady. Pak přišla pandemie... Ceny kontejnerů vystřelily pětkrát. Pro vzdálenější destinace dramaticky zdražila lodní, letecká i železniční doprava. Z trhu „zmizely“ volné sklady a nájmů šly výrazně nahoru. Podpora státu pro neperspektivní firmy držela na místě lidi, kteří chyběli jinde, a tak podniky přidávaly na mzdách i v čase ekonomického poklesu. Společnosti překotně, a někdy draze investovaly do robotizace a digitalizace, protože jinak by neobstály. Vlivem růstu cen vstupů se podstatně prodražila průmyslová výroba. A nyní se ptáme, co z toho zůstane novým ekonomickým normálem.

HLAVNÍ TÉMA: NOVÝ DEN, NOVÉ VÝZVY

EASTLOG 2021

23-24/09/2021 02 UNIVERSUM, PRAHA

23. 9. 2021 ODPOLEDNÍ WORKSHOPY

RETAILOG



COVIDOVÁ REVOLUCE: ŠTĚSTÍ PŘÁLO PŘIPRAVENÝM A RYCHLÝM
TOMÁŠ PROUZA, SVAZ OBCHODU A CESTOVNÍHO RUCHU ČR

VELKÁ ZMĚNA: ČTYŘI SKLADY ZE DVOU ZEMÍ DO JEDNOHO DC



KATARÍNA DOBIŠOVÁ,
NESTLÉ



DAVID PIŠKANIN,
HOPI HOLDING

BEZEMISNÍ PALETOVÁ DISTRIBUCE V PRAZE



JAN KRUPKA,
BOSCH TERMO-TECHNIKA



JAN POLTER,
DACHSER CZECH REPUBLIC

UDRŽITELNÁ MĚSTSKÁ LOGISTIKA VYŽADUJE NOVÁ ŘEŠENÍ



ANNA CLARK,
EIT URBAN MOBILITY



MARIÁN NIČ,
EIT URBAN MOBILITY

PANELOVÁ DISKUZE: MĚSTO JAKO LOGISTICKÁ VÝZVA

Ve městech žije stále více lidí, kteří zde také více nakupují. To jsou dva hlavní faktory, které v posledních letech stojí za masivním rozvojem městské logistiky. Nejsou však jediné. Jak se potřebám city logistiky podřizují plány developerů, kteří připravují prostory pro skladování a distribuci? Jakými způsoby lze přepravovat potřebné zboží ve stále hustější dopravě? Je možné dále optimalizovat závozy do center měst, aby byly splněny všechny nároky související s legislativou i ochranou životního prostředí a obyvatel? Přijdou nová distribuční schémata a inovace pro zásobování měst?

PANELISTY NAJDETE NA WWW.EASTLOG.CZ

DIGILOG



PRŮMYSL 4.0 V ČESKÉ REPUBLICE
JIŘÍ HOLOUBEK, SVAZ PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR

INTELEKTUÁLNÍ COLD-CHAIN LOGISTIKA A PROVOZNÍ AUTOMATIZACE



DANIEL SABEL,
HORTIM SK



PETER BÍLIK,
ANASOFT

JAK ROHLÍK.CZ DÍKY AUTOMATIZACI A DIGITALIZACI PROCESŮ SPRAVUJE ŠIROKÉ PORTFOLIO DODAVATELŮ



ALEŠ MALUCHA,
ROHLÍK.CZ



LUBOMÍR VESELÝ,
GRIT

BLOCKCHAIN V LOGISTICE - ZKUŠENOSTI, VYUŽITÍ A VÝHLED DO BUDOUCNOSTI

PETR ČERMÁK, BLOCKCHAIN CONNECT | CZECH ALLIANCE

PANELOVÁ DISKUZE: NEZASTAVITELNÝ VZESTUP AUTOMATIZACE, DIGITALIZACE A ROBOTIKY

I když v mnoha výrobních, obchodních i logistických firmách stále úřaduje tužka a papír, trend moderní ekonomiky je jednoznačný: automatizace, digitalizace, robotizace. A není třeba hned používat výraz Průmysl 4.0, který mnohé irituje. Výzva, které čelíme, není ani tak revoluční jako spíše evoluční. Možná nás pouze překvapuje naléhavost, se kterou se hlásí o slovo a s jakou vyžaduje od managementů firem rychlé řešení. Jsou firmy připraveny na čtvrtou průmyslovou (r)evoluci? Jak lze postupovat při digitalizaci podniku? Jaké jsou největší překážky pro automatizaci a robotizaci v logistice? Jak rychlí jsou dodavatelé automatizace. A dokážou řešit akutní nedostatky pracovníků? Jaká rizika vyplývají z digitalizace a robotizace firem?

PANELISTY NAJDETE NA WWW.EASTLOG.CZ

AUTOLOG



AKTUÁLNÍ SITUACE A DLOUHODOBÉ TRENDY V AUTOMOBILOVÉM PRŮMYSLU
TOMÁŠ JUNGWIRTH, SDRUŽENÍ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU

ZDOKONALENÝ MILK RUN A PRVNÍ AUTOSTORE V ČESKU



JOSEF BRÁZDA,
CONTINENTAL



STEFAN WALTER
SCHARR,
CONTINENTAL



JINDŘICH KADEŘÁVEK,
ELEMENT LOGIC



DOPAD ELEKTROMOBILITY NA DODAVATELSKÉ ŘETĚZCE
ILIYAN IVANOV, ŠKODA AUTO

PANELOVÁ DISKUZE: AUTOMOTIVE NA MNOHA KŘIŽOVATKÁCH NAJEDNOU

Automobilový průmysl je jedním z největších segmentů české ekonomiky z hlediska příspěvku k hrubému domácímu produktu, exportu nebo zaměstnanosti. Když na něj tedy „cíhají“ zcela zásadní výzvy, je třeba zpozornět. Zvládne automobilový průmysl absorbovat všechny nové trendy spojené s elektromobilitou, ekologickou dopravou a energetickou úsporností?

PANELISTY NAJDETE NA WWW.EASTLOG.CZ

DALŠÍ PREZENTACE PŘIBUDOU. SLEDUJTE WWW.EASTLOG.CZ/PROGRAM!

ČEKÁ VÁS I BOHATÝ DOPROVODNÝ PROGRAM

23. září

BIZLOG
Nové kontakty
za 10 minut



23. září

GALAVEČER
LOGISTICKÝCH
INOVACÍ



23. září

LOGISTICKÝ
BUSINESS
MIXER



24. září

SEELOG
Pohled do zákulisí
logistického
provozu



**SETKÁME SE OSOBNĚ V ZÁŘÍ V O2 UNIVERSU?
REGISTRUJTE SE UŽ NYNÍ: WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE
PRO UŽIVATELE LOGISTICKÝCH SLUŽEB VSTUP ZDARMA**

DĚKUJEME PARTNERŮM ZA PODPORU 24. ROČNÍKU KONGRESU EASTLOG

ZLATÍ PARTNEŘI:



STŘÍBRNÍ PARTNEŘI:



BRONZOVÍ PARTNEŘI:



SPECIÁLNÍ PARTNEŘI:



HR PARTNER:



HLAVNÍ PARTNEŘI
WORKSHOPŮ:



SPECIÁLNÍ
PARTNEŘI
WORKSHOPŮ:



PARTNEŘI GALAVEČERA
LOGISTICKÝCH
INOVACÍ LOG-IN:



ZÁŠTITA KONGRESU:



ZÁŠTITA WORKSHOPU
RETAILOG:



ZÁŠTITA WORKSHOPU
AUTOLOG:



ZÁŠTITA WORKSHOPU DIGILOG:



SPOLUPRACUJÍCÍ ORGANIZACE:



PARTNEŘI NÁPOJŮ:



PARTNER TRÍDĚNÍ:



PARTNER TECHNIKY:



PARTNER E-MAILOVÉ KOMUNIKACE:



PARTNER DESIGNU:



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ
PARTNER:



MEDIÁLNÍ
PARTNEŘI:



ORGANIZÁTOR:



EASTLOG MÁ OTEVŘENOU REGISTRACI

Účastníci z řad uživatelů logistických služeb mají letošní Eastlog zdarma. Bohatý kongresový program doplní večerní Logistický business mixer a druhý den také prohlídky vybraných logistických provozů.

Vybral Stanislav D. Břeň

Přišel k vám nový kolega? Dejte o něm vědět ostatním.



Agenda

23-24 | 09 | 2021



PĚT VÝZEV, DVA DNY, JEDINÝ KONGRES

Jeden z největších středoevropských kongresů je za dveřmi. Čtyřicetý ročník Eastlogu se uskuteční v moderních prostorách kongresového centra O2 universum v Praze. Během akce budou přednášející a diskutující reflektovat pět hlavních výzev: Učinit logistiku udržitelnější; Ustát bouři v ekonomice; Digitalizovat a robotizovat; Přijmout nové trendy v průmyslu; Zvládnout boom e-commerce. Kongres proběhne naživo a na druhý den se chystají návštěvy logistických provozů. Uživatelé logistických služeb mají vstup zdarma a registrace již byla otevřena.

Registrace na kongres: www.eastlog.cz

Příchody/Odchody



Aleš Polák
Povýšení v Arval CZ



Aleš Polák vede od července společnost Arval CZ, pro kterou pracuje od roku 2010. Osm let strávil v pražské pobočce na pozici operations director, odkud se přesunul na tři roky do Bratislavy na pozici ředitele Arval Regional Center. Aleš Polák střídá na pozici generálního ředitele Arval CZ Arnaulta Leglaye, který během své kariéry řídil hned několik poboček v řadě zemí, od Rumunska přes Brazílii a Chile až po Českou republiku. Arnault Leglaye opustil divizi Arval po 15 letech a od 1. srpna nastoupil jako CEO severovýchodních zemí ve společnosti BNP Paribas Leasing Solutions, která spadá také do skupiny BNP Paribas Group.



Jan Nezkusil
Příchod do Hays



Jan Nezkusil nastoupil do společnosti Hays na pozici section managera se zodpovědností za posilování strategického partnerství v oblasti nábory klíčovými zaměstnavatelům v rámci českého pracovního trhu. Společně se svými

týmy se zaměří na poskytování služeb v oblasti automobilového průmyslu a strojírenství, logistiky, obchodu a marketingu. Zodpovědný bude také za pobočku společnosti v Brně. V recruitmentu pracuje od roku 2014, kde se postupně vypracoval z nižších náborových pozic až do manažerských rolí v oblasti nábory kvalifikovaných pracovníků. Je absolventem Metropolitní univerzity v Praze, kde vystudoval mezinárodní vztahy a evropská studia. Během studií působil na stáži v institucích EU v Bruselu. Do Hays přichází ze společnosti Kienbaum.



Matěj Cihelka
Příchod do Savills



Do pražské kanceláře společnosti Savills nastoupil Matěj Cihelka na pozici seniorního odhadce oddělení oceňování nemovitostí. Matěj Cihelka má více než sedmileté zkušenosti v rezidenčním a komerčním nemovitostním sektoru. Do společnosti Savills přichází ze společnosti Colliers International, kde působil jako seniorní odhadce a pracoval pro nejrůznější klienty od bank, nemovitostních fondů, investorů, developerů až po vlastníky nemovitostí po celé České republice. Je členem RICS a certifikovaným odhadcem organizace RICS (Royal Institution of Chartered Surveyors).



Barbora Ryšavá
Příchod do VGP



Společnost VGP jmenovala Barbora Ryšavou do funkce manažerky akvizic pozemků. V nově vytvořené pozici je primárně zodpovědná za vyhledávání a zajišťování vhodných lokalit pro budoucí výstavbu. Barbora Ryšavá se v oblasti realit pohybuje po většinu svého profesního života. Zkušenosti sbírala ve společnostech jako Ikea Centers, kde měla na starosti pronájem českého portfolia obchodních center, Ahold Czech Republic, ve které se podílela na expanzi tuzemských supermarketů a hypermarketů Albert, a dále Amrest, kde se posledních pět let starala o rozšiřování sítě poboček známých značek od KFC a Burger King přes Starbucks až po Pizza Hut v České republice.



Steffen Walvius
Příchod do JLL



Společnost JLL jmenovala Steffena Walviuse na pozici head of sustainability services & ESG. Ve své nové roli bude pomáhat klientům při budování jejich vlastní firemní udržitelnosti. Před nástupem do JLL pracoval pro P3 Logistic Parks, kde působil tři roky jako manažer pro udržitelnost skupiny.

Krátce:

Opět vyšší nájemné

Nejvyšší dosahované nájemné průmyslových a logistických nemovitostí (tzv. prime headline rent) v České republice v průběhu druhého čtvrtletí roku 2021 mírně vzrostlo na úroveň 5 EUR/m²/měsíc, v Praze a okolí i na 5,20 EUR/m²/měsíc. Informovalo o tom Industrial Research Forum. Podle stejného zdroje výše nájemného za kancelářské vestavky dosahovala 8,50–9 EUR/m²/měsíc. Obvyklá výše servisních poplatků se pohybovala mezi 0,50–0,65 EUR/m²/měsíc. Největší dokončenou průmyslovou halou ve druhém kvartálu byla budova o ploše 19 000 m² v areálu Ostrava Airport Multimodal Park. Hala byla v době dokončení plně obsazena výrobní společností Continental Barum. Druhá největší dokončená budova o velikosti 17 500 m² se podle IRF nachází v parku CSCP Planá nad Lužnicí a využívá ji společnost C. S. Cargo. Třetí největší dokončený projekt představovala hala v CTParku Žatec, kterou využívá Nexen Tire Europe.



Podrobnosti na webu
www.systemylogistiky.cz

APIL cílí na inovace, Kvados Group na akvizice

Nově vzniklá Asociace pro inovace v logistice (APIL) získala právní subjektivitu. Takzvaný zapsaný spolek sdružuje společnosti Kvados Toyota Material Handling CZ, Netdirect, Dextrum Fulfillment, Kardex, Logicon Partner, Bito-Lagertechnik Bittmann, TMT, Alis Tech a Honeywell. „Nechceme mít jen další organizaci sdružující firmy podnikající v oblasti logistiky, ale chceme vytvořit unikátní platformu pro společné inovace,“ uvádí Miroslav Hampel, generální ředitel Kvados, předseda výkonné rady asociace. Členové asociace se rozhodli společně vybudovat showroom, kde budou na jednom místě prezentovat vzájemně integrované technologie. Jeden z členů asociace, firma Kvados, oznámil také vznik nové skupiny Kvados Group, která zahrnuje akvizované společnosti. Do Kvados Group se v minulosti připojila společnost Janka Radotín, nově se přidala společnost Bettaroe Robotics. „V nejbližším období budou oznámeny další akvizice,“ říká Miroslav Hampel.



Podrobnosti na webech
www.apil.cz a www.kvados.cz

Ukončí stavební zákon „byrokratické peklo“?

Česká republika má nový stavební zákon. Dodržování lhůt ze strany úřadů má zajistit fikce souhlasu, která stanoví, že pokud se dotčený orgán nevyjádří, bude to pokládáno za bezvýhradný souhlas. Ta bude platit i pro orgány, které nebudou integrovány pod stavební úřad. Každý stavebník má do roka vědět, jestli může stavět, či nikoliv. Plné nabytí účinnosti nastane 1. července 2023. Zákon počítá s přechodem stavebních úřadů pod stát. Vznikne tak čistě státní stavební správa.



Klára Dostálová
ministryně
Ministerstvo pro místní rozvoj

Všechny strany, které zákon podpořily, přispěly k rozvoji naší země a zvýšení konkurenceschopnosti. Nový zákon je cestou, jak konečně stavět byty, což pomůže vyřešit krizi dostupnosti bydlení. Jsem také ráda, že Česká republika nezažije další čtyři zbytečné roky byrokratického pekla.



FOTO: Stanislav D. Břeň



Podpoř nový zákon výkon stavebnictví?



ILUSTRÁČNÍ FOTO: Stanislav D. Břeň

Haly jsou pronajaty před kopnutím do země

Během druhého čtvrtletí tohoto roku přesáhla celková plocha průmyslových prostor určených k pronájmu 9,33 milionu m². Postaveno bylo celkem 71 748 m² a jedná se tak o nárůst ve výstavbě oproti prvnímu čtvrtletí o více než 24 000 m². V kvartálním reportu o tom informovala společnost 108 Agency. Ve výstavbě bylo na konci června 549 446 m². Staví se především v Moravskoslezském, Středočeském a Jihomoravském kraji. Na konci druhého čtvrtletí dosáhla míra neobsazenosti 2,72 % včetně prostor ve stavu shell and core a poklesla o 1,35 % oproti předchozímu kvartálu. Celkově se jedná o 254 105 m² neobsazených prostor hlavně v Moravskoslezském a Plzeňském kraji. Neobsazenost průmyslových ploch v širší Praze dosáhla podle 108 Agency hodnoty 0,04 %. „Developerské společnosti dnes nezačínají stavět spekulativně, ale vždy pro předem domluveného klienta. Spekulaci potom představuje výstavba vět-

ší budovy a čekání na další nájemce. Vzhledem k současné situaci na trhu se stále častěji stává, že se i zbylá část budovy pronajme po oznámení výstavby ještě před prvním kopnutím do země. To platí především o regionu širší Prahy a Brna,“ říká Jakub Holec, CEO společnosti 108 Agency. V lokalitách v okolí krajských měst se situace změnila a developeri jsou i tady ochotni začít stavět bez předem známého nájemce.



Peter Bečár
partner
Crowdberry

Segment nemovitostí v České republice a na Slovensku se aktuálně těší mimořádnému zájmu investorů. Pomyslná křivka začala ve vybraných realitních segmentech růst zejména v době útlumu ekonomiky během pandemie.



Chybějí vám skladové prostory?

Aktuality a komentáře zpracoval:

Stanislav D. Břeň

Anketu připravil:

David Čapek

SSI SCHÄFER VYBAVÍ DISTRIBUČNÍ CENTRUM SPORTISIMA NEJNOVĚJŠÍMI SKLADOVÝMI TECHNOLOGIEMI

Koncern SSI Schäfer svojí profesionalitou uspěl ve výběrovém řízení a získal významný kontrakt. Pro společnost Sportisimo bude v Hrušově u Ostravy vybavovat automatizovanými technologiemi nově budované distribuční centrum. Hala vznikne na místě bývalého brownfieldu, bude stát v budoucím Contera Parku Ostrava D1. Z tohoto centra budou distribuovány jak produkty do kamenných prodejen, tak také zboží objednané zákazníky Sportisima přes internetový obchod. V distribučním centru bude hrát hlavní roli automatizace.

Kontrakt mezi společnostmi Sportisimo a SSI Schäfer byl podepsán v posledních týdnech. Jde o významný projekt podporující růst a ambice společnosti Sportisimo. Aktuálně jsou v plném proudu projekční práce a také probíhá výstavba haly. Provoz by měl být spuštěn v lednu 2023, čili jde o rekordně krátký čas na podobně velkou a komplexní realizaci. Sportisimo z Contera Parku Ostrava D1 obsluží prodejny a e-shopy v Česku a okolních státech střední a východní Evropy.

Díky nejmodernějším technologiím maximální efektivita

SSI Schäfer dodá veškeré skladové technologie – jak ty na zásobování kamenných prodejen, tak ty pro odbavování e-shopových objednávek. Cílem je zajistit maximální efektivitu skladování. „V hale bude více než 6000 metrů dopravníkových systémů vyráběných společností SSI Schäfer, které spojí jednotlivé zóny skladu od depaletizace přes vstup do miniload skladu, vychytávací mezanin až do expediční zóny. Podél dopravníkových tras bude rozmístěno 150 pracovních stanic, kde se budou konsolidovat veškeré objednávky i vratky. Miniload sklad má naprojektovanou výšku 23 metrů a aktuálně se v něm počítá s jedenácti uličkami s kapacitou přes 300 tisíc kartonů. Do budoucna se počítá s přidáním extra uliček. V tomto zakladači budou skladovány přepravky i kartony přicházející přímo od dodavatelů,“ popisuje Marian Gono, generální ředitel společnosti SSI Schäfer Systems International.



Dodává, že vedle miniloadu bude postaven čtyřpatrový pick tower. Sestává z policových regálů s uličkami. V rámci jedné středové uličky budou uloženy další dopravníkové technologie a pracovní stanice, kde bude probíhat konsolidace vypickovaných objednávek. V hale bude také velký ocelový mezanin, který bude vyráběn v koncernovém závodě SSI Schäfer v Hranicích na Moravě. Budou na něm pickovací stanice pro konečné balení objednávek a přípravu na expedici.

Blížkost výrobní haly snižuje uhlíkovou stopu

„Od začátku jsme se snažili o to, abychom v maximální možné míře zkrátili dopravní trasy při naložení materiálu před montáží. Proto v maximální míře využíváme náš výrobní závod v Hranicích na Moravě, díky čemuž výrazně snížíme uhlíkovou stopu. Nejenže zkrátíme přepravní trasu, ale také podpoříme českou ekonomiku,“ konstatuje Marian Gono.

SSI SCHÄFER

Kontaktní údaje:

SSI Schäfer Systems International s.r.o.

sales.praha@ssi-schaefer.com

www.ssi-schaefer.com

Anketa:

Potýká se vaše firma s nedostatkem volných skladových prostor?

26 %

Ano, je to pro nás velký problém.

43 %

Částečně ano, ale není to závažné.

31 %

Ne, tento problém nemáme.

Výsledek ankety na **LinkedIn profilu Systémů Logistiky**

Je známým faktem, že míra neobsazenosti průmyslových prostor je v tuzemsku dlouhodobě nízká. Ve druhém čtvrtletí letošního roku dokonce klesla na historické minimum a prozatím se nezdá, že by třetí kvartál 2021 přinesl změnu. Celorepublikový průměr činí 3 %, v Praze a okolí se neobsazenost dále snížila na 1,4 %, jak informovalo v závěru července ve své zprávě Industrial Research Forum. S tím pak zejména v nejvíce žádaných lokalitách souvisejí i rostoucí ceny nájemného.

V anketě publikované na LinkedIn profilu časopisu Systémů Logistiky uvedla více než čtvrtina respondentů (26 %), že nedostatek volných skladových prostor pro ně představuje významný problém. Nejvyšší podíl odpovídajících (konkrétně 43 %) se s tímto problémem sice do jisté míry potýká, ale nepovažuje jej za závažný. A necelá třetina účastníků ankety (31 %) sdělila, že tento problém se jejich firmy netýká.

HLASUJTE NA LINKEDIN PROFILU SYSTÉMŮ LOGISTIKY V ANKETĚ TOHOTO MĚSÍCE:

Jsou podle vás cíle balíčku Fit for 55 splnitelné?



Jaroslav Kalzr
partner
Demaco

Trh nabízí omezený výběr skladových prostor, jelikož míra nepronajatosti je na minimální úrovni, proto uživatelé prostorů často volí lokalitu více podle dostupnosti než podle preference. Zásadními kritérii zůstávají kromě lokality čas dodání prostoru a celková cena pronájmu v kombinaci s technickým standardem a flexibilitou prostorového uspořádání. Nedostatek prostorů na trhu, stále vyšší technologická náročnost provozů, zpřísňující se normy a dlouhé povoloovací procesy znamenají, že začátek provozu není otázkou týdnů, ale spíše měsíců.



Robert Sgariboldi
head of industrial agency,
CFO
108 Agency

Trh průmyslových nemovitostí je pod tlakem více než rok. Důsledkem pandemie došlo k zásadním změnám v dodavatelsko-odběratelských tocích a k nárůstu poptávky po prostorách téměř ve všech segmentech. To se pochopitelně projevilo na růstu nájemného i na valuaci průmyslových budov, především v nejžádanějších lokalitách v okolí Prahy a Brna. Přidal se také faktor nedostupnosti pozemků pro novou výstavbu v blízkém okolí těchto měst, a nově větší projekty se tak často nacházejí ve vzdálenosti 30 až 40 km od města.



Pište své komentáře na:

systemylogistiky@atoz.cz



Diskutujte s námi na:

[systemylogistiky](#) [systemylogistiky](#)

Automotive nakonec odepsal desetinu tržeb

Rozkolísané výrobní řetězce a pokračující boj s pandemií přináší do automobilového odvětví nejistotu ohledně dalšího vývoje i řadu vedlejších negativních efektů, jako je nedostatek polovodičů i dalších surovin a materiálu pro výrobu včetně jejich rekordně vysokých cen. „Spolu s narůstajícím tlakem emisních a dalších regulací, potřebou investic do nových technologií a digitalizace výroby jde o další výzvu, se kterou se firmy odvětví musí vypořádat,“ uvádí ve zprávě hodnotící výrobu automobilů v roce 2020 Sdružení automobilového průmyslu. Členské firmy sdružení vloni dosáhly tržby ve výši 1,0412 bilionu korun (-10,3 % meziročně) a zaměstnávaly 135 624 osob (-2 %). „Vloni v červnu jsme predikovali propad tržeb o zhruba 215 miliard, konečný účet je nakonec příznivější, když i přes všechny těžkosti celkové tržby opět přesáhly bilion korun. Desetiprocenní pokles tržeb oproti téměř pětinovému poklesu výroby vozidel pak svědčí o trvalém směřování k produkci s co

nejvyšší přidanou hodnotou. Nakonec právě ve výrobě vozidel se ukázala síla tuzemské produkce, když její meziroční propad nedosáhl poklesu hlavních exportních trhů,“ shrnuje výsledky tuzemského autoprávního Miroslav Dvořák, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a předseda představenstva Motor Jikov Group.



Zdeněk Petzl
výkonný ředitel
Sdružení automobilového průmyslu

Příští měsíce přinesou diskusi o několika klíčových regulacích – ať už se jedná o CO₂ z dopravy či výroby, emisní normy EURO 7/VII, ale i další. Na klíčových jednáních budeme vždy zdůrazňovat řešení, která budou časově proveditelná, technologicky neutrální a rozumná, aby celý sektor vyšel z této transformace ještě silněji.

Krátce:

Fond Arete má zajištěno financování



Skupina Arete podepsala s Raiffeisenbank smlouvu na čerpání úvěru 30 milionů eur. Prostředky budou sloužit na urychlení růstu portfolia fondu Arete Industrial SICAV prostřednictvím připravených akvizic a pro novou výstavbu průmyslových nemovitostí.



Podrobnosti na webu
www.arete.cz

Posílejte zásilky výhodněji. **Přímo** do výdejních míst.

*Parcel Smart od PPL
je ideálním řešením pro váš e-shop*

- **34 000** výdejních míst v ČR
i v zahraničí
- Svoz zásilek přímo od vás
- Oblíbený způsob doručení
- Cena již od **54 Kč**

Česko | Slovensko | Polsko | Německo

Parcel Smart od **PPL**[®]
PROFESSIONAL PARCEL LOGISTIC

Více na ppl.cz

PRÁZDNINY V INTERNETOVÉM EKOSYSTÉMU SL

Během léta finišovaly přípravy jednoho z největších logistických kongresů ve střední Evropě. Právě odhalování řečníků a programu se odráželo i v dění na webu a sociálních sítích Systémů Logistiky. Na webu projektlogin.com jsme zase přidali další porci případových studií a inovací z Česka, Slovenska i ze světa. I přes léto pokračoval úspěšný seriál rozhovorů s logistickými osobnostmi Na kafe s ... Máte-li zájem nás sledovat také v digitálním prostředí, nabízíme zpravodajství z logistiky na systemylogistiky.cz, inovace a případové studie najdete na projektlogin.com, novinky a zajímavé odkazy čekají na Facebooku, Linkednu a Twitteru a týdně můžete číst newsletter SL news.

Výběr připravil Stanislav D. Břeň

Systémy Logistiky
3 194 sledujících uživatelů
4 d. •

V posledních letech se setkáváme s enormním nárůstem dopravy v centrech velkých měst v kombinaci s tlakem na ochranu životního prostředí, což vede místní municipalitu k zavádění restrikcí pro vjezd vozidel na konvenční pohon. Proto i společnost DACHSER musí na tyto požadavky reagovat.

City logistika v podání společnosti DACHSER dokáže být #bezemisní. Ukazují to zkušenosti z pilotního projektu distribuce zásilek pomocí nákladního #elektrokola v centru Prahy. Díky novému modelu elektrokola zahájil jako první logistický provider v České republice i distribuci paletizovaného zboží.

Jaké jsou ekologické a ekonomické aspekty? Jaké je vnímání ekologie a city distribuce z pohledu zákazníka, společnosti Bosch Termotechnika s.r.o., lídra v oblasti vytápění a ohřevu teplé vody? To se dozvíte v exkluzivní případové studii na kongresu EASTLOG.

Vystupující:
Jan Krupka, Bosch Termotechnika
Jan Polter, DACHSER CZ

Necháte se v září inspirovat na kongresu #EASTLOG 2021? #Registrujte se už nyní:
<https://lnkd.in/eQmbMrj>
Pro uživatele logistických služeb je vstup #zdarma.

#logistika #kongres #dachser #bosch #citylogistics #supplychain

**EXKLUZIVNĚ NA KONGRESU
BEZEMISNÍ PALETOVÁ
DISTRIBUCE V PRAZE**

**EASTLOG
2021**

**JAN KRUPKA
BOSCH
TERMOTECHNIKA**

**JAN POLTER
DACHSER**

**O2 UNIVERSUM, PRAHA
23-24/09/2021**

Bezemisní paletová distribuce v Praze
eastlog.cz

Zjistěte víc:

V příspěvku na Linkednu Systémů Logistiky z 11/07

link: [linkedin.com/showcase/systemylogistiky](https://www.linkedin.com/showcase/systemylogistiky)

OCENĚNÍ LOG-08

Inovace: vychystávací vozíky Linde mají nové funkce



Pro produktivitu vychystávání v úrodné podobě je klíčové spojitost a přesnost sledování. Čím kratší vzdálenost sleduje vozíky musí být, tím jsou vychystávací prostředky rychlejší a efektivnější. Nové průmyslové vozíky vychystávací vozíky Linde N20 SA a N20 C SA mají dva nové funkce. V prvním režimu „Nákladní režim“ mohou vozíky samostatně odhalovat spánek, v druhém režimu „Stop-and-go“ se samostatně pohybují vzhledem k objektu. Nové průmyslové vozíky dokážou podle firmy navýšit výkon vychystávacích operací až o 20 %.

SLI

JAKÉ JSOU VÝHODY NOVÝCH FUNKCÍ?



AKTUALITA Z TÝDNE

Přemysl Vicha: Logistikou začíná a končí každý e-shop se zbožím



E-shop patří už k našim životním úřadům a v současnosti patří k hlavním logistickým partnerům. „Jedná se o operaci se příležitostně dostane do nějakých problémů, protože tato partnerství musí optimalizovat. Jak vypadá jeho proces, tak je logicky vyvíjí tak i na dopravě, což se snaží na průběhu vývoje naplnit. Logistika v tomto směru přichází na scéně dosti dříve, jsou však v oboru už dosti lidí. Vzhledem k tomu, že logistika má dopravu dostatečně garantovanou,“ říká Přemysl Vicha, ředitel divize E-commerce / Praha za partnera do nastupujícího.

SLI

JAK AKTUALNĚ VYPRÁDÍ LOGISTIKA V E-COMMERCE?



OCENĚNÍKA Z ČASOPISU

Nové retraky v Bonami zvládají metr pod sekundu



V oblasti manipulační techniky nastupuje společnost Bonami s dočasnou rektraktorem a Topolice. Řešení je dostupné v nových retrakt BT RRE1800 a rektraktérův retrakt BT LPE200, které se staví v manipulační se skladišti a v odvětví až 2000 objemové Bonami.

SLI

CO NOVÉ ŘEŠENÍ PŘINĚŠE?



AKTUALITA Z TÝDNE

Panattoni pro BHS Real Estate Fund vybuduje na Slovensku logistický park za více než 1,5 miliardy korun



SL
SYSTÉMY LOGISTIKY
NEWS

**Týdenní logistické novinky
Každý týden SL news s tím nejzajímavějším do vašeho e-mailu**

link: www.atozregistrace.cz/slnews

Silver Cargo Katowice využije systém Skyline

11. června 2021 | PRŮVODNÉ STUDIE | 12



Golden Support, česká společnost vyvíjející informační systém pro leteckou nákladní přepravu, vstupuje na polský trh. V lednu 2021 spustila svůj první projekt: instalaci systému Skyline do ostrého provozu.

„Na přelomu roku 2020 a 2021 jsme spustili cargo handlingový systém Skyline v další zemi střední Evropy, v Polsku. Používá jej operátor Silver Cargo na nákladním terminálu letiště v Katowicích,“ uvádí Jan Konec, CEO Golden Support. Společnost Silver Cargo Katowice je členem skupiny Green Cargo Group.

„Golden Support jakožto výrobce prvního externího dodavatele našich IT systémů jsme si zvolili z toho důvodu, že vývojový tým nejen že pochopil naše potřeby, ale přijímal a implementoval ve velice krátkém čase řešení šité na míru našim požadavkům. Umožnil nám tak rozšířit své působení z letiště v Praze na terminál v Katowicích. Hledali jsme řešení, které nám pomůže procesovat IATA IMP zprávy a zároveň spravovat zásilky v dlouhodobém časovém horizontu,“ informuje Petr Gramszki, epulomajitel Green Cargo Poland a Silver Cargo Katowice.

Zjistěte víc:

V příspěvku na webu SL z 22/07

link: www.projektlogin.com

SL Systémy Logistiky
23. července v 12:00

Pandémia koronavírusu výrazne oslabilo slovenskú ekonomiku a zasiahla celú hospodárstvo. Mnohé firmy ľahko zvládli minuloročnú jarnú prvú vlnu a nestoržba druhú vlnu pandémie. Dnes sa situácia okolo pandémie postupne zlepšuje, hoci sa už hovorí o tretej vlně... Ako je na tom spoločnosť **Expandeco** a ako vníma e-commerce, **Robotiku** či **Automatizáciu**, tak aj o tom sme sa rozprávali pri káve s **Tomášom Vrtikom**, Managing Partner spoločnosti **Expandeco**.

SL: Aký má význam Robotika... Zobraziť viac

**NA KAFE S...
Tomášom Vrtikom**



SYSTEMYLOGISTIKY.SK

Na kafe s... Tomášom Vrtikom, Managing Partner spoločnosti Expandeco | Systémy Logistiky SK

Zjistěte víc:

V příspěvku na Facebooku Systémů Logistiky z 23/07

link: facebook.com/systemylogistik



**DEBATUJTE,
INFORMUJTE,
SDÍLEJTE**

INZERCE

VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY NOVÉ GENERACE

- PLNOHODNOTNÁ NÁHRADA ZA SPALOVACÍ VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY
- VYNIKAJÍCÍ VÝKON VE VLHKÉM PROSTŘEDÍ I MRAZU
- BEZ PROBLÉMŮ PŘEKONÁ I VETŠÍ NEROVNOSTI
- NADSTANDARDNÍ KAPACITA BATERIE
- BATERIOVÝ MANAGEMENT BMS

LIION



HELI

WWW.HELI.CZ

E-COMMERCI ROSTOU SVALY: JAK TO OVLIVŇUJE LOGISTIKU

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

V Česku opět vzrostl počet elektronických obchodů. Podle společnosti Shoptet jich ve druhém kvartálu 2021 přibýlo přes 3100 a nyní jich v zemi funguje téměř 42 000. Podle stejného zdroje jen v druhém čtvrtletí roku generovaly české e-shopy obrát téměř 50,5 miliardy korun, což představuje více než desetinový vzestup oproti loňskému roku. „Meziroční srovnání výsledků potvrzuje, že oblast e-commerce zaznamenala během pandemie koronaviru značný růst. Majitelé kamenných obchodů byli nuceni přesunout svůj byznys na internet, stejně tak se změnilo i nákupní chování zákazníků. Před vypuknutím pandemie v roce 2019 zaznamenaly české e-shopy od dubna do června obrát 35,4 miliardy korun. V letošním roce byla za stejné období překonána hranice 50 miliard korun, což je nárůst o více než 40 procent,“ vypočítává Samuel Huba, CEO společnosti Shoptet.

Dalším důvodem vzrůstajícího obrátu je zvyšující se počet nových prodejců, kterým e-shopy úspěšně fungují a dovolují jim byznysově růst. Podle Miroslava Michalka, CEO Zaslat.cz, si lidé na posílání a doručování online zvykli a přijali ho za své: „I během rozvolnění si zákazníci udržují chuť nakupovat přes internet. Čísla naznačují, že se pro ně doručení až domů nestalo jen náhradním řešením, ale naopak cestou, která má své nesporné výhody, jež ocení i v budoucnu.“ Podíl kategorie B2C podle dat Zaslat.cz pořád zastává polovinu obrátu. Co do objemu zásilek ale naopak převládá B2B přeprava mezi smluvními partnery – do této kategorie patřil každý třetí balík.

Mezinárodní srovnání nabízí aktuální analýza společnosti CBRE. Nejvyšší úroveň e-commerce je v Jižní Koreji – z 16 % v roce 2015 její podíl vzrostl na loňských 36 %, přičemž CBRE očekává, že v roce 2025 dosáhne 43 %. Zajímavým vývojem si prošla také Indonésie, ve které online prodeje vzrostly z 2 % na 20 % a do roku 2025 mohou činit až 38 %. V tomto srovnání je trend e-commerce v Česku pozvolnější, ale přesto její podíl na celkových tržbách patří k největším na světě: nárůst z 8 na 17 % během pěti let. „S tímto podílem ČR dokonce předčila státy jako Polsko, Brazílii, Německo či Kanadu. Podle dosavadního vývoje lze předpokládat, že podíl online nákupů v ČR bude v roce 2025 tvořit již 20 procent,“ uvádí ve své zprávě CBRE. Čerstvá čísla tedy ukazují, že online nakupování stále posiluje. Podívejme se na několika příkladech projektů a inovací, jak tento vývoj ovlivňuje logistiku.

KONSOLIDACE SKLADŮ. A NEJLÉPE S AUTOMATIZACÍ

Jedním z přímých dopadů růstu e-commerce na logistiku je rozšiřování logistických ploch. Jak už dříve ve svých studiích informovala například společnost Prologis, pro skladování, a zejména pak fulfillment je zapotřebí podstatně větší plocha než v případě klasických skladových operací. Konkrétní dopady se promítají do současné výstavby hal

Online nakupování podle všeho nevyčerpalo svůj růstový potenciál tím, že v Česku utichly nejhorší projevy pandemie a lidé dostali možnost vrátit se zpět do kamenných obchodů. Změna nákupních zvyklostí spotřebitelů i firem je více než zřejmá a propisuje se do logistické praxe.



i budoucích plánů. Demonstrovat to lze na příkladu společnosti Arvato Supply Chain, která v dubnu otevřela distribuční centrum v Turecku o ploše téměř 56 000 m², které je určeno pro největší tureckou e-commerce platformu s módou a textilními produkty. Přibližně 60 milionů eur, tedy zatím dosavadní největší investici ve své historii, chce Arvato realizovat v německém Hammu. Nové logistické centrum zaměřené na omnichannel distribuci o ploše téměř 40 000 m² pro společnost Douglas má začít fungovat v dubnu 2022.

.....
Zejména mladší zákazníci e-shopů se stále častěji zajímají o nabídku udržitelných nebo alternativních možností doručení svého zboží. Vedle těchto nároků sledují také způsob zabalení – materiál i jeho objem.
.....

Konsolidace skladových operací do velkých distribučních center s nadnárodním významem se ukázala pro mnoho e-shopů jako životaschopný koncept. Nedostatek plochy se často řeší využitím výškové dimenze daného skladu. Staví se např. mezaniny pro operace vychystávání. Dalším krokem pro lepší využití skladových prostor je automatizace. „Konsolidovat více skladů do jednoho bez automatizace se v dnešní době výrazného růstu cen nájmu nevyplatí. Je to právě automatizace, která pomáhá při konsolidaci ušetřit nemalé prostředky – v důsledku vyšší efektivity operátorů či jejich menšího počtu. Počáteční vyšší investice do automatizovaného skladu může být nakonec cenově výhodnější než expandovat se starými metodami do dalšího nového skladu,“ vysvětluje Petr Narwa, head of transaction & consulting services společnosti Prochazka & Partners.

E-shopy tak vedle „obligátního“ Slovenska expandují například do Maďarska nebo Rumunsku. „Je dobré mít na paměti, že zatímco ve světě i u nás jsou platby na dobírku stále méně časté, v Maďarsku, Rumunsku, ale i v dalších státech východu Evropy je to stále nejrozšířenější platební metoda,“ upozorňuje David Polášek ze společnosti Pošta bez hranic. Dodává, že pro úspěšnou expanzi je vedle řečeného nutný výběr lokálních dopravců, doručení do dvou pracovních dnů a jednoduché vrácení zboží. Podle něj Rumunsko i Maďarsko rostou v e-commerce o 30 % ročně.

„Lidé se přestali bát menších e-shopů“

Do pandemie měli lidé tendenci spíše se menším obchodům vyhýbat, a to hlavně kvůli obavám o rychlost a způsob dodání. Celkem 75 % respondentů naší studie nyní deklaruje, že se již menším e-shopům nebrání, protože doprava už funguje podobně spolehlivě jako u těch velkých. Velké e-shopy tak ztrácejí svou dosavadní výhodu rychlé a spolehlivé logistiky. Lidé se během lockdownu přesvědčili, že na menší e-shopy se lze spolehnout, a v budoucnosti už se jich nebudou bát. V tomto ohledu tak lockdown malým e-shopům pomohl.

RENATA SALATA,
chief
commercial
officer,
Twisto



OVLÁDNOUT ZAHRAŇIČNÍ TRHY Z DOMÁCÍ PŮDY

Růst e-commerce v posledním roce a půl vedl k tomu, že mnozí provozovatelé se rozhodli zvětšit svou distribuční síť a expandovat do zahraničí. To nutně neznamená otvírání skladu na cílovém trhu. Ve většině případů expanzi provázejí nová jazyková mutace e-shopu, lokalizovaná zákaznická podpora a z pohledu logistiky výběr (lokálního) přepravce, který má propracovaný systém konsolidace zásilek a předávacích dep tak, aby minimalizoval přepravní náklady.

RYCHLÝ RŮST POSILUJE OUTSOURCINGOVÉ PLATFORMY

Důsledkem boomeru v e-commerce je také rozvoj outsourcingu, konkrétně fulfillmentu pro e-shopy. Tyto společnosti mají zpravidla velmi flexibilní procesy a nového klienta jsou schopny „připojit“ do informačního systému v řádu hodin a v řádu dní nebo týdnů kompletně převzít logistické operace. Samozřejmě se v tomto případě jedná především o začínající, menší nebo středně velké e-shopy. Jako příklad lze uvést nedávno zveřejněnou případovou studii společnosti nanoSpace a Skladon. Po propuknutí pandemie v lednu loňského roku nanoSpace zaznamenal masivní nárůst zájmu ze strany zákazníků. „Postupně jsme tak začali řešit nedostatek zaměstnanců, zastaralý a manuálně vedený e-shop, pomalý a neefektivní proces intralogistiky nebo například i nařízení ministerstva zdravotnictví o zákazu volného prodeje respirátorů. Na takovou situaci jsme nebyli připraveni,“ popisuje Lucie Konečná, provozní ředitelka nanoSpace, s tím, že se začali poohlížet po někom, kdo logistiku převezme.

Nakonec se firma obrátila na Skladon, který 7. dubna 2020 začal do svého skladu fyzicky přijímat



Informační systém K2

Podnikový software pro úspěšné firmy

Hlavní téma

„GDSN a B2C data“

Produktová data byla vždy nutná pro podporu B2B procesů – logistiky a obchodu. Rozvoj e-commerce přinesl potřebu B2C dat pro prezentaci produktu online. Mezi B2C data patří alergeny, certifikáty, dodatečné povinné informace, pokyny pro skladování či k přípravě produktu. Řada B2C dat je povinných – nařízením 1169/2011 o potravinách nebo 767/2009 o krmivech. Optimální řešení pro sdílení B2B i B2C dat představuje GDSN. Umožňuje sdílet i fotografie, videa či bezpečnostní listy. S GDSN lze vytvořit kompletní digitální dvojče produktu, což je důležité při provozování e-shopu i při implementaci moderních technologií v kamenných prodejnách.

MIKULÁŠ ČERNÝ

manažer PR
a komunikace
GS1 Czech
Republic



první zboží. Od té doby nanoSpace stále roste. Na konci loňského roku pak obrat dosáhl téměř padesátinásobku (128 milionů korun) a firma vyrostla o 4468 %. A s tím samozřejmě sílil její logistický poskytovatel.

ZNAMENÁ VÍCE E-PRODEJŮ VÍCE VRATEK?

Dalším projevem rostoucího prodeje pomocí e-shopů může být tlak na reverzní logistiku. Podle zkušeností služby Balikobot.cz se objem vratek z běžných 7 % před pandemií zvýšil na zhruba 15 %. „Pro malé a střední podniky je to poměrně velký zásah do cashflow. Pokud se zásilka zákazníkovi nedoručí a vrátí se zpět, znamená to ztrátu několika stovek korun. V takové částce jsou obsaženy veškeré marketingové náklady na získání zákazníka, doprava tam i zpět a v neposlední řadě náklady na pracovní sílu, která řeší administrativní agendu, kontrolu zboží, naskladnění a následné zalistování zboží k dalšímu prodeji,“ vysvětluje Martin Šauer, CEO služby Balikobot.cz.

Zástupci některých balíkových přepravců však uvádějí, že během pandemie – vlivem toho, že lidé byli častěji k zastižení doma – se počet vratek výrazně nezvýšil. „Máme méně než dvě procenta z celého objemu doručovaných zásilek, které nedoručíme na první pokus,“ říká např. Jakub Tomšovský, obchodní ředitel společnosti DHL Express. Milan Loidl, business development & marketing director společnosti PPL CZ, uvádí: „Díky častější přítomnosti příjemců doma rostla vlastní kvalita a zároveň klesal počet odmítnutých zásilek. Situace je ale dost proměnlivá, jde o desítky procent.“ Obecná shoda panuje v tom, že odpovědnost příjemců převzít zásilku z e-shopu klesá, pokud je k platbě využito dobírkovné. Proto je e-shopy často zpoplatňují, nebo rovnou vylučují z platebních možností.

IMPULS PRO ZMĚNU OBCHODNÍHO MODELU

Růst e-commerce (v důsledku pandemie) nastartoval také přerody obchodních modelů, na kterých logistické společnosti dosud fungovaly. Ilustrovat to lze na příkladu Zásilkovny, která nově doručuje na adresu v rámci služby Zásilkovna domů. Do procesu doručování zásilek na adresu byla zapojena síť mikrodep (ke 14 klasickým depům), která vznikla na vybraných výdejních místech Zásilkovny po celé České republice. Vedle kmenových řidičů

Zásilkovny doručují také řidiči společnosti Zavezu patřící do skupiny Packeta, a to v rámci programu Jezdi s námi. A co bylo zásadním hybatelem pro změnu toho, jak dosud Zásilkovna fungovala? Zakladatelka firmy a CEO Packety Simona Kijonková říká, že podstatný impuls pro změnu obchodního modelu přišel v březnu 2020, kdy výrazně vzrostl počet přepravovaných zásilek na domácí adresy. „Zároveň nám ale naši externí partneři, kteří pro nás službu provozovali, omezili množství zásilek, které nám za den mohli přepravit. Věděli jsme, že se do takové situace můžeme dostávat opakovaně v dalších pandemických vlnách, a pokud to zásadně nezměníme, není z toho úniku. Dlouhodobě jsme se také potýkali s kvalitou doručení u externích doručovacích partnerů. Z těchto důvodů padlo klíčové rozhodnutí spustit vlastní službu doručení na adresu Zásilkovna domů,“ vysvětluje Simona Kijonková. V první fázi chce firma doručovat v časovém okně 90 minut, cílem je pak hodina.

SAMOOSLUŽNÉ BOXY JSOU FENOMÉNEM

Navzdory tomu, že Zásilkovna začala doručovat také na adresu, zásadní trend je posilování segmentu výdejních míst a zejména pak samoobslužných boxů. Do této oblasti se nedávno pustila například firma Conteg Payment4U, která buduje sdílenou síť s doručovacími boxy. Díky chlazení lze

doručit i potraviny. Zároveň boxy označené jako Ox.points přinášejí další funkci – zásilky nebudou pouze vydávat, ale zákazník zde může zboží také vrátet. Do budoucna firma slibuje, že přes tyto pointy bude možné platit například městské poplatky nebo předávat dokumenty. Do konce příštího roku chce mít firma jen v Česku přes tisícovku boxů. Samoobslužné boxy nyní spouští také společnost DPD s tím, že prostřednictvím jejího řešení bude možné zásilky vydávat i posílat. Boxy mají mít úložní dobu 48 hodin a otevření probíhá zadáním PIN kódu, tedy bez nutnosti speciální aplikace nebo použití Bluetooth. Pokud bude zákazník balíček posílat, načte QR kód, který je vygenerován při zadání objednávky prostřednictvím nové webové aplikace. Box pak vytiskne přepravní štítek, který zákazník nalepí, a zákazník balík vloží do schránky. Každý box obsahuje 80 přihrádek různých velikostí, do největší se vejde zásilka o rozměrech 75 × 60 × 45 centimetrů o hmotnosti až 15 kilogramů. Po skončení pilotní fáze se boxy mají rozšířit do měst nad 50 000 obyvatel a do konce roku 2023 je v plánu celorepublikové pokrytí.

Na zcela jinou skupinu cílí Coop, který instaluje výdejní chlazené boxy v obcích, jež nemají prodejny s potravinami. Dosud byly schránky instalovány v návaznosti na prodejny. První obcí se samostatným boxem jsou Medlovice v Jihomoravském kraji. Podle místostarosty Romana Pavelky je vesnice více než dva roky bez obchodu. „Obec má 370 obyvatel a obchod se zde neuváděl, výdejní box může být řešením, jak místním zjednodušit možnost nákupu bez složitého dojíždění, proto jsme instalaci boxu podpořili alespoň poskytnutím místa a hrazením nákladů na elektřinu a připojení k internetu,“ doplňuje Roman Pavelka. Coop začal rozvíjet výdejní boxy minulý rok, a to v návaznosti na spuštění vlastního e-shopu, který je dnes v provozu u více než 500 prodejen. V některých prodejnách zajišťuje e-shop více než 10 % jejich obratu.

„STUDIE NAZNAČUJÍ, ŽE MNOHO BALÍKŮ OBSAHUJE AŽ 40 % PRAZDNÉHO PROSTORU V KRABÍČÍCH.“

Jistou alternativu k výdejním schránkám představuje robot BringAuto. Stejnomená společnost letos odstartovala několik pilotních projektů teleoperovaných či autonomních robotů v průmyslových areálech výrobních firem a podobných oblastech. Příští rok chce už zahájit komerční provoz robotů včetně aplikací pro dodávku balíčků. Takzvaný last mile delivery robot má mít nosnost jedné tuny, maximální rychlost 20 km/h a dojezd na elektrickou baterii 100 km. Robot se kontinuálně přesouvá od jedné adresy ke druhé a příjemce si vyzvedává zásilku z jednoho z boxů. Společnost také provozuje mobilní výdejní boxy, což je elektromobil s řidičem. Od května 2020 je systém nasazen v Brně, kde zákazníkům rozváží balíky z e-shopů.

Jelikož vzrostly objemy online nákupů potravin a jídel z restaurací, hledá mnoho společností možnost, jak do tohoto segmentu (více) proniknout. Například platforma Bolt oznámila, že v rámci služby Bolt Food spustí rychlé doručování potravin – Bolt Market. Slibuje přítom doručení do 15 minut od uzavření objednávky. Pilotní provoz Bolt Marketu má být spuštěn v Estonsku, následně se bude zavádět na devíti dalších trzích v Evropě včetně Česka. Z podobných důvodů na český trh vstoupila

„Větší nároky na rychlost“

Lze očekávat, že online obchody budou v zemích s již vysokým podílem e-commerce na celkových tržbách i nadále růst, zatímco trhy s prozatím nižším podílem je budou postupně dohánět. Je zřejmé, že viditelný nárůst online nakupování a rozmach e-shopů s sebou přinesl větší nároky na rychlost a kvalitu dodavatelského řetězce, což pro celý logistický trh představuje skutečnou výzvu a obrovský potenciál. Není pochyb, že logistické nemovitosti budou v následujících letech jedním z tahounů reálného trhu.

JAN HRIVNACKÝ, vedoucí pronájmů industriálních nemovitostí, CBRE





„Rychle zpět“

V segmentu oblečení a módy se po vstupu globálních hráčů jako Zalando a About You objevil specifický trend pro potenciální vrácení zboží zdarma. E-shopy s módou a doplňky totiž potřebují zboží dostat co nejrychleji zpět na sklad a poté rovnou k dalšímu zákazníkovi. Proto služby v oblasti reklamace a vrácení zboží dosáhly úrovně, která v české e-commerce neměla obdoby.

MARTIN ŠAUER, CEO, Ballikobot.cz

maloobchodní nákupní platforma Everli. Italský startup nedisponuje sklady, ale nákupy zajišťují nákupčí. Ti přijímají objednávku pomocí aplikace ve chvíli, kdy jsou sami dostupní a mají čas. „Shopperi nám sdělí, kdy chtějí pracovat a budou dostupní, a poté skrze naše nástroje plánování nabídky ukážeme zákazníkům volné sloty, kdy mohou využít našich služeb,“ vysvětluje Anna Podkowińska-Tretyn, chief international business officer platformy Everli. Koncept funguje podobně jako u Uberu nebo Woltu. Nákupčí používají vlastní auta, ale firma jim poskytuje vybavení pro nákup, např. chladicí tašky, které uchovávají teploty mražených a čerstvých potravin.

AŽ 40 PROCENT PRÁZDNA

S rozvojem e-commerce většina spotřebitelů očekává, že maloobchodníci budou brát ohled na životní prostředí. Vyplývá to alespoň z průzkumu UPS mezi 10 000 spotřebiteli v Evropě. „Přestože nakupování u velkých nadnárodních společností oproti menším nezávislým maloobchodníkům bylo spojené s vysokými očekáváními, u větších nadnárodních maloobchodníků byl zaznamenán jasný trend ke zvýšeným očekáváním směrem k udržitelnosti,“ říká Clara Rojas, ředitelka marketingu UPS pro východní Evropu. V souhrnu mladší respondenti požadovali nabídku udržitelných nebo alternativních možností doručení, to bylo důležité pro 55 % respondentů ve věku 18–24 let a 43 % respondentů starších 55 let. „U obou kategorií maloobchodníků byl nejčastěji zmiňovaný požadavek spotřebitele na udržitelné obaly, přičemž 54 procent respondentů je očekávalo od velkých maloobchodníků oproti 50 procentům u menších obchodů,“ vysvětluje Clara Rojas.

Jeden z dopadů rostoucího obchodování elektronicky je zájem o obaly. Společnosti se na obaly více dívají jako na budoucí odpad, který zatěžuje životní prostředí, nebo je nutné je recyklovat. A za jakoukoliv formu likvidace také platit. Správně navržené obalové řešení ale přináší ergonomii při balení a nižší dopravné. „Studie naznačují, že mnoho balíků obsahuje až 40 % prázdného prostoru v krabicích, který je potřeba něčím vyplnit. Špatně zvolená velikost krabice tak nestojí jen peníze, ale zatěžuje i životní prostředí – zabírá více místa v dopravních prostředcích a spotřebovává se zbytečně moc materiálu. S objemovou

hmotností se proto vyplatí počítat i v případě, kdy si přepravní společnost za větší rozměry nic neúčtuje,“ vysvětluje Gabriela Fabianová, ředitelka společnosti Raja.

NEKONČÍCÍ (R)EVOLUCE

Ryze logistické inovace však nejsou tím jediným, co hýbe e-commerce. Jak více a více lidí nakupuje online, tak se e-shopy snaží vydělit ze skupiny konkurenčních podniků a přinášejí některé zajímavé funkce. Např. pomocí funkce Rohlík Chef e-shopu Rohlik.cz si zákazníci nově mohou vygenerovat nákupní seznam pro jakýkoliv recept, ať už bude pocházet z českých internetových stránek nebo jde o cenná rodinná dědictví. Po nahrání receptu zákazník vyčká na dodání potřebného sortimentu před své dveře. Z hlediska nakupujících se jedná o příjemnou službu navíc. Provozovatel e-shopu však získává další zajímavá data (preferenci) své cílové skupiny, může zákazníky lépe segmentovat, marketingově využívat získané poznatky a v neposlední řadě také lépe forecastovat, a to i v rovině nutných logistických kapacit.

Letmý přehled novinek a trendů ukazuje, že logistické pohyby vyvolané rozvojem e-commerce jsou opravdu velmi dynamické. A nebudeme daleko od pravdy, když řekneme, že na této scéně nás mnoho zajímavého ještě teprve čeká.

„OBCHOD NA VESNICI SE NEUŽIVIL, VÝDEJNÍ BOX MŮŽE BÝT ŘEŠENÍM, JAK MÍSTNÍM ZJEDNODUŠIT NÁKUP BEZ DOJÍZDĚNÍ.“

Posílí ještě elektronický obchod?



SL
BOOK
2021
K

SKLADOVÉ REGÁLOVÉ SYSTEMY POD LUPOU



SLBOOK: Skladové regálové systémy? Není regál jako regál!

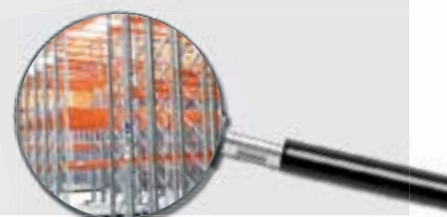
Klasické stacionární paletové regály mají ve skladech stále své místo, i když je pravda, že je v řadě případů nahrazuje automatizace, konkrétně různé výtahové zařízení, shuttle systémy a další systémy vysokohustotního skladování. Pro určité oblasti logistiky a skladování jsou klasické paletové regály každopádně nevhodnější, a proto nebudou ani v blízké budoucnosti zcela nahrazeny. Vhodnost toho nejlepšího řešení pro konkrétní provoz prokáže logistická studie. Přehled dodavatelů regálů najdete na webu www.slbook.cz.

Na tomto portálu přinášíme přehled dodavatelů seřazený podle obrátu za regálové systémy, na webu však najdete spoustu dalších informací o jednotlivých dodavatelích, které pro vás mohou být přínosné při plánování výběrových řízení.

Prozradíme, že na prvním místě v uvedeném seznamu se umístila společnost Proman. Jaké je další pořadí?



Nejaktuálnější seznam článků najdete na webu www.slbook.cz





Náš obor nebyl ještě „amazonized“

O LOGISTICE V ELEKTROTECHNICE S VLADIMÍREM TICHÝM, SCHNEIDER ELECTRIC

„Český i polský elektrikář mají stejný cíl, ale často používají jiné postupy a sledují jiné technické normy. Patříme mezi nejvíce lokální z globálních korporací, což se potom odráží v logistice a v našem dodavatelském řetězci,“ říká Vladimír Tichý, generální ředitel Schneider Electric CZ.

Interview připravil **Stanislav D. Břeň**

FOTO: Stanislav D. Břeň, Schneider Electric

S Vladimírem Tichým jsme se setkali v píseckém závodě společnosti Schneider Electric, který patří mezi největší evropské továrny koncernu. Zdejší výroba je zaměřena na průmyslové komponenty – stykače, spínače, tlakové spínače, závěsné ovladače, tepelná relé, bezpečnostní tlačítka nebo příslušenství motorových spouštěčů. Firma je prošípokována senzory napojenými na automatická monitorovací zařízení. Zájemci o prvky internetu věcí a rozšířené reality, které Schneider Electric coby globální hráč v oblasti digitalizace, automatizace a řízení energií na trhu nabízí, si tak mohou přímo v Písku učinit konkrétnější představu, jak vše pracuje v praxi.

Jak celosvětově funguje dodavatelský řetězec Schneider Electric?

Naše globální síť zahrnuje 200 výrobních závodů se stovkami tisíc výrobků a na to navazují desítky tisíc dodavatelů a subdodavatelů. Produktové portfolio je pestré – od transformátorů, to je těžká výroba, až po PLC, což je průmyslový počítač. Fabriky jedou podle jednohoustru, kterému se říká Schneider Production System, a vše je řízené pomocí SAP. Továrny posílají výrobky do mezinárodních distribučních center, která fungují po celém světě čtyři. I když existují přímé toky a regionálně

distribuované zboží, drtivá většina produkce směřuje do těchto hubů. Naše nejbližší regionální distribuční centrum se nachází v Maďarsku.

Zde v Písku ale také býval sklad.

Je to asi deset let – vlivem toho, že počet vyráběných položek byl už obrovský, musel se přesunout právě do Maďarska. I když v písecké továrně můžeme vyzvednout zboží pro urgentní situace, 95 procent výroby směřuje na export.

Kolik zemí obsluhuje maďarský sklad?

Třináct, celou střední a východní Evropu. Standardně dodáváme D + 1 na českém území, v některých polských regionech D + 2. Jinak má regionální sklad velkou ekonomickou nezávislost a i k nám – jakožto kolegům ve skupině, ale zároveň dodavatelům – se chová velmi tvrdě. Ale je to oprávněné, musí vykazovat velmi vysokou produktivitu.

Máte vytendrované logistické providery pro oblast dopravy?

Nyní spolupracujeme s Gefcem, dříve to bylo s Gebrüder Weiss. Většinou se uzavírají nadnárodní kontrakty, máloco je dohodnuto na národní úrovni.



Značný posun v udržitelnosti přináší nadnárodní společnosti, které chtějí mít udržitelnost ve svém štítu a třeba nekoupí nic jiného než zelenou energii.

*„Když deset minut
nejdou Google maps,
je konec světa.“*



Čtyři poznatky Vladimíra Tichého o dodavatelském řetězci

Problémy v Suezsku zpomalily námořní dopravu, letadlem plechy dovážet nejde a vlakem také moc ne.

Protože náš řetězec je opravdu globální, byl už před pandemií neskutečně dynamický. Relokujeme podle politické situace i vývoje měn.

D + 1 jsme chvílemi změnili na D + 3. A také se někdy posílají expresy z Maďarska, protože výpadek dodávky by byl tak drahý, že „taxík“ vyjde levněji.

V některých odvětvích bude zajímavé obnovit výroby v Evropě.



ni. Distribuce se hodně odvíjí od typů obchodních modelů, které máme tři – transakční, to jsou v zásadě jednotlivé produkty, potom projekty a servis. V první větvi uděláme 70 až 80 procent přes distributory, což jsou velkoobchody s elektrotechnickým materiálem. Pro náš region máme 300 prodejních míst, která jsou zavázána z Maďarska. Někteří partneři provozují vlastní centrální sklad a zásobují se sami na denní bázi. Ty větší obvykle zavážeme denně, menší pak dvakrát týdně. Od našeho logistického providera pochopitelně očekáváme, aby dokázal věci konsolidovat. Oněch 300 míst distribuuje už vyšším tisícům odběratelů, kdy se to řadí na primární a sekundární distribuci. V klasické elektrotechnice distribuujeme většinou menší díly, ale třeba u velkých zdrojů nepřerušovaného napájení fungují panevropští distributoři v režimu Tier1 nebo Tier2.

Liší se od sebe jednotlivé trhy?

Říkáme, že náš obor nebyl ještě „amazonized“. Pořád vidíme obrovskou komplexitu a regionalizaci. V jednotlivých zemích totiž panují jiné elektroinstalační zvyklosti a od toho se odvíjí i poptávka. Český i polský elektrikář mají stejný cíl, ale často používají jiné postupy a sledují jiné technické normy. Rád říkám, že patříme mezi nejvíce lokální z globálních korporací. To se potom odráží v logistice a dodavatelském řetězci, který nemůže být orientovaný jen globálně.

Jaká tedy existují logistická specifika v kategorii elektrotechnického sortimentu?

Souvisejí se zmiňovanými obchodními modely. Transakční byznys se moc neliší od jiných oborů. Jde o B2B, vyžaduje se odborný prodej a distribuce, ale nic zvláštního tu nenajdeme. Systém projektů běží trochu jinak a pro ně máme projektový sklad i zde v Písku, protože to nelze vozit na stavby per partes. Postupně si to tu takřikajíc štosujeme. Naši projektoví manažeři musí respektovat různé logistické potřeby, například požadavek na jeřáb na stavbě. Vše se koordinuje s dodavateli a hodně se přepravuje v režimu ex works. A úplně jiný je servisní model, protože pro něj držíme kritické díly skladem buď na straně zákazníka, nebo to nabízíme jako službu. K dispozici nonstop je tým, který musí mít vše okamžitě po ruce.

Proč je potřeba taková urgence?

Existuje žebříček výpadků, kde se uvádí, kolik stojí hodina bez dodávek elektrické energie. Vedou finančnictví, výroba polovodičů a data centra. Když deset minut nejdou Google maps, je konec světa. U výroby polovodičových komponent jsou pro-

blematické výpadky elektřiny v řádu milisekund. V těchto případech jdou ztráty do milionů eur za hodinu.

Zaznamenali jste významné dopady pandemie na vaši logistiku, výrobu a obchod?

Bezprecedentní změna přišla například pro obchod a nákup – před létem měď meziročně zdražila o tři čtvrtiny, hliník o více než polovinu. Dříve jsme fungovali tak, že jsme měli standardní aktualizaci nákladů jednou za rok, nyní je to jednou za měsíc. To se promítá do způsobu, jak kalkulujeme. Vedle ceny vstupů se potýkáme se samotnou dostupností zdrojů. Nedávno nebyla v celé Evropě „jednička“ plech, protože v rámci globalizace se vše přesunulo jinač. Problémy v Suezsku zpomalily námořní dopravu, letadlem plechy dovážet nejde a vlakem také moc ne.

Lze se na tyto potíže nějak připravit?

V informačním systému máme přehled alertů. Vidíme, když něco kriticky dochází, a snažíme se hledat náhrady. Za určitou zajímavost považují, že naši partneři nám dobrovolně sdílejí data. Říkáme

„V jednotlivých zemích panují jiné elektroinstalační zvyklosti a od toho se odvíjí i poptávka.“

tomu e-sklady a používá to hodně oddělení péče o zákazníky. Když zaznamenáme nedostatek některého produktu nebo komponenty, udělá se screening sítě a vždy se něco objeví. Tím často potlačíme krizové projevy, kdy bychom nebyli schopni něco zajistit. Na druhou stranu třeba s polovodiči, které potřebujeme pro frekvenční měniče, jež regulují motory, je to opravdu obtížné.

Mnoho firem nenechá nahlížet jiný subjekt do svého skladu. Čím to, že se vám podařilo vytvořit e-sklady?

Není to tak stará záležitost, ale postavili jsme ji na loajaltním programu. V minulosti jsme společně párovali výprodeje a za poskytnuté informace jsme firmy odměňovali. Když už existoval takový program, někoho napadlo, že bychom se nemuseli zabývat jen výprodeji, ale mohli využívat síť i v dalších věcech. Je to docela unikátní nástroj, který mohou využívat i naši partneři. Když se jim blíží nedostatek, obrátí svou pozornost nejdříve k této síti.

A samotná blízkost dodavatelů pro vás hraje roli?

Tolik ne a vlastně je nám jedno, jaký je podíl evropských výrobců. Spousta věcí šla na východ a asi to bude ještě pokračovat. V minulosti sem do Písku migrovala výroba z Irska. Když jsem pak pracoval v Dublinu a ptali se mne, odkud přicházím, tak odpověď „Česká republika“ vzbudila povytažené obočí. (směje se) To byla ta vlna transferu ze západní do východní Evropy před asi 15 lety. Ve Francii coby domovské zemi koncernu máme stále hodně výroby, ale mnoho se přesunulo do Asie. Zpočátku jsme zaznamenávali kvalitativní problémy, ale postupně se vše vychytalo a nyní je nám i zákazníkovi v podstatě jedno, zda vyrábíme v Písku nebo na druhém konci světa. Dáváme na to svou značku, a proto si z pohledu kvality nemůžeme dovolit prodávat problémové zboží.

„Dynamiku růstu a oživení po pandemii jsme trochu podcenili.“

A kapitolu samu o sobě představují už zmiňované polovodiče. Brali jsme od Texas Instruments a stále hledáme alternativy.

Vrátíme se po pandemii do „zajatých kolejí“, nebo se budou výroby stěhovat blíže místům spotřeby?

Je to otázka financí a obchodních případů jednotlivých vlastníků. Jestliže se výroba oceli někam přesunula, ale dneska i Čína otáčí o 180 stupňů a sleduje environmentální aspekty, můžeme předpokládat, že nadejde větší regionalizace. V některých odvětvích bude zajímavé obnovit výroby v Evropě. Další trend, který s pandemií souvisí jen nepřímo, vyvolává zvyšující se spotřeba v Asii. My tam rosteme o desítky procent, pak je jasné, že výroba zůstane primárně tam, protože odpadnou logistické náklady.

by v Evropě. Další trend, který s pandemií souvisí jen nepřímo, vyvolává zvyšující se spotřeba v Asii. My tam rosteme o desítky procent, pak je jasné, že výroba zůstane primárně tam, protože odpadnou logistické náklady.



Fotografie z návštěv provozů na [cz.linkedin.com/showcase/systemylogistiky](https://www.linkedin.com/showcase/systemylogistiky)



A vy tedy vidíte do jejich WMS?

Naši partneři mají často systémy, které nejsou vzájemně kompatibilní, třeba kvůli stáří. Proto využíváme něco jako EDI nebo mohou nahrávat soubory ve formátu csv. Systém je spravedlivý v tom, že čím častěji někdo dělá update, tím spíše má přednost. Když to partner zautomatizuje a reportuje replenishment skoro online, třeba přes API, tak ze systému čerpá nejvíce benefitů.

Změnila pandemie způsob, jak řídíte supply chain?

Protože náš řetězec je opravdu globální, byl už před pandemií neskutečně dynamický. Kolikrát se relokuje podle (geo)politické situace či vývoje měn.

Vrátme se ještě k logistickým problémům v pandemii. Převážně z Asie hodně narostlo, dodávky se zpzdily, vzrostly ceny vstupů... To vše jste dokázali absorbovat, aniž byste v Písku omezovali výrobu?

Naše jasná výhoda spočívá ve velikosti firmy. Pro dodavatele představujeme významného a stabilního klienta, který nemá výkyvy v odběru, a proto ani během pandemie nedošlo k přerušení řetězců. Jsme pro ně vážený zákazník, proto možná tu frontu i lehce přeskočíme. Ale zase nemůžu říci, že bychom se komplikacím zcela vyhnuli. Třeba D + 1 jsme chvílemi změnili na D + 3. A také se někdy posílají expresy z Maďarska, protože výpadek dodávky by byl tak drahý, že „taxík“ vyjde levněji.

Jak vnímáte proces ožívování po pandemii?

Řetězce byly rozkývané a sledujeme obrovský nárůst poptávky. Forecasts děláme na pět kvartálů a potom tříměsíční. Z hlediska oživení ekonomiky jsme v loňském listopadu byli ještě docela konzervativní. A ono stačí být opatrnější jen o pár procent, a najednou to udělá obrovský peak v objednávkách a rozkolísá celý řetězec. V tomto směru mohu říci, že dynamiku růstu a oživení po pandemii jsme podcenili.

Jen odbočka... Nakolik jsou v tomto turbulentním údobí směrodatné forecasty na pět kvartálů?

Vladimír Tichý v číslech

2019: V dubnu tohoto roku je jmenován generálním ředitelem Schneider Electric v České republice.

2016: Z pozice generálního ředitele vede irskou pobočku Schneider Electric.

2012: Od prosince tohoto roku působí jako obchodní ředitel Schneider Electric pro divizi Retail ve Velké Británii.

2000: V tomto roce vstupuje do společnosti Schneider Electric, ve které v následujících letech zastává množství pozic a v roce 2012 končí na postu business vice prezident pro divizi Power.

1997: Nastoupil do společnosti SAG Elektrovod, v níž se téměř čtyři roky věnoval automatizaci a řízení v energetice.

1997: Absolvoval Vysoké učení technické v Brně, obor elektroenergetika.

Poměrně striktně to měříme a na tříměsíčních se trefujeme s jednocifernými rozdíly. Predikujeme hlavně objednávky, protože lead-time u velkého trafa může být dva nebo tři měsíce. Přesnost pětikvartálové předpovědi se hodně liší podle zemí. Čím více jsou projektové, tím více to létá. U nás převažuje transakční byznys, a proto i v tom dlouhodobém horizontu dokážeme být přesní na plus minus deset procent.

Ovlivnila pandemie nároky na návratnost investic?

Nároky určitě rostou a pod stolem mohou skončit návratnosti kolem tří let. Na druhou stranu hodně záleží na dostupnosti pracovní síly. Naše továrna na rozvaděče v Alasce je plně robotizovaná a skoro tam nepotkáte člověka. Pokud už učiníte tak velkou investici, musíte počítat s delší návratností. Ale potom je skoro jedno, kde ji realizujete. Řešíte pouze dostupnost cílových trhů.

Z hlediska pracovních nákladů vychází Česko stále dobře, ale jak to bude za deset let, vám dnes nikdo neřekne. Trendem u nás není bezhlavá automatizace. Ve spoustě věcí dokáže robot člověka nahradit, ale cestu vidíme spíše v jednoúčelových strojích.

O Průmyslu 4.0 se podle vašeho názoru více mluví, nebo se české firmy opravdu digitalizují?

My to žijeme a je to v naší fabrice. Pokud jde o zákazníky, přináší posun nadnárodní společnosti, které chtějí mít udržitelnost ve svém štítu a nekoupí třeba nic jiného než zelenou energii. Do budoucna je digitalizace cestou, jak přežít.

V jakém smyslu?

Pokud bude závod energeticky efektivnější o 10 až 15 procent, má to velký dopad na rentabilitu. Ukazuje se, že digitalizace a internet věcí nejsou módou, ale vysloveně cestou, jak zůstat konkurenčně schopný, až podobné věci nasadí i další výrobci. Nemluvě o tom – a tím se vracím k našemu oboru –, že když chceme mít energeticky udržitelnou továrnu, bez digitálních nástrojů se neobejdeme. Systém je decentralizovaný s množstvím senzorů a automatickým vyhodnocováním. Kdybychom to chtěli v Písku sledovat bez digitalizace, museli bychom mít 15 lidí, kteří budou stále ležet v číslech.

 systemylogistiky@atoz.cz
 systemylogistiky.cz
 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

Ptejte se
Vladimíra Tichého

INZERCE

Komerční prezentace

VÝZNAM PREVENCE VE FACILITY MANAGEMENTU

Hlavní zásadou kvalitního facility managementu je zejména prevence. U průmyslových budov to platí dvojnásob. Prevence závad, havárií a mimořádných událostí je tam totiž nanejvýš důležitá, protože může mít zásadní dopad na výrobu. „U našich klientů, jako jsou Foxconn nebo Siemens, znamená každá minuta zastavení výrobního stroje obrovské náklady a prevence havárií je zde zásadní věc,“ říká Tomáš Hůževka, zástupce ředitele divize facility managementu společnosti M2C.

Logistické areály jsou z pohledu facility managementu specifické zejména provozem. „Části hal mají často pronajaté logistické firmy, s čímž souvisí značný provoz kamionové dopravy, jako například areál společnosti Panattoni, který naše společnost spravuje,“ říká Tomáš Hůževka. „To představuje zátěž na zařízení a opotřebení mobiliáře. Je tam také větší pohyb osob a řidiči potřebují nějaké zázemí. S tím je spojená i prevence rizik a kladení důrazu na bezpečnost, protože kde se pohybují dopravci, a zejména ti zahraniční, neznají místních podmínek, tam je riziko úrazu vyšší. Pro naše klienty navrhujeme soubor preventivních opatření, jakým způsobem provozovat areál a jak v něm vymezit podmínky pro provoz kamionové dopravy.“

Haly v logistických centrech si ale pronajímají také výrobní společnosti, u kterých jsou větší nároky na technologie jako klimatizace a vzduchotechnika či naprosto zásadní zásobování elektrickou energií. Výroba automotive například produkuje relativně velké množství zplodin. Z prostor, kde se pracuje s různými lepidly a chemikáliemi, je třeba mít dobrý odtah. Zaměstnanci musí mít zajištěné hygienické podmínky a určitou kulturu prostředí.

Aby facility management sloužil jako účinná prevence neočekávaných nákladů a oprav, je nezbytné mít kvalifikovaný personál a dobré nastavení systému preventivní údržby. V M2C využíváme systém M2C Check, ve kterém se technikům přesně vymezí, co mají na daném zařízení splnit a zkontrolovat. V online a reálném čase je pak vidět, jak technici dané úkoly odávají. V otázce zajištění prevence prostřednictvím moderních technologií směřujeme k osazení zařízení, jako jsou například

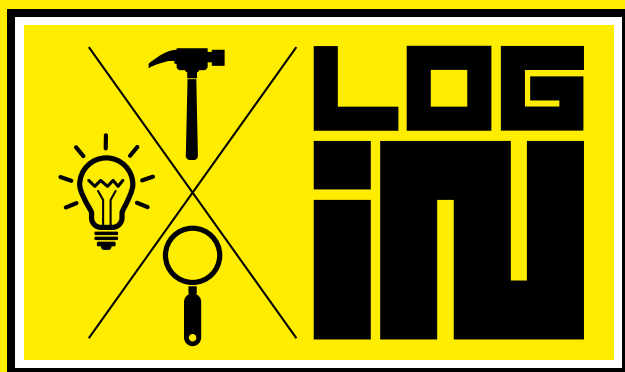


vzduchotechnické jednotky, různými čidly IoT a jejich napojením na centrum vzdáleného dohledu M2C Space. Pomocí čidel zaznamenáváme otřesy, teplo či vibrace a sledujeme odchylky od běžného provozu znamenající možnou závadu, kterou dokážeme zaznamenat dříve, nežli technik při fyzické kontrole. V některých specifických provezech, například farmacie, jsou totiž nároky na zařízení enormní, protože vyžadují bezprašnost, podtlakovou filtraci či specifickou vzduchotechnickou jednotku.



Kontaktní údaje:
Marek Čihák
+420 702 267 463
m.cihak@m2c.eu

www.m2c.eu



Součástí podpory inovací v logistice je bezpochyby ocenění těch nejlepších. Právě proto pořádáme

Ocenění LOG-IN!

Rozhodněte o osudu přihlášených!

Kdo bojuje o vaši přízeň?

KATEGORIE #1 INOVACE V LOGISTICKÝCH REALITÁCH:

- Brno Airport - DHL Express, Panattoni
- Brno Airport - Hala D pro využití společnostmi Zásilkovna a Coca - Cola HBC, Panattoni
- Expanze společnosti KION v Panattoni Parku Stříbro, Panattoni
- Rozšíření centrálního hubu, General Logistics Systems Czech Republic
- Nové logistické centrum, Lidl Česká republika
- Interaktivní mapa pro vyhledávání průmyslových prostor, 108 AGENCY



KATEGORIE #2 PROJEKTOVÁ INOVACE ROKU

- VAS Instalace - Value Additional Services ke službě Home Delivery, Gebrüder Weiss
- Depot.Bike - pražské depo pro nákladní elektrokola, ekolo.cz
- Inteligentní logistika potravinové distribuce společnosti HORTIM, ANASOFT
- Digitální dvojčata skladových položek, Košík.cz
- Doručování na adresu, Zásilkovna
- Ochrana regálů, Linde Material Handling Česká republika
- Síť sběrné služby, ViT Logistics
- Automatická paletizace v nové továrně, Vafo Praha
- Knižní secondhand Knihobot: Cirkulární retail s vysokou škálou s vlastními technologiemi, Knihobot
- DPD boxy, Direct Parcel Distribution CZ
- SmapOne a Pocketalk pro digitální logistiku, Dachser Czech Republic



Podrobný popis všech nominací na www.projektlogin.com

KATEGORIE #3 TECHNICKÁ A TECHNOLOGICKÁ INOVACE ROKU

- Elektrické dodávky pro rozvoz zásilek, General Logistics Systems Czech Republic
- eBooking - elektronické řízení objednávek, Gebrüder Weiss
- eFulfillment - produkt pro nastavení e-shopů se vším všudy, Gebrüder Weiss
- Nový automatický pomocník - Jungheinrich EKS 215a, Jungheinrich ČR
- Vozíky pro těžká břemena i strmé rampy, Linde Material Handling Česká republika
- Nové funkce vychystávacích vozíků, Linde Material Handling Česká republika
- Inovované řešení pro přepravu nákladních vozíků MiR250 Hook, Mobile Industrial Robots
- VGP20 - elektrický podtlakový uchopovač pro paletizační aplikace od OnRobot, OnRobot
- Pásový oblouk s integrovanými vychylovacími válečky, Interroll CZ
- M2C e-Reception, M2C
- Kamiony na LNG s nižšími emisemi, DHL Supply Chain
- Nový digitální asistent DKV Live pro online správu flotil, DKV EURO SERVICE
- Vozík OPX iGo neo, STILL ČR
- Elektrický vysokozdvizný vozík RX 60 3,5-5,0 t, STILL ČR
- DSV ETA: Nástroj pro optimalizaci doručování a vyzvedávání zásilek, DSV Road
- Fronius Selection nabíječka Li-ion trakčních baterií pro intralogistiku, Fronius Česká republika



***Hlasujte pro svého favorita
z kategorií 1 až 3 na***



www.projektlogin.com/oceneni/hlasovani/

**Uzávěrka hlasování je 10. září. 2021.
Nepromarněte příležitost ovlivnit,
kdo si odnese Ocenění LOG-IN 2021 na
galavečeru LOG-IN na kongresu EASTLOG.**

SPECIÁLNÍ KATEGORIE #4 FACHMAN ROKU

Jste vy nebo máte ve svém okolí tvrdého dřívce s inovativním myšlením a skvělými projekty? Nominujte ho k získání titulu **FACHMAN ROKU!** Vaše návrhy budou posouzeny odbornou porotou složenou z členů Klubu logistických manažerů. Své návrhy zasílejte na terezia.radkova@atoz.cz.





CO BRÁNÍ DRONŮM V ROZLETU

Ve světě už funguje doručování drony na komerční bázi, příslušné instituce nastavují regulační podmínky a samotná technologie prochází dalším vývojem. Kdy budou tyto robotičtí vzdušní kurýři ve velkém brázdit nebe a doručovat zboží z e-shopů, jídlo nebo léky?

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

V ve světě se pozvolna rozebíhají komerční, i když stále pilotní projekty doručování drony. Slovo pozvolna je na místě. I když EASA (European Union Aviation Safety Agency, EU), (Federal Aviation Administration, USA) nebo CASA (Civil Aviation Safety Authority, Austrálie) v poslední době zveřejnily regulace pro provozování doručovacích dronů, panuje přirozeně značná obezřetnost a některé nevyjasněné otázky jsou brzdou tohoto způsobu doručování. Technologie tu však už je, stále se zlepšuje a drony postupně mohou být významnější alternativou pro ekologické a expresní doručování zásilek malých rozměrů a hmotností.

K dispozici jsou už také výsledky průzkumu, který sledoval, jak drony vnímají lidé přímo v lokalitách, kde už nějaký čas doručují. Univerzita Virginia Tech se na podzim loňského roku ptala obyvatel ve městě Christiansburg ve státě Virginia. Celým

87 % z 821 respondentů se myšlenka doručování drony líbí, 14 % tuto formu ji už vícekrát použilo a 89 % to plánuje učinit v nejbližší době. Město má přes 22 000 obyvatel a doručování drony tu funguje od října 2019.

„MASOVKA“ TO NEBUDE

Na drony se mnozí dívají skrz prsty. A nutno dodat, že je to oprávněné, protože množství mediálních zpráv o dronech více než čemu jinému odpovídá marketingové zajímavosti tohoto fenoménu. Nikoliv praktickým zkušenostem. S pokrokem, který se však na tomto poli odehrává, ale postupně odpadají vysloveně zamítavé názory. Na úvod si představme několik pohledů logistických profesionálů. „Drony jsou progresivní technologií, které bude vzhledem k právním, bezpečnostním i hygienickým

normám vyhrazena oblast působení pro speciální úkoly a nasazení v řídké obydlených oblastech,“ říká Pavel Včela, ředitel GLS Česká republika. Současně dodává: „Vzhledem k hustotě osídlení v České republice není jejich masivní nasazení pro každodenní činnosti v logistice pravděpodobné. Aktuálně se v ČR denně doručuje zhruba milion balíčků a významnější podíl dronů na jejich přepravě není myslitelný. Ponechme tedy profesionálním dronům úkoly zejména v oblasti záchranných složek, urgentních dodávek léků na nepřístupná místa či vědeckého průzkumu.“

Svůj pohled přidává i Daniel Mareš, generální ředitel společnosti WeDo: „Můj osobní odhad je, že k masivnímu použití dronů v České republice, a vlastně ani jinde nedojde a doručování drony zůstane doménou pro relativně omezená použití – například super urgentní jednotlivé zásilky nebo doručování na velmi odlehlá místa. A ani toto nebude běžné dříve než za 10 let. Spíše bych se díval směrem k autonomním pozemním vozidlům, kde budoucnost vidím o něco optimističtěji.“

„Převahu zásilek pomocí dronů považujeme za příležitost ke zkvalitnění provozní efektivity podnikání i našich nových služeb. Drony jsou také základem našich budoucích přepravních řešení, která se zaměřují na snížení uhlíkových emisí letecké a pozemní přepravy UPS,“ říká Clara Rojas, marketingová ředitelka pro východní Evropu společnosti UPS.

Zkušenost s doručováním drony udělala i společnost DPD, a to v Estonsku, Lotyšsku nebo Francii. „Ve Francii jsme testovali doručování pomocí dronů v horách, což mělo výhody v oblastech, které jsou těžce dostupné například kvůli silnicím zapadáným sněhem,“ vzpomíná generální ředitel DPD Miloš Malaník. Drony měly kapacitu deset balíčků a cestovní rychlost 30 km/h. Aktuální poznatky DPD z Lotyšska ukazují, že největší limit tvoří nutnost registrace každé cesty dronem. „Z tohoto pohledu se zdá být vhodnější doručování spíše v režimu

„Běžné zboží se tak doručovat nebude“



I kdyby se podařilo pro tyto potřeby dořešit legislativu, bylo by využití velmi omezené. V tuto chvíli je v této oblasti mnohem více proti než pro. Možná jsem pesimista, ale myslím si, že se tímto způsobem běžné zboží doručovat nebude. Moc si ani nedovedu představit, že nám nad hlavami létají balíčky. Mnohem efektivnější a užitečnější než v oblasti klasického obchodu by bylo nasazení dronů pro záchranu lidských životů.

LIBOR KRÍŽKA, ředitel logistiky, HP Tronic (Datart)



.....
Komerční drony mohou zajišťovat zejména přepravu malých a lehkých zásilek do míst, která jsou odlehlá, nebo na adresy, kam se doručuje pouze jeden balíček. Lehký dron, na rozdíl třeba od tunového vozu, tak přepraví jeden pokrm z restaurace za vynaložení podstatně menšího objemu energie.



Stroj nazvaný VoloDrone přepraví až 200 kilogramů na vzdálenost 40 kilometrů.

FOTO: DB Schenker

B2B. Režim B2C a C2C by v takovém případě vyžadoval následnou distribuci z koncového, předem registrovaného místa doručení dronu dále mezi jednotlivé příjemce," vysvětluje Miloš Malaník. Pak by šlo o podobný systém jako např. samoobslužné boxy – místa, ze kterých se zásilky dostávají dále k příjemcům, kteří si je vyzvedávají. „Níc méně u dronů by to bylo rychlejší. Vzduchem letí přímo k cílovému bodu, zatímco dodávka musí jet k boxu, výdejnímu místu nebo k příjemci trasou po silnici. Na druhou stranu je kapacita dronu samozřejmě menší," doplňuje Miloš Malaník.

DRON ZASTAVÍ I NA VÍCE ADRESÁCH

Poměrně dynamický vývoj probíhá ve světě. V různých částech planety už také doručení funguje na komerční bázi. Podívejme se na několik příkladů konkrétních doručovacích strojů, jejich parametry a referenční projekty.

Na konci letošního dubna představila německá společnost Wingcopter dron pro logistické operace, který může najednou doručit až tři zásilky na

různé lokality během jednoho letu. Wingcopter 198 je elektrický stroj s vertikálním vzletem a přistáním (eVTOL) s celkem osmi motory. „Wingcopter 198 je game changer v oblasti doručování pomocí dronů a je připraven vytvářet logistické dálnice na obloze. Lze jej využít jako flotilové řešení v rámci doručovací sítě,“ říká sebevědomě Tom Plümmer, generální ředitel společnosti Wingcopter. Podle výrobce unese na jedno nabití baterie náklad šest kilogramů na vzdálenost 75 kilometrů nebo méně nákladu až na 110 kilometrů. Nejvyšší dosažitelná rychlost činí 150 km/h. Celý doručovací proces je plně automatizován a jeden operátor může sledovat flotilu až deseti dronů. Komunikace probíhá pomocí sítě LTE, resp. 5G se záložní linkou přes satelit. Dron dokáže vyhodnocovat cestu a podmínky v reálném čase (pomocí softwaru, který kombinuje ADS-B, Remote ID, Flarm nebo prvky vizuální umělé inteligence). Kamery namířené k zemi používají optické snímání založené na umělé inteligenci pro přesné a bezpečné vyložení balíku. Například balíkový dopravce UPS si nedávno objednal 150 elektrických letounů právě typu eVTOL.

Další program má společnost Wing (součást skupiny Alphabet), která doručuje v již zmiňovaném Christiansburgu ve Virginii. Zaměřuje se na doručení léků, hotových jídel z restaurací nebo knih z místní knihovny. Dron zde nyní využívají například Brugh Coffee, mexická restaurace Gran Rodeo, obchodník Sugar Magnolia nebo knihovna Montgomery County Public Schools. Wing létá také v australském městě Canberra, kde doručení drony v současnosti využívá téměř 15 obchodníků z oblasti potravin, rychlého občerstvení, cukrovinek nebo spotřebního zboží. Například provozovatel kavárny Kickstart Espresso uvádí, že zákazník dostane kávu do tří minut poté, co si provozovna stroj přivolá a zavěsí zásilku na naviják. Wing operuje také ve finských Helsinkách. Drony od Wingu měří 1,3 metru, rozpětí křídel dosahuje jednoho

„Urgence nebo dárky“

V tuto chvíli mají drony potenciál například při doručování na odlehlé nebo obtížně dostupné adresy a případně při živelních katastrofách, když jsou některé lokality těžko dostupné. Dále byly testovány i jako přímlová forma doručení, například u dárků.

MILOŠ MALANÍK
 generální ředitel
 DPD



metru a váží 5,2 kilogramu. Maximální cestovní rychlost činí 104 km/h a na cestě tam i zpět stroj uletí nejvýše 20 kilometrů. Přepravovat může náklad o hmotnosti do 1,2 kilogramu.

TĚŽKOTONÁŽNÍ DRON PRO B2B PŘEPRAVY

Nákladní dron zcela jiných hmotnostních parametrů představily v červenci společnosti DB Schenker a Volocopter. Výzkumné týmy obou firem, ve spojení s týmem z Fraunhoferova institutu, simulovaly integraci dronu do logistické sítě. Zkoumaly proces balení zboží, bezpečné uchycení nákladu a přepravu pomocí automatizovaných nákladních vozítek, která poskytla společnost Gideon Brothers. Dále technici otestovali samotné naložení nákladu a jeho přepravu.

Od začátku je takzvaný VoloDrone vyvíjen ke komerčnímu využití v segmentu B2B přeprav. Jedná se o těžkotonážní stroj poháněný bateriemi a dokáže přepravit 200 kg nákladu na vzdálenost 40 km. Samotný letoun váží přes půl tuny, v průměru měří 9,15 m a vysoký je 2,15 m. Osmnáct elektrických motorů a rotorů umožňuje dronu vertikálně vzlétnout i přistát.

GRILOVANÁ KŘIDELKA LÉTÁJÍ VZDUCEM

Další novinku představují stroje Flytrex, které rovněž využívají naviják pro vyzvednutí a předání zásilky. Ve výšce 230 stop se dron pohybuje rychlostí až 32 mil



Ilustrace: Wingcopter

za hodinu. Nemá kamery, podle výrobce z důvodu ochrany soukromí, a je navigován pomocí GPS a senzorů. Letouny jsou vybaveny například padákem a některý hardware je za účelem bezpečnosti zdvojen. Stroj dokáže přepravit přibližně tři kilogramy. Na kanálu Fox 11 nedávno CEO a spoluzakladatel Flytrexu Yariv Bash vysvětloval, jak systém funguje. Stalo se to při příležitosti uzavření partnerství se sítí restaurací El Pollo Loco v Jižní Kalifornii. Po objednání přes aplikaci je pokrm v temperované schránce doručen během několika minut k zákazníkovi. Podle zatímčných regulací může dron, který na dálku kontroluje operátor (systém je jinak kompletně autonomní), letět do vzdálenosti tří mil. V této chvíli může restaurace obsluhovat 20 000 potenciálních zákazníků. Podle plánů Flytrexu by jeden operátor měl do budoucna kontrolovat lety až 20 dronů.

Yariv Bash se vyjádřil také k nákladnosti služby. Poznamenal, že zejména obvyklé doručení na předměstí předpokládá cestu automobilu o hmotnosti přibližně jedné tuny s řidičem, často s jedním nebo několika pokrmy. Současné náklady na provoz dronu jsou podle něj zhruba stejné, jako by zásilku doručoval řidič ve voze. Služba Air Loco – jak ji označuje restaurační řetězec – spuštěná na konci června běží zatím v testovacím provozu. „Pomocí dronu chceme nabídnout dodávky jídla, které jsou rychlé, pohodlné a bezpečné. Poznatky nasbírané během tohoto pilotního projektu budou hrát klíčovou roli při dalším zavádění této vzrušující nové služby,“ říká Andy Rebhun, vicepresident of digital řetězce El Pollo Loco. Flytrex nedávno rozšířil také

doručování zboží pomocí dronů ve městě Fayetteville v Severní Karolíně. Drony doručují objednávky z řetězce Walmart a dalších místních obchodů. I zde se jedná o geograficky omezenou službu.

„V PANDEMII DRONY ZAJIŠTOVALY RYCHLÉ A BEZKONTAKTNÍ DORUČOVÁNÍ PRO OHROŽENÉ OSOBY.“

„Začátkem dubna oznámil i řetězec Kroger pilotní projekt doručování pomocí dronů ve městě Centerville ve státě Ohio. Rovněž gigant Amazon získal v loňském roce povolení FAA k testování svých doručovacích dronů na venkovském zkušebním polygonu a k testování této technologie dochází i ve Velké Británii, Rakousku nebo Izraeli,“ referuje Petr Ježek, zemědělský diplomat velvyslanectví ČR ve Washingtonu, D. C.

VÍTANÝ SERVIS PRO ZDRAVOTNICTVÍ

V loňském roce se doručování pomocí dronů ukázalo být užitečnou alternativou pro expresní přepravu malých zásilek. „Během pandemie zajišťovaly drony rychlé a bezkontaktní doručování pro ohrožené osoby, které tak mohly zůstat v bezpečí doma. V ghanské oblasti Ashanti jsme doručili více než 22 000 dávek vakcín proti covidu-19 venkovským klinikám prostřednictvím sítě lékařských dronů, spuštěné v roce 2019 v rámci partnerství nadace UPS Foundation, firmy Zipline a aliance GAVI,“ říká Clara Rojas. Stejně drony mohou doručit vakcíny do vzdálenosti až 69 kilometrů při zachování skladovací teploty. V případě UPS to nebylo poprvé, co byly dronové lety použity na podporu logistiky zdravotní péče. „V roce 2016 jsme navázali partnerství s aliancí GAVI a firmou Zipline,

„Jeden dron, jedno doručení“

Aktuálně nejsou v Česku dispozici drony použitelné pro doručování, ale odhadují, že během následujících 3–5 let budou. Na druhou stranu je potřeba vzít v úvahu i další okolnosti. Bude nutné upravit legislativní podmínky či zajistit bezpečnost provozu. Nicméně z mého pohledu je nejproblematičtější samotná podstata tohoto typu doručování. Jeden dron znamená jednu zásilku a jedno doručení, což není příliš ekonomické.

DANIEL MAREŠ
generální ředitel
WeDo



abychom přepravili krevní vzorky do odlehlých míst Rwandy,“ doplňuje Clara Rojas.

Drony ukázaly, že předběhly připravenost společnosti na inovace. I když stále čelí technickým výzvám (kapacita akumulátorů, nosnost, manévrovatelnost při vrtkavosti počasí), zatím největší překážkou představují legislativa a regulační otázky. Brzdou standardního doručování mohou být v počátcích také vstupní investice či ekonomika provozu. Tyto problémy však nejsou nepřekonatelné. Zanedlouho tak doručovací dronům nemusí bránit nic v rozletu. Snad kromě pocitu ztráty soukromí a nechuti obyvatel rezidenčních čtvrtí poslouchat stále vrčení rotorů nad jejich zahradami.



„Nejdříve vyjasnit všechny okolnosti“

V poslední době se dron stal symbolem představ o další éře doručování. Je potřeba vnímat technické, legislativní a finanční okolnosti používání dronů. Pokud tyto otázky nebudou stoprocentně vyjasněny, nebude moci být dron plnohodnotným prvkem doručování.

MATYÁŠ VITÍK, tiskový mluvčí, Česká pošta

Budou jednou drony standardně doručovat?

-  systemylogistiky@atoz.cz
-  systemylogistiky.cz
-  [systemylogistiky](#)
-  [systemylogistiky](#)
-  [syslogistiky](#)

INZERCE

VÝZVA Č. 1: UČINIT LOGISTIKU UDRŽITELNĚJŠÍ



23.-24. 9. 2021, O2 UNIVERSUM, PRAHA

POJĎME SPOLEČNĚ NAJÍT CESTU, JAK ČELIT LOGISTICKÝM VÝZVÁM



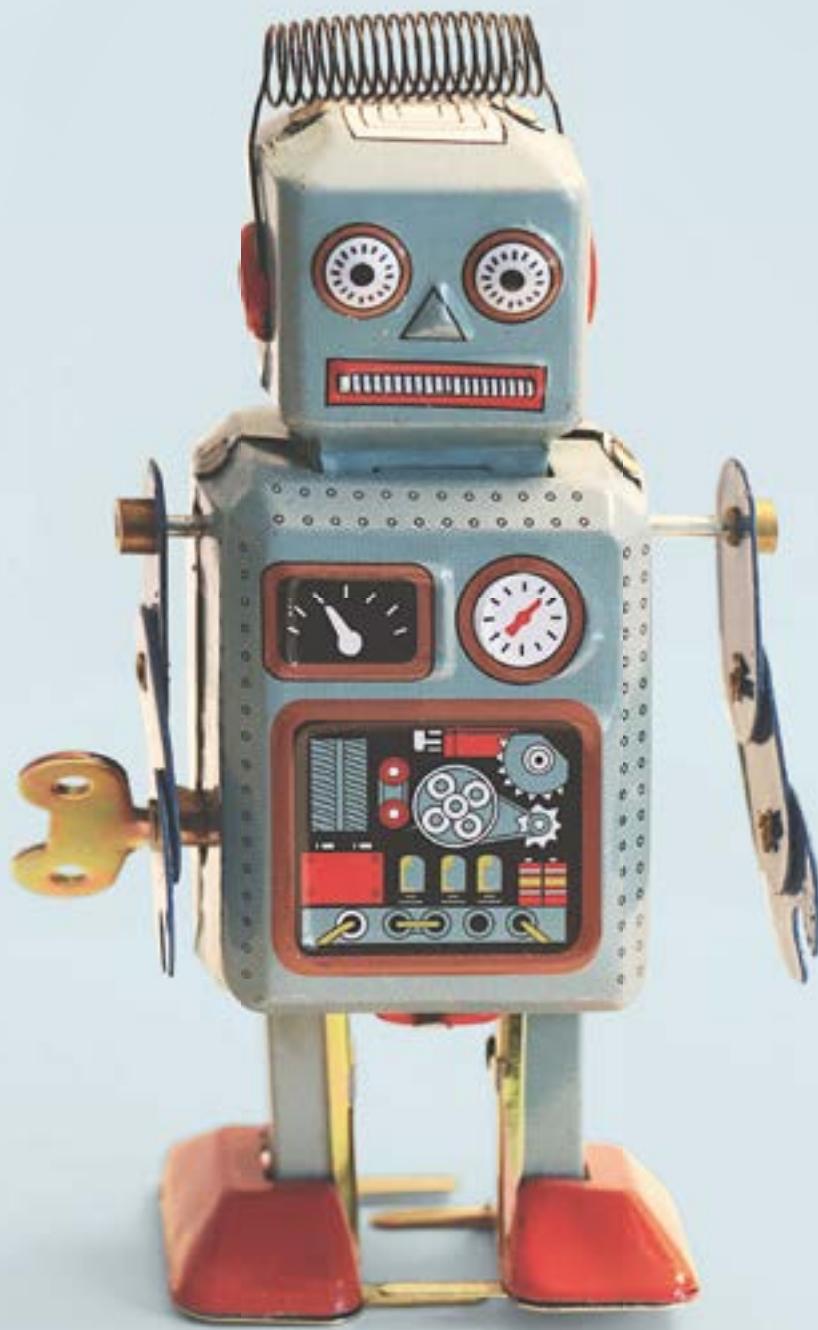
WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE

SL

SYSTÉMY LOGISTIKY

INTELL+

Automatizace a robotizace jednoznačně vévodí současným trendům v logistice. Návratnost projektů se postupně zkracuje, technická úroveň a možnosti systémové integrace rostou a situace na trhu práce se příliš nemění – kvalifikovaní zaměstnanci chybějí stále více. Tedy ideální podhoubí pro technický rozvoj.



Logistika v zajištění automatizace a robotizace



Hlavní benefit automatizace v oblasti logistiky je růst produktivity lidské práce, čímž roste i konkurenceschopnost celé firmy. Pro zákazníka v Evropě je automatizace jednou z cest, jak udržet výrobu ve vlastních rukou, mít kontrolu nad kvalitou a spolehlivostí výroby i logistických procesů. V čem tkví příležitosti a rizika automatizace?

AUTOMATIZACE A ROBOTIZACE? VYUŽIJTE PŘÍLEŽITOSTI, ALE ZVAŽTE MOŽNÁ RIZIKA

Článek připravil **Petr Neckář**

Přesnost a rychlost vykonávaných operací a téměř nulová chybovost předurčuje automatizaci a robotizaci k provádění úkonů, kde lidský faktor nežádoucím způsobem významně ovlivňuje výsledek. „Zvýšení efektivity se tak může zdát jen jako sekundární produkt, je však rozhodujícím faktorem pro realizaci, který závisí na správném nastavení procesů,“ konstatuje Milan Port, vedoucí automatizace společnosti Kodys. Velmi důležitým procesem, který lze automatizovat, je např. závoz či odvoz materiálu nebo zboží ve výrobním procesu. „V tomto ohledu je důležité oddělit koridory pro manuální a robotickou techniku AGV. Tím lze výrazně zvýšit efektivitu nasazení AGV, má to i dopad na samotnou bezpečnost řešení. Nicméně řešení s použitím AGV přináší jednoznačné výhody, jako je stabilní tok materiálu, větší bezpečnost provozu a jasně regulovatelný proces,“ specifikuje Petr Štourač, specialista pro robotizaci a automatizaci společnosti Linde Material Handling Česká republika.

ROZVOJ URYCHLILA PANDEMIE

Pandemie rozvoj automatizace urychlila. „Motivací investorů před pandemií bylo nejčastěji snižování nákladů. Situace se však změnila a nárůst internetového obchodování klade

vyšší nároky na rychlost zpracování zakázek a jejich větší objemy, kterých se bez automatizace nedá dosáhnout,“ tvrdí Milan Port. Dodává, že v mnoha případech hrozba karantén a vysoké nemocnosti přiměla společnosti řešit procesy v širších souvislostech. Automatizace dílčích operací tak nahradilo koncepční řešení procesních celků.

Obecně platí, že v kratším horizontu znamená automatizace úsporu provozních a perso-

nálních nákladů a vyšší spolehlivost procesů. „V logistice se nejčastěji automatizují opakující se přepravní manipulace, například převoz palet mezi výrobou a skladem a naopak, případně kompletní sklady. Pro manipulaci se využívají hlavně automatizované nízko- a vysokozdvíhací vozíky, pro skladování pak buď auto VNA vozíky, nebo sklady s regálovými zakladači,“ popisuje Martin Koudelka, vedoucí marketingu společnosti Jungheinrich (ČR). Využívány jsou

**„JEDNOZNAČNÝ BENEFIT
AUTOMATIZACE: ÚSPORA
PERSONÁLNÍCH NÁKLADŮ.“**



ALEŠ HUŠEK,
manažer
Logistics solution,
Toyota Material
Handling CZ

*„Musíte být připraveni
včas zatáhnout brzdu“*

Nevýhodou automatizace bývá nesprávně vyhodnocený nebo přesněji řečeno nákladově podhodnocený rozpočet. Projekty automatizace jsou velmi individuální a lze je těžko posuzovat pouze podle ceny. Pouze zkušený dodavatel je schopen správně posoudit situaci a navrhnout smysluplné řešení a následně ho realizovat v rámci předpokládaných nákladů. Zkušený dodavatel také umí včas zatáhnout za ruční brzdu a říci ne.



Automatizace stále častěji nahrazuje lidskou práci.

FOTO: Kvados

musel každý jeden kolega přeložit za celou směnu. Nová paletizační centra nyní zvládnou automaticky odbavit až 17 palet každou hodinu. Naši operátoři byli přeškoleni na nové pozice, takže jejich práce je bezpečnější a efektivnější," sděluje Nicolas Bouchet, ředitel závodu Mondelēz International. Dodal, že roboty jsou nově umístěny hned vedle skladu, což dále zvyšuje bezpečnost práce tím, že se minimalizuje přeprava zboží přes výrobní halu továrny.

Automatizace bude jistě dále pronikat do dalších provozů, a to jak do manipulace, tak do skladování. „Řada firem si v uplynulých letech na pilotních projektech ověřila proveditelnost automatizace a nyní připravují její rozšíření. Při stavbě zcela nových skladů je pak automatizace běžně zvažovanou variantou,“ konstatuje Martin Koudelka.

REZERVY VE VYUŽÍVÁNÍ DAT

Budoucnost směřuje k většímu využívání dat. „Automatizace generuje nepřehledné množství dat. Velké rezervy vidím v jejich využívání. Důkladnou analýzou se cíleně prakticky téměř nikdo nezabývá, což se v budoucnu určitě změní. S rozvojem umělé inteligence bude narůstat také rozsah využití automatizace a robotizace,“ předpokládá Milan Port a doplňuje, že lze očekávat vzrůstající náročnost automatizovaných operací, sofistikované rozhodovací funkce a jejich postupné pronikání do oblastí běžného života.

např. také automatizované shuttle systémy, dopravníky, autonomní mobilní roboti, výtahové systémy atd. „Výtahové systémy se hojně využívají například jako sklady údržby nebo příruční sklady. V posledních letech se také často setkáváme s využitím automatizovaných skladových systémů jako meziskladů nebo skladů rozpracované výroby. Myslím, že rostoucí míra automatizace právě ve výrobě je zcela jednoznačným trendem,“ říká Blanka Lejsalová ze společnosti Kardex. Do budoucna očekává, že se bude míra automatizace dále zvyšovat a bude stále komplexnější.

URÝCHLENÝ VÝVOJ

Automatizace přináší příležitosti. „Velmi vysoké nárůsty požadavků na automatizaci sledujeme v segmentu e-commerce. Jednotlivé e-shopy měly hodně práce s vyřízením jednotlivých objednávek zákazníků. S rozvojem automatizace souvisí i to, že je na trhu práce poměrný nedostatek pracovníků. Automatizovat nemusí znamenat dodat zakladač. Může jít jen o implementaci WMS systému,“ uvádí Marian Gono, generální ředitel společnosti SSI Schaefer Systems International. Konkrétní řešení vždy závisí na charakteristice skladu, každopádně firmy dnes mají snahu automatizovat. „Za posledních dvanáct měsíců, které jsme prožili v této divné době, se toho na poli automatizace odehrálo tolik, co by jinak trvalo nejméně dva roky. S tím souvisí i nárůst poptávek, které od různých firem registrujeme. Nejde jen o e-shopy, ale i o různé průmyslové podniky, výrobce potravin a podobně,“ dodává Marian Gono.

Úspěšným příkladem automatizace coby využití příležitosti je implementace ve společnosti Mondelēz International, která investovala přes 65 milionů korun do modernizace výrobního závodu v Lovosicích. Pět nových robotizovaných linek zvyšuje výkonnost a bezpečnost práce při paletizaci 130 druhů oplatek, sušenek a slaných výrobků vyrobených v Lovosicích a distribuovaných v Česku a Evropě. „Osm tun zboží

„Rizikem jsou budoucí změny“



Automatické systémy, nejen ty logistické, vyžadují opakující se operace. Robot se nedokáže přizpůsobit měnícím se podmínkám tak dobře jako člověkem řízený vozík. Hlavním rizikem při implementaci automatizovaných řešení je tak případná budoucí změna v prostředí, ve kterém se vozík pohybuje.

MARTIN KOUELKA
vedoucí marketingu
Junghheinrich (ČR)

V čem vidíte příležitosti a rizika automatizace?

-  systemylogistiky@atoz.cz
-  systemylogistiky.cz
-  [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
-  [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
-  [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

INZERCE



Pokud hledáte flexibilní řešení pro



nákladní námořní dopravu
leteckou přepravu
kamionovou přepravu
specifické skladovací a distribuční potřeby

naši zkušení odborníci z Kuehne+Nagel jsou zde pro Vás.

Jsme Vaším logistickým partnerem v České republice již 30 let.

cz.kuehne-nagel.com

ROSTOUCÍ MZDY ZKRACUJÍ DOBU NÁVRATNOSTI

Intralogistika se postupně automatizuje. Setkáváme se s plně automatizovanými sklady, zakladači, dopravníky, autonomní manipulační technikou, s mobilními roboty atd. Automatizace a digitalizace v logistice se odehrává jak ve fyzické rovině, tak především té softwarové, která není tak vidět na první pohled, ale má velmi podstatné dopady na zaměstnanost a způsob práce v logistice. Při rozhodování o implementaci automatizace v intralogistice hraje podstatnou roli návratnost investice.

Článek připravil Petr Neckář

Automatizace intralogistiky je jasným trendem. „Osobně se přikláním k názoru, že díky kontinuálně stoupajícím nákladům na nájem hal, platům zaměstnanců a hlavně jejich nedostatku, bude pravděpodobně automatizace jedním z případných reálných dlouhodobých řešení těchto v posledních době se opakujících problémů,“ konstatuje Pavel Křížek, ředitel logistiky společnosti Geis CZ. To vše souvisí s návratností investice. Tu totiž ovlivňuje řada faktorů a při jejím vypočítávání nestačí brát v potaz pořizovací cenu stroje, ale je nutné zohlednit veškeré aspekty, které s jeho provozem souvisí, např. potřebu menšího počtu pracovníků v oblasti skladování. Může jít ale i o případ, kdy se díky automatizaci zjistí, že není třeba stavět novou halu, ale je možné díky ní využít stávající skladové kapacity. V tomto směru přinášejí efektivitu např. výtahové systémy.

ZÁLEŽÍ NA RŮZNÝCH HLEDISCÍCH

Jaká doba návratnosti je ideální? Na to není jednoduchá jednoznačná odpověď. Skutečně je potřeba zohlednit všechny aspekty konkrétního provozu a na základě nich rozhodnout. „Záleží například na tom, jestli se má případná investice provést na konkrétním projektu, pro nějž máme smluvní vztah, který je větší časově omezený, nebo se jedná o investici umožňující dlouhodobě zvýšit efektivitu, a tudíž konkurenceschopnost naší společnosti na logistickém trhu. Sem řadíme převážně

naše investice do softwaru,“ uvádí Pavel Křížek a dodává: „Osobně jsem toho názoru, že návratnost investice do případné automatizace by měla být v horizontu ideálně do pěti let.“

Je nutné si uvědomit, že každé nové řešení pro sklad znamená investici, a to jak např. vůči dodavateli WMS (licence, konzultace, implementace), tak ve významné míře do vlastní interní změny procesů, které mají ruku v ruce s novým WMS vést ke zlepšení a zefektivnění skladu. „Zkušenosti implementační firmy umožní před vlastní implementací WMS spočítat návratnost investice, a to včetně tzv. interních investic a ocenění také všech rizik s tím spojených. Důležitá je skutečná návratnost investice do nového WMS – a zkušený dodavatel je schopen tuto návratnost garantovat i na ní postavit cenu implementace,“ specifikuje Patricia Jakešová, business & marketingová ředitelka společnosti U&Sluno.

AUTOMATIZACE SNÍŽUJE NÁKLADY

Petr Tomeček, produktový specialista společnosti Hyster CZ, k tomuto tématu říká: „U opakujících se úkolů existuje zvláštní riziko lidské chyby, která může zvýšit pravděpodobnost poškození nebo zpoždění. Automatizace těchto činností může pomoci tyto náklady snížit a nabídnout dobrou návratnost správných aplikací. Ve většině případů se může automatizovaný systém bez ohledu na velikost zaplatit za dva až tři roky.“



FOTO: Kardex

„Návratnost vyšší než sedm let se nevyplácí“






Návratnost investice (ROI) je skutečně velmi individuální, je závislá na konkrétních podmínkách daného podnikání. Například společnost se službou 3PL, která má smlouvy na tři nebo pět let, nepřijme ROI, která je vyšší nebo stejná. A instalace musí být flexibilní pro změnu podnikání. Společnost s vlastním distribučním skladem přijímá vyšší ROI. Ale podle mých zkušeností se nic, co má návratnost více než sedm let, nevyplácí.

LENKA NEUHOLD
director mobile subsidiary
Knapp



Při kalkulacích je zapotřebí kalkulovat nejen s dobou splátek, ale, jak bylo předesláno, i s dalšími faktory. Jan Kohák, produktový manažer pro skladovou techniku společnosti Toyota Material Handling CZ, předpokládá, že se doba návratnosti v případě automatizované techniky bude postupně zkracovat. To souvisí i s tím, že v poslední době výrazně vzrostly mzdy skladníků. Roli hrají ale i další aspekty, které se však špatně vyčíslují. Jde např. o neproduktivní práce manažerů: automat zastane práci za několik osob, manažer tedy nemusí školit tolik pracovníků. Další obtížně předem vyčíslitelnou věcí, která s návratností souvisí, jsou podmínky provozu: automatizovaný vozík stále jezdí v optimálním módu, nikdo s ním neakceleruje a prudce nebrzdí, což má vliv na nižší spotřebu. V neposlední řadě s dobou návratnosti výrazně souvisí i to, zda se na automatizaci intralogistiky podaří získat dotace či ne.

Jaká doba návratnosti je pro vás akceptovatelná?

-  systemylogistiky@atoz.cz
-  systemylogistiky.cz
-  [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
-  [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
-  [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

AUTOMATIZOVANÝ ROBOTICKÝ SKLADOVACÍ SYSTÉM

Představte si sklad, který uspoří až 100 % prostoru oproti běžnému skladu, ušetří za zaměstnance, je zabezpečený proti neoprávněné manipulaci a je ho možné umístit do téměř libovolného prostoru. Sci-fi? Nikoliv, to vše splňuje robotický skladovací systém IDEA STORAGE, který vyvinuli odborníci na Technické univerzitě v Liberci pro českou společnost Systematic.

Unikátní systém IDEA STORAGE je technologicky založen na stohování úložných plastových euroboxů zasazených do modulární hliníkové konstrukce, po které se nahore pohybují autonomní obslužní roboti. Celý proces naskladnění/vyskladnění včetně optimalizace pohybu robotů zajišťuje bezdrátový řídicí systém. Skladovací systém se skládá z pěti základních modulů: konstrukce, robota, boxu, předávacího místa a ovládacího a řídicího systému.

Konstrukční síť tvoří kostru pro úložný prostor. Síť je tvořena profily, jež zapadají do spodní a horní rámové konstrukce. Na horní rámové konstrukci jsou v osách X a Y kolejničky, ve kterých se pohybují roboti, kteří se mohou dostat na libovolnou buňku v síti, jež obsahuje jednotlivé boxy. Velikost a tvar sítě jsou optimalizovány maximálním využitím skladovacího prostoru. Výška konstrukční sítě je přizpůsobena podle statické nosnosti využitých boxů, parametrů skladovacího prostoru a požadované rychlosti uskladnění.

Autonomně pracující roboti jsou vybaveni speciálním mechanismem na principu výtahu, který umožňuje zdvih a převoz plastových boxů na předávací místo. Pohon je zajištěn pomocí dobíjecích baterií a v případě potřeby robot automaticky přijede k dobíjecí stanici.

Veškeré zboží je ukládáno do standardizovaných plastových boxů. Každý box je opatřen EAN kódem, který je uložen v databázi ovládacího modulu. Boxy mohou být rozděleny na oddíly a přizpůsobeny různým kategoriím produktů. Při vyskladnění veškerého zboží z boxu mohou být boxy vráceny naskladněním zpět do skladovacího prostoru.

V rámci skladového systému jsou integrována předávací místa, kam roboti doručují požadované boxy. Klasické předávací místo „IN/OUT“ slouží současně pro vyskladnění či naskladnění boxů, které sem budou roboty doručeny. Předávací místo typu „Table“ slouží pro vyhledávání požadovaného zboží, aniž by box opustil skladovací prostor. Předávací místo je integrované v rámci systému a veškerý pohyb boxů je snímán čtečkou čárových kódů a zaznamenán do databáze v reálném čase. Počet předávacích míst i jejich umístění je flexibilní.

Ovládací a řídicí systém je mozkem pro veškeré potřebné procesy. Řídicí server předává bezdrátově z plánovače instrukce robotům a je připojen k síťové infrastruktuře klienta. Součástí modulu je interface pro integraci do ERP systémů klienta.

NOVINKY:

- Systém je dvoukolejný v obou osách X a Y. Díky tomu si roboti neblokují pozice kolem sebe a mohou se při práci míjet v sousední řadě. Tato změna řádově zvětší efektivitu plánování tras robotů a zároveň přinese větší propustnost skladu.
- IDEA STORAGE umožňuje v instalaci ukládat až tři typy boxů různé výšky, a to v rámci jednoho sloupce boxů.
- Systém je schopen pracovat v nízkých teplotních podmínkách, a proto je vhodný i pro chladírenské provozy.



ZÁKLADNÍ PARAMETRY:

- Základní jednotkou je buňka s rozměry **768 × 484 mm**
- Rozměr plastových boxů: **600 × 400 mm** (variabilní výška do 420 mm) – do buňky se ukládají na sebe a tvoří tak sloup přepravek.
- Maximální výška stohování: **20 boxů + 21 TOP box**
- Výška konstrukce při maximálním sloupci: **8290 mm**
- Potřebná výška nad pojezdovou rovinou ke stropu: **2000 mm**
- Nosnost boxu: **25 kg**
- Minimální stohovatelnost z hlediska efektivity: **4 boxy výšky 420 mm**

HLAVNÍ PŘEDNOSTI SYSTÉMU:

- Maximálně efektivní využití skladovací plochy bez nutnosti vysokých skladovacích hal (prostorová úspora nejméně 100 %)
- Systém je plně automatizovaný, a tudíž bezobslužný
- Jeden robot pracuje více než 22 hodin ve 24hodinovém cyklu a zastoupí minimálně tři zaměstnance
- Rychlost vychystávání (propustnost skladu) je možné flexibilně přizpůsobit
- Modularita tvaru skladovací sítě s možností dalšího rozšíření bez omezení provozu
- Provoz skladu je v režimu 24/7
- Vzdálená správa systému a připravený interface pro napojení klientských ERP systémů
- Ideální pro všechny výrobky či předměty splňující maximální nosnost boxu a velikost buňky
- Systém umožňuje použít takřka jakýkoliv box, se kterým je člověk schopen manipulovat

IDEA
STORAGE

Kontaktní údaje:
e-mail: info@ideastorage.eu

www.ideastorage.eu

BEZ ROZVOJE TVRDÝCH I MĚKKÝCH DOVEDNOSTÍ TO NEPŮJDE

O „nezvratnosti“ vývoje směřujícího k zavádění automatizace a robotizace v logistice již dnes pochybuje málokdo. Větší míru pochybností i debat vzbuzuje otázka, jaké dopady bude mít tento zjevný trend na pracovní trh a sféru lidských zdrojů. Přispěje odstranění řady rutinních manuálních činností k žádoucímu uvolnění tvůrčího potenciálu lidí, nebo přinese spíše komplikace?

Článek připravil **David Čapek**

Automatizace a digitalizace v logistice se odehrávají nejen ve fyzické rovině, ale také (a především) v rovině softwarové, která není tak viditelná na první pohled, ale má podstatné dopady na zaměstnanost a způsob práce v logistice. „Automatizované sklady bez lidí jsou vizuálně velmi působivé, ale tu hlavní revoluci v logistice přináší inteligentní aplikace, které umožňují optimalizovat a řídit logistické procesy nejen v samotném skladu, ale také napříč celým dodavatelským a výrobním procesem,“ upozorňuje Jiří Halbrštát, manažer nábory a marketingu ve společnosti ManpowerGroup.

KDO JE OHROŽEN?

Digitalizace a robotizace pomáhají automatizovat hlavně rutinní, opakující se činnosti jak v samotné manipulaci se zbožím, tak třeba i v plánovacích, finančních a administrativních odděleních. „Často se za zaměstnance ohro-

žené robotizací považují výhradně nekvalifikovaní pracovníci ve výrobě a logistice. Například v bankovníctví a pojišťovnictví ale vidíme drastické redukce počtů zaměstnanců v důsledku softwarové automatizace,“ vysvětluje dále Jiří Halbrštát. Logistika se vyznačuje vysokým podílem těchto rutinních činností a robotizace zde má a nadále bude mít významné dopady na všechny typy zaměstnanců. V logistických centrech uvidíme podle Jiřího Halbrštáta v blízké budoucnosti namísto skladníků, řidičů vysokozdvizných vozíků či pickerů mnohem více programátorů, techniků a mechaniků. Zásadně ubývá rovněž počet lidí v řízení dodavatelských řetězců (v poměru k počtu transakcí), administrativních, finančních a účetních procesech.

VZNIKNOU I ZCELA NOVÉ POZICE

Změny nebudou probíhat do budoucna rovnoměrně. Některé segmenty logistiky zasáhnou

dříve, zatímco jiné později, některé více, jiné naopak méně. Mnoho pozic (zejména nekvalifikovaných, opakujících se apod.) zanikne nebo bude počet potřebných pracovníků silně zredukován a na druhé straně vzniknou pozice nové, dosud téměř neexistující. U nových pozic lze předpokládat vyšší nároky na praxi, ovládnání informačních technologií a kooperaci s IT. „Obecně očekávám úbytek počtu pracovních míst v logistice v nejbližších deseti letech, na druhou stranu dojde k větší efektivitě práce a minusový skok bude kompenzovat i demografická křivka. Celkově očekáváme posun z rutinních pozic (obsluha) do nerutinních (oprava, servis). A do jisté míry posun od manuálních po znalostní,“ vypočítává předpokládané změny Jindřich Hodek, obchodní ředitel společnosti Index Nosluš.

Nejvíce ohrožené pozice jsou podle něj ty, kde dochází k malé znalostní specializaci a nízké přidané hodnotě. Jde tedy o základní skladové



FOTO: Mobile Industrial Robots



JIŘÍ HALBRŠTÁT
manažer naboru
a marketingu
ManpowerGroup

*„Investice do rozvoje zaměstnanců
jsou nezbytností“*

V jiných oblastech ekonomiky vznikají nová pracovní místa, a to hlavně ve službách, zdravotnictví, sociální péči, volnočasových aktivitách nebo cestovním ruchu. I v logistice vznikají nové příležitosti. Roste poptávka po řidičích a jejich počet v ČR vzrostl za 15 let o 50 000 na 383 000. Další oblastí je zákaznický servis a technické profese na údržbu a nastavování automatizovaných systémů. Poptávka po těchto profilech rychle roste i ve výrobním sektoru a je extrémně složité větší množství těchto zaměstnanců najmout z pracovního trhu. Firmám nezbyvá nic jiného než investovat více do personální oblasti, především do systému rozvoje zaměstnanců. Musí průběžně vyhodnocovat rozvojový potenciál každého zaměstnance, nastavit kariérní plánování a rozvojové programy tak, aby si průběžně vytvářely zásoby talentů na specializované profese.

pozice, obsluhu manipulační techniky či neodborné administrativní pozice. „Manažerských pozic se úbytek pracovních pozic dotkne mnohem méně, v každém případě i zde je třeba počítat se změnou pracovní náplně a nároků na pracovníka,“ dodává Jindřich Hodek. Chtějí-li se takto „zasažené“ profese udržet v žádané skupině pracovníků, musí zapracovat na tzv. hard skills a soft skills, tedy tvrdých i měkkých dovednostech. K tvrdým dovednostem patří

mimo jiné digitální gramotnost, ovládnání technologií nebo znalost jazyků. K měkkým pak třeba komunikační zdatnost, schopnost spolupráce v týmu i v součinnosti s technikou či práce ve stresu.

„Třeba pozice řidičů mohou dnes pro mnoho lidí představovat jistotu, pozic je dost, kvalifikační předpoklady relativně nízké,“ poznamenává Jitka Součková, marketingová manažerka

**Uvolní automatizace
lidský potenciál
pro vykonávání
kvalifikovanější
práce?**



společnosti Grafton Recruitment. To se však může za několik let změnit s tím, jak se v praxi začnou prosazovat autonomní nákladní vozidla, byť se taková vize momentálně jeví spíše jako hudba budoucnosti. „Obecně se dá říci, že vyšší vzdělání, kvalifikace, jazykové znalosti a žádané měkké dovednosti budou bezpečným přístavem v každé době a v každém oboru,“ shrnuje Jitka Součková.

INZERCE

TBA PLASTOVÉ OBALY

EURO PŘEPRAVKY S VKLADOVÝM OKNEM

- ◆ Perfektně stohovatelná
- ◆ Optimalizováno pro automatizovanou logistiku
- ◆ Možnost potisku



MADE IN
TBA



RYCHLE ■ JEDNODUŠE ■ ONLINE ■

TBA PLAST.CZ

BUDOUCNOST VE ZNAMENÍ „ODOLNÝCH“ FIREM I LOGISTIKY

Je možné co nejpřesněji odhadnout další vývoj logistiky, například které trendy budou určující v průběhu příštích zhruba deseti roků? S podobnými předpověďmi to bývá komplikované, ne vždy jsou spolehlivé, přesto se určité směry budoucího vývoje jeví jako nesporné.



FOTO: Mobile Industrial Robots

Článek připravil David Čapek

Pokračující digitalizace, automatizace a robotizace. Tyto navzájem provázané oblasti mají být v budoucnu klíčové, jak se shoduje řada logistických expertů. S tím pak souvisejí další trendy, jež budou stále více nabývat na významu.

Mnohé napověděla i pandemie koronaviru, která měla a má na obor logistiky výrazné dopady. Jedním z nich je právě urychlení digitalizace a automatizace. Podle průzkumů společnosti IDC jsou „tahouny“ digitalizace logistiky především pokračující úsilí ve snižování nákladů, nárůst poptávky ze strany zákazníků a možnost využití stále sofistikovanějších technologií. „Za zmínku stojí i potřeba vytvoření takzvané odolné firmy, kdy digitální technologie a automatizace umožňují logistice fungovat v podstatě za jakýchkoli podmínek,“ vysvětluje Jan Burian, senior director, head of IDC Manufacturing Insights EMEA ve společnosti IDC. A pokračuje: „Na rozdíl od nastavení procesů a technologií na základě definování a plánování rizik koncept odolnosti pracuje s předpokladem, že nelze všechna rizika předem určit a ošetřit. Díky technologiím lze ale zmírnit či eliminovat dopad například výpadku fyzické přítomnosti pracovníků díky autonomní automatizaci, zvýšit účinnost rozhodování díky sběru, analýze a vyhodnocování dat v reálném čase či nastavení vzdáleného sledování a servisu zařízení ve skladech či mimo ně.“ V roce 2024 bude mít podle predikce IDC již 50 % výrobních firem, které využívají k řízení dodavatelských řetězců tzv. řídicí věže (Supply Chain Control Towers), integrováno digitální dvojče svého dodavatelského řetězce.

VYŠŠÍ VÝKONNOST, MÉNĚ CHYB

K celkové automatizaci procesů a pracovních činností, včetně využití robotů, bude docházet hlavně u velkých firem. „Nejenže to bude zvy-

šovat razantně výkonnost a snižovat chyby, ale také to řeší problém s nedostatkem kvalifikovaných zaměstnanců. Čím dál víc se o slovo bude hlásit strojové učení, roboty, RFID čipy, wearables gadgets, technologie typu pick-by-voice, drony, které se například už dnes používají při inventurách v automotive, či virtuální realita,“ vyjmenovává Miroslav Králík, delivery manager Lokia WMS ve společnosti Grit.

„Výši investic ovlivní i ekonomický cyklus“

V příštích pěti až deseti letech můžeme očekávat další rozšiřování zavádění automatizace, rychlost růstu a výše investic však budou záležet zejména na externích vlivech a ekonomickém cyklu. V logistice bude stále platný koncept tzv. poloautomatizace, tedy kombinace člověka a plně automatizace například ve skladech či na balicích linkách. Určitě je namístě nepodceňovat potřebu zajištění trvalé udržitelnosti, kdy v průzkumu IDC firmy nejčastěji zmiňovaly, že jejich prioritami jsou mimo jiné i dekarbonizace, redukce emisí a zaměření na využití recyklovatelných materiálů. Všechny tyto oblasti lze výrazně ovlivnit právě využitím automatizace a digitálních technologií pro řízení, sledování a optimalizaci procesů.

JAN BURIAN,
senior director,
head of IDC
Manufacturing
Insights EMEA
IDC



Roboty dokážou nahradit různé pracovní činnosti, půjde však spíše jen o určité aktivity, a ne celou pracovní náplň na dané pozici. „Je to už ale velmi blízko. Nicméně kreativita, emoční inteligence a flexibilita jsou klíčové aspekty živých zaměstnanců a umožňují tak lidem zvyšovat jejich efektivitu právě pomocí robotů,“ poznamenává Jiří Šindelka, generální ředitel společnosti Eprin. Zásadní bude podle něj v příštích letech rozdělení práce na manuální, dále na tu, kterou roboty zvládnou třeba i s využitím umělé inteligence, a na kvalifikovanou, kde pracovník využije zejména právě lidské aspekty. K efektivnímu spojení s člověkem, co se týče produktivity, slouží kolaborativní roboty, jejichž rozšíření podle předpokladů dál poroste.

V rámci interní logistiky bude stále více organizací implementovat roboty do kritických výrobních procesů. „Roboty proto budou muset být robustnější, odolnější vůči okolnímu prostředí a s vysokým užitečným zatížením,“ popisuje Jesper Sonne Thimsen, obchodní ředitel společnosti Mobile Industrial Robots pro region CEE. Například autonomní mobilní roboty jsou proto konstruovány tak, aby byly dostatečně robustní pro průmyslové prostředí a zároveň agilní i bezpečné pro dynamické výrobní a logistické procesy.

Jaké změny čekají logistiku v horizontu pěti až deseti let?

-  systemylogistiky@atoz.cz
-  systemylogistiky.cz
-  [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
-  [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
-  [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

STOW ČR DODÁVÁ REGÁLOVÉ SYSTÉMY PRO VAŠE SKLADY JIŽ 25 LET!

Dne 29. července 2021 tomu bylo právě 25 let, kdy se ve třech malých kancelářích v pražských Holešovicích nepočtená skupinka zaměstnanců právě začínající neznámé firmy začala snažit s velkým nadšením nabízet na českém trhu paletové a policové regály z tehdy velmi limitovaného produktového portfolia své mateřské společnosti, Stow International. Příslušenství regálů prakticky neexistovalo, pro mnohé požadavky zákazníků se řešení vymýšlelo. Projekty se malovaly ručně, objednávky se posílaly faxem. Internet byl v plenkách, u mnoha firem se u slova logistika hledal ve slovnících význam slova a maily nebyly samozřejmostí.

Stow International byla v té době malá soukromá společnost vlastněná jedním člověkem. Výroba neměla automatizované procesy, probíhala v nevyhovujících prostorech. V Evropě se otevíraly nové pobočky, mj. i v České republice a uzavíraly se smlouvy s distributory. Společnost nabízela pouze paletové regály PAL RACK, vjezdové regály, policové regály Stowshelf a Midirack.

MODERNÍ REGÁLY A SYSTÉMY SKLADOVÁNÍ STOW S PŘÍSLUŠENSTVÍM

Ze společnosti Stow Int., jejíž historie sahá mnohem dále do minulosti, se stal v průběhu let jeden z největších a respektovaných světových výrobců průmyslových regálů s osmi nejmodernějšími plně automatizovanými výrobními závody, nabízející vedle svých tradičních regálů paletových, vjezdových a policových i regály konzolové, pojízdné paletové, plošiny, konstrukce pro tzv. miniloady, automatizované sklady drobného zboží, regály pro automatizované sklady palet a v neposlední řadě i systémy se StowAtlas radio-shuttle a nově i 2D shuttle z vlastní produkce. Úspěšně byly na trh uvedeny i opláštěné regály (tzv. SILA) pro automatizované sklady s výškami nad 40m, kterých zejména v západní Evropě nainstalovala firma STOW již dlouhou řadu. Firma STOW se stala také dodavatelem regálových systémů pro mnoho výrobců manipulační techniky, kteří tak využívají nejen naše know-how, ale plní i další skladové a výrobní haly regály STOW. Naše výrobky využívá i řada systémů integrátorů implementujících plně automatizované sklady.

NAŠI ZÁKAZNÍCI ROSTOU S NÁMI

Z malé firmy STOW ČR s jedním ředitelem, sekretářkou, jedním obchodním zástupcem a jedním technikem jsme se díky usilovné a obětavé práci všech zaměstnanců, a hlavně díky našim zákazníkům vypracovali do čela pomyslného řebříčku prvotřídních hráčů, kteří se stejně jako před 25 roky se stejným zápalem vrhají do projektů našich klientů, kterých za rok prodají



více než čtyři tisíce. Z obchodních zástupců i techniků nabízejících regály se stali poradci a uznávaní odborníci nejen na bezpečné skladování různého druhu zboží a materiálu, ale i odborníci na intralogistické procesy a způsoby manipulace s materiálem. Cílem je poskytnout všem zákazníkům produkty a hlavně servis nejvyšší kvality. Velkou satisfakcí pro nás je, když se k nám zákazníci vracejí, a máme radost z toho, když i jejich podnikání vzkvétá. Velkou inspirací jsou neotřelá zadání a požadavky vizionářských logistiků.

Děkujeme všem!

stow 
one brand, one company

Kontaktní údaje:
Modletice 141
251 01 Říčany

www.stow.cz

PALIVOVÁ KARTA NEZNAMENÁ JEN NIŽŠÍ CENU NAFTY

V segmentu palivových karet pokračuje odklon od karet karetních společností ke kartám sítí čerpacích stanic. Firmy nechtějí platit poplatky a snaží se získat slevy na tankování při zachování kvality paliv a smysluplné velikosti akceptační sítě. Dalším trendem je rostoucí preference tankovacích karet se zvýhodněnou plošnou cenou oproti kartám se slevou z totemových cen.

Článek připravil **Petr Neckář**



.....
Co začíná ovlivňovat způsob provozu firemních vozidel, včetně plateb za jejich provoz, je elektromobilita. Jestliže se naplní evropské plány, elektromobilita výrazně zamíchá kartami nejen mezi poskytovateli karet.
.....

Zájem o tankovací karty mezi dopravci neustále roste. „Stejně tak se pravidelně zvyšuje i počet karet, které máme v Evropě v oběhu, meziročně řádově v desítkách až stovkách tisíc. Tankovací karty se staly v podstatě univerzálním platidlem, jímž je možné hradit nejen tankování, ale také mýto, poplatky za tunely či mosty nebo parkování a servisní poplatky. Zákazníci očekávají, že dostanou všechny výdaje na jedné faktuře, případně si integrují transakční data přímo do firemních účetních aplikací,“ konstatuje Lukáš Ondráček, ředitel české a slovenské pobočky společnosti DKV Euro Service. Doplnuje, že bonusem pro firmy je prodloužená splatnost oproti platbám v hotovosti nebo běžnou kartou a vyřešená DPH nebo spotřební daň. Na tom pandemie nic nezměnila. Zvýšil se však zájem o online nástroje pro plánování, správu a kontrolu vozového parku nebo vyhodnocování nákladů.

KOLIK KARET JE POTŘEBA?

Podle čeho tedy karty vybírat? Při výběru poskytovatele tankovacích karet je třeba si položit několik základních otázek. První je složení vozového parku, pro jaký typ vozidel bude firma karty používat a jestli kartou dokáže pokrýt potřeby všech provozovaných vozidel – od kamionů přes lehká užitková vozidla až po osobní auta. Důležitá je velikost akceptační sítě, která by měla vyhovovat jak současným, tak budoucím potřebám. Zároveň by si měla firma ověřit, jestli jsou karty dostatečně zabezpečené proti zneužití a jaké nástroje pro dohled nad flotilou a kontrolu tankování vydavatel karet poskytuje. Lukáš Ondráček poznamenává, že v neposlední řadě by se měl dopravce zajímat o možnost úhrady alternativních paliv a vůbec o postoj poskytovatele k zelené logistice a nabídce služeb,

„Doprovci chtějí vyřešit vše na jednom místě“

Dnešek přináší rychlý rozvoj technologií a s tím rostou i požadavky na digitalizaci veškerých služeb. Dnes už nikdo nechce vyplňovat například papírové formuláře pro každé mýtné zvlášť, dopravci chtějí vyřešit ideálně vše na jednom místě, prostřednictvím jednoho portálu. A to platí i pro karty. Zároveň potřebují sledovat pohyb vozidel v reálném čase, plánovat trasy ideálně v mapách určených pro nákladní auta a monitorujících aktuální dopravní situaci a k tomu mít přehled o tankování. Potřebují spolehlivý nástroj, pomocí kterého se propojí dispečer nejen s jednotlivými auty a řidiči v nich, ale i se svými zákazníky.

LUKÁŠ ONDRÁČEK
ředitel české
a slovenské pobočky
DKV Euro Service





Česmad Bohemia: v ČR chybí 15 000 řidičů kamionů a 5000 řidičů autobusů.
Více na www.systemylogistiky.cz.

39

SL
SYSTÉMY LOGISTIKY



PETR KOZEL
CEO a předseda
představenstva
VCHD Cargo

„Rozhodování na základě týdenní ceny“

Používáme palivové karty dvou společností. Naši řidiči jimi platí pohonné hmoty a dálniční poplatky. Při výběru těchto poskytovatelů jsme zohledňovali širokou síť čerpacích stanic v Evropě, individuální nastavování cen v jednotlivých státech, poskytování řešení pro platby za používání dálnic v Evropě a řešení vrácení DPH a spotřební daně. To, kterou společnost upřednostníme v tankování pohonných hmot, rozhodujeme na základě týdenní ceny. Používání a obsluha platebních karet jsou velice snadné a jejich ochrana je už dnes obdobná jako u bankovních platebních karet. V systému je možné nastavit různá omezení tak, aby se zabránilo jejich zneužití.

kteřé v tomto směru dokáže poskytnout. „Je dobře si předem prověřit, kolik karet budu potřebovat pro zajištění standardních služeb souvisejících s provozem vozidel. U některých karetních společností je potřeba mít jednu kartu na placení za pohonné hmoty v ČR, další kartu na placení v zahraničí a třetí kartu na placení mýta,“ upozorňuje Damir Durakovič, generální ředitel a prokurista společnosti Axigon.

Společným jmenovatelem bez ohledu na velikost dopravní společnosti je tlak na minimalizaci nákladů. Proto odborníci doporučují se dopředu ujistit, zda palivová karta vůbec přináší smysluplné zvýhodnění cen a zda její využívání s sebou nenese poplatky, které svojí výší přesáhnou realizované úspory. „Za poněkud problematickou

praxi považujeme i přístup ‚opt-out‘, kdy karetní společnost zákazníkům začne fakturovat poplatky za služby, které si přímo neobjednali. Je na zákazníkovi, aby si toho všiml a požádal o ukončení fakturace za nevyžádané služby,“ dodává Damir Durakovič.

MNOzí STÁLE PLATÍ HOTOVĚ

U provozovatelů menších flotil je stále řada subjektů, které i v roce 2021 za nákup paliva platí hotově anebo platební kartou. „Už před pandemií byly benefity bezhotovostních plateb palivovými kartami přitažlivé pro téměř všechny firmy a řadu živnostníků. Tlak na optimalizaci nákladů v důsledku covidu zájem o palivové karty ještě posílil,“ říká Damir Durakovič. V letošním roce pozoruje zvýšený počet živnostníků a malých firem, jež kvůli pandemii prodávají firemní vozidla anebo úplně končí s podnikáním.

MOBILNÍ APLIKACE V KURZU

Během pandemie začaly firmy výrazně více používat možnost plateb prostřednictvím mobilních aplikací. Řidič tak zaplatí přímo u stojanu, aniž by musel přijít do styku s ostatními zákazníky či obsluhou čerpací stanice. „V rámci mobilní aplikace je možné provádět i platby za parkování prostřednictvím navázaných palivových, CNG karet a Energokarty. Možnost zaplatit parkovné bez nutnosti se dotýkat tlačítek či displeje parkovacích hodin během pandemie ještě nabyla na významu,“ doplňuje Damir Durakovič. Rozhodně tedy roste význam mobilních zařízení jak pro správu tankovacích karet, tak i pro samotnou realizaci plateb za zboží a služby související s provozem firemních vozidel.

Fenomén, který již začíná ovlivňovat způsob provozu firemních vozidel, včetně plateb za jejich provoz, je elektromobilita. Naplní-li se plány na evropské úrovni, elektromobilita výrazně zamíchá kartami nejen mezi poskytovateli karet.

Výběr té nejvhodnější karty má vliv na vyšší skutečných úspor.

FOTO: Axigon

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

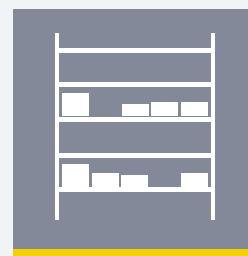
Které palivové karty využíváte?

INZERCE

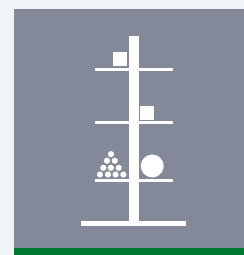
REGÁLY A REGÁLOVÉ SYSTÉMY PROMAN



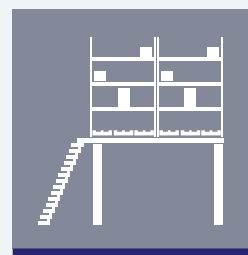
PALETOVÉ REGÁLY



POLICOVÉ REGÁLY



KONZOLOVÉ REGÁLY



OCEĽOVÉ PLOŠINY

- Komplettní dodávka od návrhu až po realizaci
- Inspekční servis regálů po celé ČR
- Naše zkušenosti jsou zárukou vaší spokojenosti

Tel.: +420 469 699 570
proman@proman.cz
www.proman.cz

PROMAN, s.r.o.
Za Pivovarem 830
537 01 Chrudim

Poptávka po spádových regálech je konzistentní a pandemie ji nijak nezasáhla. Spádové regály mají poměrně jasné využití a z toho pramení i zájem uživatelů. V budoucnu lze očekávat růst tohoto segmentu s cílem intenzifikovat skladování vzhledem k nedostatku volných hal.

SPÁDOVÉ REGÁLY: VHODNÉ ŘEŠENÍ PRO HOMOGENNÍ ZBOŽÍ



Článek připravil **Petr Neckář**

Ve vnitropodnikové manipulaci bývají spádové regály využívány k přesnému zásobování výrobní linky a současně jako vyrovnávací řešení, tedy jako meziklad mezi dvěma pracovišti. „Díky nim dochází k optimalizaci toku materiálu oddělením uskladňování a vyskladňování, k optimalizaci skladovaného množství v distribučních skladech, k zajištění krátké doby skladování u zboží omezené trvanlivosti podléhajícího zkáze, a také k úspoře místa minimalizací manipulačních uliček,“ specifikuje Vladimír Příklad, jednatel společnosti Beg Bohemia. Výhodou je i lepší využití prostoru a možnost automatizace přepravy např. stohovacími jeřáby.

Na rozdíl od klasických příhradových paletových regálů pro tento systém stačí pouze dvě manipulační uličky – ulička pro založení a ulička pro vykládku zboží. „Důležitým faktorem vhodnosti této technologie je standardizace rozměrů a hmotnosti skladových jednotek. V úvahu tak připadají mrazírenské, chladiřenské, potravinářské a nápojářské provozy, automotive průmysl, zpracovatelský průmysl a všechny sklady, kde je potřeba skladovat mnoho druhů materiálů, ve velké kapacitě a v režimu FIFO,“ uvádí Zdeněk Karban, specialista pro logistická řešení společnosti Toyota Material Handling CZ.

Palety prvně založené do regálu jsou prvně vyskladněné. Tato přednost spádových regálů se uplatní zejména tam, kde je nutné důkladně hlídat dobu trvanlivosti. „Aplicací tohoto typu regálů se jednoduchým způsobem, hlavně u potravinářského zboží, zamezí překročení expirační doby výrobků. Tím se eliminují budoucí náklady na případnou likvidaci tohoto prošlého zboží, které nelze dále již využít či prodat. Spádové regály jsou ukázkou toho,

jak využít maximum podlahové plochy skladu,“ doplňuje funkce regálů Pavel Halouska, obchodní zástupce společnosti Proman.

INVESTICE VYŽADUJE DŮKLADNOU PŘÍPRAVU

Spádové regály patří mezi velmi specifická zařízení a jejich využití je nutné vždy posoudit individuálně při každém návrhu skladu. Hlavní otázkou, kterou si investor musí položit, je, zda jeho skladované portfolio zboží je vhodné pro tento daný typ skladování. „Je nutné mít na paměti, že v každém ukládacím kanálu by měl být skladován jeden druh zboží. Při návrhu regálů musíme kalkulovat s jednoduchým vzorcem: kolik je navrženo tratí, tolik může být maximálně druhů manipulačních jednotek,“ připomíná Pavel Halouska. Dalším omezujícím faktorem při návrhu tohoto typu regálů je provedení manipulační jednotky – ukládané palety. Zejména je kladen velký nárok na kvalitu a provedení palet a na jedné trati nelze kombinovat dřevěné, plastové nebo kovové palety. Pro každý druh a hmotnost palety je navržen jiný sklon dráhy, případně jiné povrchy válečků.

Má-li být investice do systému efektivní, je nutné věnovat zvýšenou pozornost přípravě. Nejčastější chybou proto bývá absence analýzy ukládaného materiálu. „Je vhodné rozdělit skladové jednotky na několik skupin a pro ty vytvořit bloky s odpovídající hloubkou, aby mohla být využita celá hloubka kanálu a nedošlo ke snížení kapacity skladu. Dále je důležité zaměřit se na druh skladové jednotky. Také nožičkové a ocelové palety významně omezu-

„Vhodné řešení
nabízející
snadnou dostupnost“

Spádové paletové regály využíváme pouze v omezené míře. V současné době tvoří přibližně pět procent naší skladové kapacity a jejich podíl se v nadcházejících měsících navyšovat nechystáme. Naše zkušenosti s nimi jsou pozitivní. Jsou pro nás velmi dobře využitelné pro rychloobrátkové kusy s větším množstvím, jako je například drogistické zboží nebo péče o dítě. Spádové regály jsou zároveň vhodným řešením, které nabízí snadnou dostupnost zboží jak na paletách, tak i pro kusové položky v policích nebo boxech.

PATRIK ŠTASTNÝ
ředitel
distribučního
centra
Mall Group



Spádové regály jsou implementovány díky jejich velké výhodě: jejich provoz umí zajistit dodržení systému FIFO.

FOTO: Petr Neckář

„Obsluha běžnými vozíky i automaty“

Spádové regály patří spolu s vjezdovými regály nebo systémy vysokohustotního skladování dlouhodobě k řešením s lepším využitím objemu skladu – za předpokladu, že zákazník nepotřebuje mít přístup ke každé paletě. Spádové regály stejně jako všechny ostatní paletové regálové systémy mohou být obsluhovány běžnými vozíky i automaty.

**ZDENĚK
KARBAN**

specialista
pro logistická
řešení
Toyota Material
Handling CZ



jí použití standardních válečků a tím se instalace prodražuje,” říká Zdeněk Karban. Doporučuje spádové regály doplnit konvenčními paletovými regály. V nich lze uložit poslední zůstávající paletu, která by jinak blokovala celý kanál, nebo je to místo pro uložení neplánovaných nestandardů. Nesmí se zapomenout ani na přípravu WMS, který musí počítat s tokem palet na jedné skladové adrese.

POPTÁVKY V PŮVODNÍCH OBJEMECH

Při první vlně koronavirové pandemie na jaře loňského roku byl trh se spádovými regály postižen stejně jako celé portfolio regálových systémů. Během okamžiku se investoři ocitli v nejistotě a v bezprecedentní situaci, kdy nevěděli, jakým směrem se bude vyvíjet jejich podnikatelská aktivita. „Okamžitě začali odkládat připravované projekty na vybavení skladů regály na neurčito. Postupem času, kdy se koronavirová situace ustálila a stabilizovala, poptávky a objednávky od investorů se postupně začaly opět dostávat do původních objemů,” říká

Pavel Halouska. Do budoucna předpokládá pozitivní trend při realizacích spádových regálů vzhledem k tomu, že investory v dnešní době nejvíce trápí nedostatek výrobních a skladových kapacit. Aplikace spádových regálů je jednou z možností, jak tento problém vyřešit.

SMĚREM K BEZPEČNOSTI A SPOLEHLIVOSTI

Spádový regál je poměrně jednoduché mechanické zařízení. Trendy jsou proto obdobné jako u ostatních regálových konstrukcí, tedy především tlak na spolehlivost a bezpečnost. „Běžné je také napojování spádových regálů na automatické systémy a vozíky. Dokonce vzhledem k jejich častému využití jako předávací pozice mezi manipulačními zónami a odděleními je to skvělý způsob, jak paletu předat automatickému vozíku,” popisuje Martin Koudelka, vedoucí marketingu společnosti Jungheinrich (ČR).

Závěrem je třeba dodat, že v současnosti existují skladové systémy, které jsou minimálně stejně prostorově efektivní jako spádové regály, jedná se například o mobilní regály, systém shuttle nebo drive-in. „Při návrhu skladu je tedy potřeba v první řadě zohlednit provozní přínosy, jako jsou úspora manipulační techniky a pracovních sil a dodržování systému FIFO,” dodává Patrik Gescheidt, key account manager pro regálové systémy společnosti Linde Material Handling Česká republika.

 systemylogistiky@atoz.cz

 systemylogistiky.cz

 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)

 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

Jaké máte zkušenosti se spádovými regály?

INZERCE

VÝZVA Č. 2: **USTÁT BOUŘI
V EKONOMICE**

**EASTLOG
2021**

23.-24. 9. 2021, 02 UNIVERSUM, PRAHA

**POJĎME SPOLEČNĚ NAJÍT CESTU,
JAK ČELIT LOGISTICKÝM VÝZVÁM**

WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE

ROSTE ZÁJEM O AUTOMATIZOVANÉ RETRAKY

Současné retraky jsou bezpečné, ergonomické a velmi rychlé stroje vhodné pro celopaletovou manipulaci. Největší efektivitu přinášejí ve skladech s vysokou zakládací výškou a intenzivními operacemi, a to s přijatelně širokou uličkou. Postupně vzrůstá zájem i o automatizované retraky.

Článek připravil **Petr Neckář**

Zakládání do velkých výšek v úzkých uličkách vyžaduje použití vozíků specializované konstrukce s výbornou manévrovatelností a efektivní schopností ukládat palety do vysokých regálových úrovní. Zároveň je důležitým kritériem co nejmenší šířka pracovní uličky mezi regály pro manipulaci takovýmto specializovaným strojem. Právě pro tyto náročné aplikace jsou určeny vozíky s výsuvným sloupem, tzv. retraky. V praxi se začínáme setkávat s jejich automatizací.

FINANČNĚ NÁROČNĚJŠÍ ŘEŠENÍ

Projekty zaměřené na dodávky automatizovaných retraků jsou náročnější finančně i realizačně, a to ve srovnání s jednoduchou přepravou z bodu A do

bodu B. „V případě automatických retraků se už většinou jedná o plné propojení s WMS systémy zákazníků. Jak manuálně řízené, tak nově i automatické retraky zpravidla obsluhují celý sklad se stovkami paletových pozic,“ říká Jan Kohák, produktový manažer pro skladovou techniku společnosti Toyota Material Handling CZ. Retrak je vhodným typem stroje i pro obsluhu bezuličkového regálového systému s jednotkami radioshuttle. Právě tyto operace zvládá automatizovaný retrak hravě. Jde totiž o opakovanou systémově řízenou činnost.

AUTOMATIZOVAT A INOVOVAT

Potenciální zájem firem o automatizované retraky a automatizaci jako takovou stále stoupá, zvláště

tě je to patrné s rozvolňováním po pandemii, kdy skladové firmy znovu oživily své rozvojové projekty. „Praktický dopad lze však očekávat až v příštích letech, a to vzhledem k časově náročné přípravné fázi a také vzhledem k aktuálním problémům dodavatelů s nedostatkem elektronických součástek,“ konstatuje Vladislav Závěský, specialista produktové podpory společnosti Linde Material Handling Česká republika.

Automatizované retraky jsou inovativní. Novinky se zaměřují hlavně na bezpečnost, úsporu energie a ergonomii. Jednou z inovací je autokalibrace 3D kamery založená na nové generaci softwaru, která zajišťuje přesnější určení polohy nákladu, což umožňuje rychlejší detekci správného objektu pro manipulaci. „Tato nová schopnost ušetří 15 až 20 sekund na každou operaci nakládky nebo vykládky,“ upozorňuje Vladislav Závěský. Když se tyto manipulační časy v rámci směny sečtou, jedná se o nezanedbatelnou časovou úsporu. Poptávka po automatizovaných retracích většinou přichází od průmyslových nebo potravinářských výrobců. „V souvislosti s rozvojem možností financování projektů automatizace formou dlouhodobého pronájmu, delšího než u manuálně řízených vozíků, očekáváme navýšení poptávky i od firem nabízejících logistické služby. Pro každého investora je dů-



I v segmentu retraků je patrný trend nástupu lithium-iontových baterií.
FOTO: Jungheinrich (ČR)

„Definice drah pro plnou rychlost retraků zvyšuje efektivitu“



Ve skladu máme definovány dráhy, kudy retraky bezpečně jezdí plnou rychlostí. Máme sklad velký jako zhruba sedm fotbalových hřišť. Zboží se z retraku vykládá na jedné straně skladu, přejezdové trasy jsou poměrně dlouhé. Je tedy rozdíl, jestli retrak jede plnou nebo omezenou rychlostí. Podstatně to zvyšuje efektivitu. Kdybychom nevyužívali retraky s plnou rychlostí, museli bychom mít víc strojů a víc lidí.

PETR ŘIČAN
operations manager
Tech Data Distribution



Při výběru konkrétního retraku hraje roli řada faktorů. Patří mezi ně celková hmotnost versus užitečné zatížení a také například rychlost zvedání/spouštění versus spotřeba energie.



FOTO: Petr Neckář

ležitá návratnost investice, která se i u automatů bude postupně zkracovat," podotýká Jan Kohák.

VÝBĚR NEJEN PODLE NOSNOSTI

Jak dodává Petr Tomeček, produktový specialista společnosti Hyster CZ, robotické vozíky jsou čím dál více oblastí zájmu v odvětví manipulace s materiálem, nicméně i pro standardní retraky je k dispozici řada možností asistence řidiče, které mohou výrazně usnadnit práci. Jde například o světla, kamery, systémy detekce objektů, telematiku a další prvky.

Dodavatelé manipulační techniky, jak bylo předesláno, retraky neustále inovují, tato manipulační technika je vybavena např. řadou bezpečnostních asistenčních systémů. Při zvedání do výšky 13,5 m je důležitá rychlost, ale také pomoc řidiči bezpečně odložit nebo vyzvednout paletu bez poškození sousedního zboží. „Při výběru konkrétního retraku hraje roli řada faktorů. Patří mezi ně celková hmotnost versus užitečné zatížení, dále rychlost zvedání/spouštění versus spotřeba energie. Retraky by rovněž měly dosáhnout rovnováhy mezi přesností pohybu a rychlostí,“ uvádí Petr Tomeček. Dalším důležitým hlediskem je řidič vozíku (rolí hraje jeho šikovnost), který musí být řádně proškolen. Dále to, jak může být podporován při zakládání a vyskládání palet ve výškách nebo při práci na úrovni země. V tom, jak doplňuje Petr Tomeček, pomáhá celá řada prvků a systémů: komunikace se strojem přes dotykový displej, systémy detekce osob, programování výšek jednotlivých pater regálů, laserové ukazatele polohy vidlic, kamerové systémy, kabina do mrazírenských provozů atd.

Záleží i na výběru typu baterie. I v segmentu retraků je zaznamenáván trend nástupu lithium-iontových baterií. „V České republice jsme v letošním roce prodali přes 40 procent retraků vybavených právě lithium-iontovou baterií,“ konstatuje Martin Koudelka, vedoucí marketingu společnosti Jungheinrich (ČR). Jan Kohák doplňuje: „Zhruba každý třetí retrak dodaný naší firmou je vybavený lithium-iontovou baterií a dá se očekávat nárůst podílu těchto baterií na celkových prodejkách.“

STANDARD DOPLŇUJÍ VERZE PRO SPECIÁLNÍ APLIKACE

Díky technologii výsuvného sloupu mohou retraky operovat v uličkách širokých od přibližně 2,7 metru. Samozřejmě je možné je využít i k převozu palet na střední a dlouhé vzdálenosti. K těmto činnostem existují ale vhodnější vozíky. Jak sděluje Martin Koudelka, zajímavé jsou pak speciální verze

retraků, jako je například vozík vybavený vysoce elastickými pneumatikami, díky čemuž zvládne i jízdu po méně kvalitním povrchu, např. po zámkové dlažbě nebo asfaltu. Díky tomu je možné v méně náročném nasazení jedním vozíkem vyložit kamion z boku na venkovní ploše, převézt zboží dovnitř a zaskladnit ho do vysokého regálu. Další speciální verze jsou pak čtyřcestné retraky pro manipulaci s tyčovým materiálem.



Víte, jaké výhody by vám přinesly automatizované retraky?



„Počítá se každý centimetr“

Oblastí, která je u retraků rozvíjena, je způsob využití lithium-iontových baterií, které šetří místo a umožňují provoz v užších šířkách uličky. Ve skladu se počítá každý centimetr, což je důležité při zvažování stopy a poloměru otáčení retraků. Lithium-iontové baterie jsou poměrně novou technologií, která to může podpořit, protože mají potenciál ukládat více energie do menšího prostoru.

PETR TOMEČEK, produktový specialista, Hyster CZ

INZERCE

VÝZVA Č. 3: **DIGITALIZOVAT
A ROBOTIZOVAT**

EASTLOG
2021

23.-24. 9. 2021, O2 UNIVERSUM, PRAHA

POJĎME SPOLEČNĚ NAJÍT CESTU,
JAK ČELIT LOGISTICKÝM VÝZVÁM

WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE

K ROZŠÍŘENÍ INTERNETU VĚCÍ PŘÍSPĚJE I ROZVOJ 5G SÍTÍ



FOTO: GS1 Czech Republic

Článek připravil **David Čapek**

Internet věcí přináší rozsáhlé možnosti využití jak pro efektivnější skladovou logistiku, tak i pro řízení a plánování přeprav. Uplatňuje se nezřídka v kombinaci s dalšími pokročilými technologiemi, jako je virtuální a rozšířená realita, umělá inteligence nebo radiofrekvenční identifikace (RFID).

Předpokládáný další rozmach internetu věcí bude znamenat pro logistické odvětví nové příležitosti. „Manažeři logistiky budou moci snadněji sledovat zboží, monitorovat jeho stav, rozdělovat zdroje, snižovat náklady na přepravu a zajišťovat bezpečné doručení do skladu nebo jiné místo určení,“ vysvětluje Jan Kodada, ředitel obchodu a marketingu a prokurista ve společnosti Gebrüder Weiss. Využití internetu věcí podle něj v široké míře závisí i na implementaci souvisejících kompatibilních technologií na straně zákazníků. Firmy budou na tento posun samozřejmě potřebovat čas a také adekvátní prostředky.

Počty předmětů, které jsou zapojeny do internetu věcí, již nyní celosvětově přesáhly deset miliard. „Do budoucna se odhaduje další masivní nárůst. Jedná se o různé aplikace napomáhající sledovatelnosti zboží, pomáhající predikcím budoucího vytížení skladu i optimalizaci techniky,“ vyjmenovává Luboš Doležal, obchodní ředitel ve společnosti Kody.

NEJEN SLEDOVÁNÍ POLOHY ZBOŽÍ

Princip internetu věcí (Internet of Things neboli IoT) spočívá v tom, že elektronicky identifikovatelné objekty jsou sledovatelné příslušnými systémy pro management skladu nebo plánování přepravy. Tato data pak může využívat jak ten, kdo produkty vyrábí a například připravuje k expedici z výrobního závodu, tak i přepravce nebo logistická firma. Ta následně zajišťuje další distribuci těchto produktů v souladu se zadáním klienta. „Nejde jenom o sledování polohy zboží, dostupné mohou být v podstatě jakékoli údaje, které jsou kompatibilní s příslušným elektronickým systémem řízení. Právě v kompatibility dat je možné spatřovat jistou výzvu, zejména pokud se mají údaje využívat ve více systémech než jednom, například u výrobce a u logistického partnera, potažmo odběratele,“ podotýká Jan Kodada. Zásadním momentem je také správné a přesné zadání samotných dat k jednotlivým

**„CHYTRÉ SYSTÉMY SBĚRU
A VYHODNOCOVÁNÍ DAT JSOU
CESTOU K VĚTŠÍ BEZPEČNOSTI
A EFEKTIVNĚJŠÍ SPRÁVĚ
SKLADOVÝCH PROSTOR.“**

Princip internetu věcí (Internet of Things neboli IoT) spočívá v tom, že elektronicky identifikovatelné objekty jsou sledovatelné příslušnými systémy pro management skladu nebo plánování přepravy. Tato data pak může využívat jak ten, kdo produkty vyrábí a například připravuje k expedici z výrobního závodu, tak i přepravce nebo logistická firma. Ta následně zajišťuje další distribuci těchto produktů v souladu se zadáním klienta. „Nejde jenom o sledování polohy zboží, dostupné mohou být v podstatě jakékoli údaje, které jsou kompatibilní s příslušným elektronickým systémem řízení. Právě v kompatibility dat je možné spatřovat jistou výzvu, zejména pokud se mají údaje využívat ve více systémech než jednom, například u výrobce a u logistického partnera, potažmo odběratele,“ podotýká Jan Kodada. Zásadním momentem je také správné a přesné zadání samotných dat k jednotlivým



ARETE



KOMPLETNÍ DEVELOPERSKÝ SERVIS PRO VAŠE PROJEKTY KDEKOLIV, KDE VÁM FUNGUJE BYZNYS

**Výstavba průmyslových nemovitostí
se zajištěnou komplexní správou
– starejte se o svůj byznys ne o svou
nemovitost**

Hledáte prostory pro výrobu nebo skladování? Rozšiřujete kapacity vaší společnosti? Přenechejte starost a zabezpečení developmentu a správy nemovitostí našemu profesionálnímu týmu s dlouholetou praxí. Náš zkušený tým odborníků zajistí kompletní životní cyklus vaší nemovitosti a případný další rozvoj kdekoliv v regionu střední Evropy.



PŘIPRAVUJEME PRO VÁS NOVÉ PARKY

v Plzni, Zlínském kraji a na Slovensku

Referenční projekty:

ARETE Park
Nové Mesto
nad Váhom



ARETE Park
Uherské
Hradiště

ARETE Park
Veľká Ida



Kontaktujte nás: **Tomáš Novotný** | +420 730 845 756 | tomas.novotny@arete.eu

www.arete.eu



FOTO: Unsplash

produktům do systému. Bez přesných vstupních informací nemůže systém správně fungovat, ať už je na jakékoli technologické nebo objemové úrovni. Samostatnou otázkou je pak podle Jana Kodady zabezpečení dat jako takových před neoprávněným užitím a ochrana před potenciálními hackerskými útoky.

Hlavní přínos IoT spočívá v množství a kvalitě dat, která je možné získávat téměř v reálném čase a na základě kterých lze následně provádět analýzy a odhadovat budoucí vývoj. „Můžeme se tak připravit na sezonní výkyvy, dokážeme provádět prediktivní údržbu na manipulační technice a zajistit tak lepší parametry provozuschopnosti. Podobně je to i s prvky skladové automatizace a vybavením budov, jako jsou ventilace, chladiče, topení nebo i zdroje světla,“ popisuje Luboš Doležal. Příkladem využití je i sledovatelnost a s tím související

rychlosti, průběhu jízdy, čerpání paliva, ale i chování konkrétních řidičů a vše spojit s GPS souřadnicemi. Dají se zapojit i další senzory a hlídat tak teplotu, nárazy, vlhkost a další veličiny, které by mohly ovlivnit náklad. Velké přínosy může pocítit přepravce, servisní partner schopný lépe pečovat o daná vozidla, koncový zákazník a v neposlední řadě i výrobce vozidel, který – pokud je mu to umožněno – získává data o všech svých vozidlech,“ pokračuje Luboš Doležal. Rovněž například tzv. chytré kontejnery jsou zapojeny do internetu věcí a dokážou poskytovat výše zmíněné údaje. Dalším příkladem využití může být zapojení manipulační techniky, které umožňuje prodloužení střední doby mezi poruchami (MTBF) a maximalizuje její využití, nebo případně i nasazení autonomních robotů (AMR) pro manipulaci se zbožím.

cí bezpečnost potravin a léků. Kontrola dodržení podmínek skladování a přepravy zahrnuje mimo jiné sledování polohy zásilky, teplotní rozsahy, ve kterých se pohybovala, vlhkost, šetrnost manipulace apod. Na kybernetickou bezpečnost a ochranu před hackerskými útoky pak podle Luboše Doležala pamatují dodavatelé tzv. Mobile Device Management řešení, která umožňují nejen správu IoT prvků, ale i jejich zabezpečení.

ROSTE POTŘEBA DATOVÝCH PŘENOSŮ

„Internet věcí se bude stále více uplatňovat v návaznosti na rozšíření 5G sítí umožňujících přenos větších objemů dat,“ poznamenává Jan Kodada. Systémy založené na sběru a vyhodnocování dat prostřednictvím chytrých zařízení a senzorů, která se následně přenáší a uplatňují ve fyzickém prostředí, jsou vhodnou cestou mimo jiné k větší bezpečnosti a efektivnější správě skladových prostor.

Řešení založená na internetu věcí usnadňují třeba sledovatelnost čerstvých potravin včetně kontroly skladování a nakládání při dopravě. „Distribuce vakcín proti nemoci covid-19 je též pěkným příkladem. Senzor informuje o své poloze a sleduje teplotu. Víme tak, že vakcína je při podání ve stoprocentním stavu,“ uvádí aktuální příklad Luboš Doležal.

Řadu výhod IoT technologie lze využít i při sledování vozového parku logistických a dopravních firem. „Můžeme sbírat provozní data o motoru, spotřebě,

„Propojení internetu věcí s umělou inteligencí“

V Gebrüder Weiss již nyní využíváme senzory monitorující fyzické prostředí skladu, které kontrolují a upravují například vhodnou teplotu nebo vlhkost prostředí. V následujících letech se dočkáme další fáze vývoje IoT systému, tzv. AIOT, propojující internet věcí s umělou inteligencí. Výsledkem těchto projektů v logistice budou ještě sofistikovanější a rychlejší pracovní postupy.

JAN KODADA
ředitel obchodu
a marketingu,
prokurista
Gebrüder Weiss
ČR



 systemylogistiky@atoz.cz
 systemylogistiky.cz
 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

V čem spatřujete hlavní přednosti internetu věcí pro logistiku?

INZERCE

VÝZVA Č. 4: PŘIJMOUT NOVÉ TRENDY V PRŮMYSLU

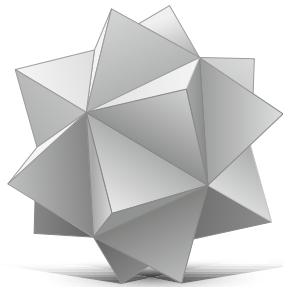
EASTLOG
2021

23.-24. 9. 2021, O2 UNIVERSUM, PRAHA

POJĎME SPOLEČNĚ NAJÍT CESTU,
JAK ČELIT LOGISTICKÝM VÝZVÁM

WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE

Další ročník už
14.-15. října!



Setkáme se
osobně v Aquapalace
Hotel Prague?

OBALKO

ČESKÝ A SLOVENSKÝ OBALOVÝ KONGRES



Hlavní téma kongresu:
Tři dimenze obalu

Už víte, že se chcete zúčastnit?
Tak neváhejte a zajistěte si své místo už teď!
www.obalko.cz/registrace

Pro výrobce a distributory baleného zboží je vstup zdarma.



Děkujeme partnerům, kteří se jako první připojili k 9. ročníku kongresu

POD ZÁŠTITOU: 	ZLATÍ PARTNEŘI: 	STŘÍBRNÝ PARTNER A PARTNER TRÍDĚNÍ: 					
BRONZOVÍ PARTNEŘI: 	PARTNEŘI WORKSHOPŮ: 	SPOLUPRACUJÍCÍ ORGANIZACE: 	SPECIÁLNÍ PARTNEŘI: 	PARTNER KÁVY: 	PARTNER PIVA: 	PARTNER VÍNA: 	PARTNER NÁPOJŮ:
PARTNER E-MAILOVÉ KOMUNIKACE: 	PARTNER TECHNIKY: 	PARTNER DESIGNU: 	HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER: 	MEDIÁLNÍ PARTNEŘI: 	ORGANIZÁTOR: 		



BUDEME PO FIT FOR 55 JEŠTĚ FIT?

Kdo sleduje dění v oblasti emisí a boje proti změnám klimatu, nemusel být příliš překvapen. Nový environmentální balíček Evropské komise nazvaný Fit for 55 sleduje dlouhodobé trendy a navazuje na předchozí evropské politiky. Některými svými ambiciózními cíli však bere dech. To platí mimo jiné o dopravě, na kterou se v tomto článku zaměříme. „Ostré hrany“ balíčku se budou nepochybně ještě obrušovat při dalších jednáních, nic to ale nejspíš neubere ze skutečnosti, že Evropu čeká zelený přerod nebývalého rozsahu.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**



.....
Přísnější emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky podle Evropské komise urychlí přechod na mobilitu s nulovými emisemi tím, že budou vyžadovat snížení průměrných emisí nových automobilů o 55 % od roku 2030 a o 100 % od roku 2035 ve srovnání s rokem 2021. Nové automobily registrované od roku 2035 mají být pouze s nulovými emisemi.

V polovině července přijala Evropská komise balíček návrhů, které si kladou přísnější cíle v oblasti ochrany klimatu, využívání půdy, energetiky a dopravy. Zásadním bodem tohoto plánu je snížení čistých emisí skleníkových plynů do roku 2030 alespoň o 55 % ve srovnání s úrovněmi z roku 1990. V dlouhodobějším horizontu, do roku 2050, se Evropa chce stát prvním klimaticky neutrálním kontinentem na světě. V následujících měsících a letech bude balíček projednávat Rada EU, Evropský parlament a členské země.

55% DOLŮ

Návrhy počítají s uplatňováním obchodu s emisemi v nových odvětvích při zpřísnění stávajícího systému emisních povolenek, výraznějším využíváním energie z obnovitelných zdrojů či vyšší energetickou

účinností. Další cíle předpokládají rychlejší zavádění nízkoemisních druhů dopravy a infrastruktury a paliv na jejich podporu, sladění daňových politik s cíli Zelené dohody, opatření pro předcházení úniku uhlíku a nástroje k zachování a rozšíření přirozených propadů uhlíku. Pokud jde o dopravu, cíl balíček na několik oblastí, za klíčovou novinku však lze pokládat obchodování s emisemi. Přísnější emisní normy CO₂ pro osobní automobily a dodávky pak podle Evropské komise urychlí přechod na mobilitu s nulovými emisemi tím, že budou vyžadovat snížení průměrných emisí nových automobilů o 55 % od roku 2030 a o 100 % od roku 2035 ve srovnání s rokem 2021. Nové automobily registrované od roku 2035 mají být pouze s nulovými emisemi. Aby se zajistilo, že řidiči budou moci po celé Evropě nabíjet nebo napájet svá vozidla ve společné síti, budou muset členské státy rozšířit kapacitu nabíjení v souladu s prodejem automobilů s nulovými emisemi. Na hlavních silničních tazích mají být v pravidelných intervalech instalovány dobíjecí a čerpací stanice: každých 60 kilometrů v případě elektrického nabíjení a každých 150 km u vodíkových paliv.

Návrh se také zaměřuje na leteckou a námořní přepravu, která způsobuje značné znečištění. I zde se předpokládá obchod s emisemi. Nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva vyžaduje, aby letadla a lodě měly přístup k dodávkám elektřiny z čistých zdrojů v hlavních přístavech a na letištích. Iniciativa v oblasti leteckých paliv ReFuelEU Aviation staví na povinnosti dodavatelů paliv mísit stále více udržitelných leteckých paliv do tryskového paliva čerpaného na letištích EU, včetně syntetických

„Více alternativ pro přechod“



MIROSLAV DVOŘÁK
 viceprezident
 Sdružení automobilového průmyslu

Pro efektivní snižování emisí z dopravy je zapotřebí, aby legislativa umožnila nabídnout zákazníkům v přechodové době širší paletu řešení. Z pohledu regulace by tak například vozidla s hybridním pohonem měla i nadále představovat podporovanou technologii. Stejně tak by EU měla vzít v potaz využití syntetických a pokročilých alternativních paliv vyrobených za použití obnovitelných zdrojů energie (vodík, CNG), jejichž přínos by pro dekarbonizaci stávajícího vozového parku byl nesporný. Stanovené cíle musí být nutně navázány na naplňování závazných podmínek všemi členskými státy, pokud jde o rozvoj infrastruktury pro alternativní pohony.



Raben Group přebírá skupinu Bas Group.
Více na www.systemylogistiky.cz.

„Datum zákazů prodeje je chybou“

Nemyslíme si, že by nařízení mělo v tuto chvíli stanovovat datum pro zákaz prodeje aut se spalovacími motory. Stanovení takového data může snahu o ochranu klimatu naopak zhoršit, spotřebitelé si zakoupí ve větší míře vozidla se spalovacím motorem před tímto datem, protože budou svá starší vozidla používat déle. Určitě by měly být reflektovány velmi rozdílné geografické i ekonomické podmínky v jednotlivých členských státech EU.

ROBERT KIML
generální ředitel
Toyota Motor
Manufacturing
Czech Republic



nízkouhlíkových paliv, známých jako e-paliva. Podobně má iniciativa FuelEU Maritime podpořit využívání udržitelných námořních paliv a technologií s nulovými emisemi tím, že stanoví limit pro obsah skleníkových plynů v rámci energie spotřebované loděmi vplouvajícími do evropských přístavů.

Komisařka pro dopravu Adina Văleanová uvádí: „Díky našim třem iniciativám zaměřeným na dopravu – ReFuel Aviation, FuelEU Maritime a nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva – podpoříme přechod odvětví dopravy na systém, který obstojí i v budoucnu. Vytvoříme trh pro udržitelná alternativní paliva a nízkouhlíkové technologie a vybudujeme správnou infrastrukturu, která zajistí široké využívání vozidel a plavidel s nulovými emisemi. Tento balíček nás posune nad rámec ekologizace mobility a logistiky. Je to šance, aby se EU stala vedoucím trhem pro špičkové technologie.“

Své názory vyjádřily už i profesní svazy, kterých se změny zásadně dotknou. „Podle názoru Meziná-

rodní unie silniční dopravy IRU i Sdružení Česmad Bohemia se Komise příliš soustředí na vozidla s nulovými emisemi a nedostatečně zohledňuje přechodné období vedoucí k tomuto cíli. Většina opatření je primárně zaměřena na podporu elektrifikace a používání vodíku, ale tyto technologie nejsou v krátkodobém horizontu připravené pro běžné použití v komerční silniční dopravě,“ říká Martin Felix, tiskový mluvčí Sdružení Česmad Bohemia. Profesní organizace ale podle něj vítá závazné cíle pro členské státy zavést síťovou infrastrukturu pro čerpání alternativních paliv s ohledem na specifické potřeby komerční silniční dopravy a těžkých nákladních vozidel. Dopravci upozorňují na to, že dojde k velkému nárůstu cen přeprav, a to v důsledku vyšších pořizovacích cen vozidel na alternativní pohony, zmiňovaných emisních povolenek a uvažovaných změn zdanění energií.

Svůj pohled připojil také Miroslav Dvořák, viceprezident Sdružení automobilového průmyslu a předseda představenstva Motor Jikov Group: „Automobilový průmysl si je vědom svých závazků vyplývajících z mezinárodních dohod a klimatických cílů. Ve snaze aktivně přispět k řešení globálního oteplování je proto zásadním investorem do vývoje řešení nízké- a bezemisní mobility. Aby toto úsilí nebylo zmařeno, politická reprezentace musí při svých nadcházejících jednáních objektivně vyhodnotit celé spektrum dopadů.“ Navržená regulace bude podle něj zásadním způsobem ovlivňovat nejen životní prostředí, ale i ekonomiku



Jaký máte názor na Fit for 55?

EVROPANÉ CHTĚJÍ ZMĚNU

Boj proti klimatické změně se někdy interpretuje jako zbytečná „libůstka“ ze strany orgánů Evropské unie. Pokud však vezmeme v úvahu poznatky Eurobarometru, který zjišťoval názory přímo občanů Evropské unie, potom je věc docela jasná. Podle výsledků průzkumu zveřejněného v červenci (odpovídalo 26 669 občanů EU) 93 % dotázaných vnímá změnu klimatu jako vážný problém a jako velmi vážný 78 % respondentů. Devět z deseti Evropanů souhlasí s tím, že emise skleníkových plynů by se měly snížit na minimum a zbývající emise by měly být kompenzovány, aby EU do roku 2050 dosáhla klimatické neutrality.

„V přechodném období LNG“



Tím, kdo dopady balíčku Fit for 55 zaplatí, budou jednoznačně spotřebitelé. Připlatí si na ceně zboží. Aby nárůst cen nebyl skokový, je třeba, aby všechna opatření počítala s přechodným obdobím. Příkladem budiž využívání těžkých nákladních vozidel s pohony na LNG. Tato technologie existuje a stát už investoval i stovky milionů do plynových čerpacích stanic. V budoucnu pak počítáme s nástupem vodíku, možná elektřiny.

VOJTĚCH HROMÍŘ, generální tajemník, Sdružení Česmad Bohemia

INZERCE

LS LOADING SYSTEMS

TYROS LOADING SYSTEMS CZ



We are BIM READY

VRATOVÁ A NAKLÁDACÍ TECHNIKA

www.loading-systems.cz



**KLUB
LOGISTICKÝCH
MANAŽERŮ**

Dění v klubu...

V květnu a červnu proběhla dvě setkání Klubu logistických manažerů. Nejdříve jsme online diskutovali o navýsost aktuálním tématu udržitelnosti a v polovině června se pak konal příjemný oběd v restauraci Červený Jelen v Praze.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**



**PATRIK LUXEMBURK
JEDNATEL
STABILPLASTIK**

„ZÁJEM HLAVNĚ ZE ZAHRANIČÍ“

V oblasti recyklovaných plastů cítíme obrovský růst poptávky, v podstatě největší za posledních dvacet let. Hodně přichází z Velké Británie, což dnes přináší výraznější problémy například s proclíváním, ale současně uspokojujeme požadavky z Irska, Norska, Dánska nebo Švédska. Při vědomí už tak podceněných recyklačních kapacit v České republice vidíme jednoznačný trend v tom, že naše možnosti využívají ze 75 procent zahraniční společnosti. U firem na českém trhu je poptávka zatím podstatně nižší. Jinak vidíme obrovský nárůst cen primárních surovin, což jen vítáme, protože tím se pro materiálové recyklátory snižuje cenová konkurence a otevírají se možnosti více uplatňovat sekundární zdroje se všemi pozitivními dopady na životní prostředí.

Udržitelnost hýbe a bude hýbat světem. Hýbe také logistikou? Jak jsou na budoucí vývoj, který souvisí s potřebou omezovat uhlíkovou stopu, snižovat množství dalších emisí či zlepšovat energetickou účinnost připraveni developeři, dodavatelé manipulační a skladové techniky, dopravní a spediční firmy, poskytovatelé 3PL a 4PL, dodavatelé IT nebo vnitropodnikové logistiky výrobních či obchodních firem? Jak se na transformaci vyplývající z Green Dealu a dalších závazků chystají energetika, průmysl, klíčová infrastruktura či stát jako celek? A je na fenomén udržitelnosti se vším, co to přináší, připravena společnost? Těmito tématy se zabývala diskuse Klubu logistických manažerů, která se uskutečnila v pátek 21. května 2021. Vzhledem ke stále platným protiepidemickým opatřením nebylo možné uskutečnit setkání naživo, a tak jsme opět diskutovali online. Průběh debaty a názory některých účastníků najdete v boxech tohoto materiálu.

V polovině června, konkrétně v pátek jedenáctého, jsme se po několika měsících „strádání a odpírání“

mohli vidět opět osobně. A tak byl svolán oběd Klubu logistických manažerů na zasluženou terasu restaurace Červený Jelen v pražské Hyberské ulici. Vládla uvolněná atmosféra, i když některé diskuse měly zcela neuvolněné téma – například pětinásobné zdražení cen zámořské dopravy, akutní nedostatek dílů pro výrobu, drastické prodloužení dodacích časů v rámci dodavatelského řetězce, uzavírání některých automobilek, nedostatek obalového materiálu za přijatelné ceny, rostoucí náklady skladových prostor či trvajících nedostatek lidí ve výrobě. Témat k diskusi bylo opravdu mnoho. Fotogalerii z tohoto setkání najdete na LinkedInu Systémů Logistiky.



VIRTUÁLNÍ DISKUSE A OBĚD

ONLINE O UDRŽITELNOSTI A NA PIVU UŽ NAŽIVO

21/05/2021
11/06/2021



**PAVEL SOVIČKA
GENERÁLNÍ ŘEDITEL
PRO ČR A SLOVENSKO
PANATTONI**

„NEHOSPODÁRNÉ BUDOVY SE PRODRAŽÍ“

Podobně, jako se nedávno řešila minimální úroveň korporátní daně napříč zeměmi, tu bude tlak na zavedení uhlíkové daně, která by měla narovnat nákladové parametry světové produkce i s ohledem na dopady na životní prostředí. Velká část produktů spotřebovaných v Evropě se dnes vyrábí v Číně. Nyní se nezohledňuje dopad na ekologii a sanace následků produkce mimo náš kontinent. Pokud jde o development, v roce 2030 by měly být CO₂ neutrální z hlediska provozu nové budovy a v roce 2050 pak všechny stavby, i ty staré. Kdo nebude mít efektivní budovu, zaplatí vyšší daň.



**TOMÁŠ KUBZA
VEDOUČÍ LOGISTIKY
PENNY MARKET**

„EKOLOGICKÉ A EKONOMICKÉ MŮŽE BÝT SYNONYMU“

V roce 2014 jsme učinili závazek, že do roku 2022 snížíme uhlíkovou stopu za naším produktem nebo výrobky, které prodáváme, o 40 procent. Data za rok 2020 ukazují, že se nám to podařilo o 42 procent. Minulý rok jsme investovali velké peníze do modernizace obchodů. V této chvíli je devět z deseti prodejen vybaveno pouze LED osvětlením. Za logistiku máme eminentní zájem o přechod na paletový pooling, kdy jsme jen vloni zvýšili podíl modrých palet o šest procent. Usilujeme také o růst podílu recyklovatelných obalů pro naše prodejny. Vloni jsme zrecyklovali 70 procent všech obalů, což je například více než 18 000 tun papíru a lepenky. Zkušenost ukazuje, že ekologické a ekonomické může být synonymum.

systemylogistiky@atoz.cz

systemylogistiky.cz

[systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)

[systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

[syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

**S kým debatujete
o budoucnosti
logistiky vy?**

Evropská jednička ve výrobě vrat a dveří

Členy Klubu logistických manažerů v ČR je na sedm desítek logistických profesionálů. Sestává z generálních ředitelů, jednatelů nebo ředitelů logistiky, kteří se každý měsíc setkávají a diskutují o logistických tématech nebo navštěvují logistické provozy. Networkingová platforma vznikla v roce 2006. V případě zájmu o bližší program nebo členství kontaktujte tajemníka klubu Jeffreyho Osterrotha na e-mailu jeffrey.osterroth@atoz.cz nebo na LinkedInu.



JAN TUREK
SUPPLY CHAIN
MANAGER CZ/SK
COCA-COLA HBC ČESKO
A SLOVENSKO

„NEZADRŽITELNÁ UDRŽITELNOST“

Naším cílem je dramaticky snížit emise a zároveň vytvářet řadu opatření, jak vznikající emise kompenzovat. Týká se to nejen výroby a logistiky, ale také používaných materiálů. Pracujeme například na zapojení většího podílu rPET v našich výrobcích. V minulosti se hodně mluvilo o tom, že tyto věci jsou drahé a že nemá smysl je dělat. Nyní se v tom snažíme hledat přidanou hodnotu, protože věříme, že naši zákazníci a spotřebitelé tento přístup stále více oceňují. Jde o nezadržitelný trend a chceme být maximálně vepředu.



FOTO: Martin Mašín



**STANISLAV
MARTÍNEK**
SUPPLY CHAIN
MANAGER
NESTLÉ ČESKO

„UDRŽITELNÉ PROJEKTY JSOU NÁKLADNĚJŠÍ, ALE ČASTO I ŠETŘÍ“

Udržitelnost se promítá do všech našich aktivit. Pokud zůstanu jen na úrovni logistiky, tak jsme se nedávno přestěhovali do nového moderního skladu. Potřeba energií je zhruba o 40 procent nižší než ve starých skladech. A jako další krok firma Hopi připravuje umístění solárních panelů na střechy. Máme na stole rovněž projekt, kdy chceme začít přepravovat palety ze závodů Zora a Sfinx do centrálního skladu pomocí elektrického tahače. Je to sice dražší, ale říkáme si, že to musíme vyzkoušet a získat zkušenosti. Bude to podobné jako se solárními panely před deseti lety. Tehdy stály násobky toho co nyní. V momentě, kdy firmy jako Nestlé půjdou do udržitelných řešení, vše se rozhýbe a ceny poklesnou. Řada podobných projektů znamená vyšší náklady, na druhou stranu i šetří. Příkladem mohou být nové vozíky do skladů s lithium-iontovými akumulátory.

FREDERIC ROTROU
COUNTRY MANAGER CZ
CHEP CZ



„UDRŽITELNOST JE PŘÍLEŽITOST“

Udržitelnost je příležitost ke zlepšení a zefektivnění našich procesů. Za posledních 12 měsíců jen náš tým Supply Chain ve střední a východní Evropě snížil emise oxidu uhličitého o 1,4 milionu tun. Tohoto výsledku dosáhli lepším plánováním tras. Další oblastí je optimalizace prostoru, kdy maximalizujeme naplnění kamionu zvýšením stohu. Pokud jde o dřevo, náš klíčový úspěch spočívá v nákupu, kdy 100 procent dřeva získáváme z certifikovaných zdrojů PEFC a FSC. V loňském roce jsme také představili naše Cíle udržitelnosti do roku 2025, jedním z nich je vysazení dvou stromů za každý, který použijeme. Do roku 2025 také chceme, aby 100 procent naší elektřiny pocházelo z obnovitelných zdrojů a všechny naše provozy byly uhlíkově neutrální. Celkově je udržitelnost příležitostí být lepší.



- Protipožární / kouřotěsná posuvná vrata s označením CE



- Protipožární roleta FlexFire pro velké požární úseky EW30 / EW60



- Dveře z oceli a ušlechtilé oceli pro všechny požadavky na protipožární ochranu

MZ

T30

T90

RS

HÖRMANN
Dveřní a vratové systémy

Především bezpečnost a spolehlivost, ale také například dostupnost náhradních dílů, rychlost otevírání i zavírání nebo izolační schopnosti. To jsou zpravidla hlavní požadavky na sekční vrata v logistických provozech.

PŘI VÝBĚRU SEKČNÍCH VRAT ZOHLEDNĚTE TYP LOGISTICKÉHO PROVOZU

Článek připravil **David Čapek**



Zásadní je pochopitelně i výběr zkušeného a kompetentního dodavatele vrat. Ten by měl být schopen vedle kvalitní montáže pečovat o vrata v průběhu celého životního cyklu a v případech, kdy dojde k jejich poškození či poruše.

VSTŘÍČ KONKRÉTNÍM POŽADAVKŮM

„Každý typ provozu se v požadavcích na vratovou techniku liší, tudíž je potřeba při výběru toho nejlepšího řešení přistupovat ke každému nájemci individuálně,“ přináší pohled průmyslového developera Tomáš Kubín, šéf výstavby společnosti P3 pro Českou republiku a region střední a východní Evropy. Nejen v logistických provozech tak jde o vhodnou kombinaci pro co nejlepší a nejefektivnější příjem a výdej zboží, pokud možno

bez dopadu na provoz skladu, tepelný komfort nebo bezpečnost. Dodatečná instalace vrat je možná, ale relativně složitá a nákladná. „Proto při výstavbě haly na míru vycházíme při výběru vratové techniky i počtu nakládacích ramp vstříc konkrétním požadavkům nájemce. U výstavby bez sjednaného nájemce se snažíme držet vhodný poměr počtu vrat a přímých vjezdů na plochu haly, který je zhruba jedna vrata/rampa na 800 metrů čtverečních, respektive jeden přímý vjezd na 5000 metrů čtverečních plochy,“ konkretizuje Tomáš Kubín.

V rámci úsilí o to, aby sekční vrata co nejlépe „pasovala“ do celkového konceptu průmyslové budovy (skladu), je zapotřebí posoudit konstrukční prvky haly jako například rozteč nosných sloupů na fasádě, která ovlivňuje maximální šířku vrat,

poznává Marek Sýkora, partner Industrial ve společnosti Space Brokers, a doplňuje: „Případně zda je v jejich blízkosti umístěn například mezanin, který naopak může limitovat jejich maximální výšku. Zjednodušeně řečeno, vrata při otevírání musí někde fyzicky zajíždět.“

SPECIFIKA LOGISTICKÝCH PROVOZŮ

V logistických provozech je obvykle menší počet technologií týkajících se vratových systémů uvnitř objektu a více v obvodu pláště. „Převážně se jedná o větší počet nakládacích míst (vrata, límce, můstky). Výbava je zde jednodušší a není kladen důraz na speciální technologie. Nutná je především četnost a dlouhá životnost,“ vysvětluje Tomáš Kouřil, projektový manager ve společnosti Hörmann. Dále



.....
Stále větší důraz se u sekčních vrat klade na maximalizaci energetické efektivity. Souvisí to nejen s rychlostí pohybu a tloušťkou panelů, ale také konstrukčními detaily a doplňky, které zajišťují perfektní funkčnost i po mnoha cyklech otevření a zavření.
.....



FOTO: Spedos

FOTO: Tyros Loading Systems CZ



Jaké vlastnosti a funkce by měla splňovat sekční vrata ve skladech?

 systemylogistiky@atoz.cz

 systemylogistiky.cz

 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)

 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

„Jak zvolit vhodná sekční vrata?“

Samořejmě, že jedním z hlavních kritérií, jak to bývá téměř u každého zboží, je z mého pohledu cena. Respektive lépe řečeno poměr ceny a výkonu. Ovšem hned v závěsu následuje spolehlivost a poskytovaný servis ze strany dodavatele. V současné době je významným kritériem také rychlost dodání.

MAREK SÝKORA
partner
Industrial
Space Brokers



popisuje Josef Hájek, vedoucí technického oddělení ve společnosti Tyros Loading Systems CZ. Pokud jsou vrata umístěna u vyrovnávacího můstku, využívá se stále více vzájemného propojení a automatického návratu do základních pozic zařízení za pomoci jediného tlačítka. To vše je možné propojit i v kombinaci s nafukovacím těsnícím límcem. Pro zvýšení bezpečnosti v okolí vrat dochází k dodatečné instalaci semaforů, zakládacích klínů či majáků. Výsledkem je vyšší bezpečnost v okolí vrat, a to nejen pro obsluhu, ale i samotné zařízení, které není tak často odstaveno z provozu kvůli kolizi. Josef Hájek dodává: „Budoucnost sekčních průmyslových vrat vidím ve větším propojení s ostatními zařízeními a doplňky a vzdálené kontrole vrat. Bude tak možné lépe a efektivně provádět kroky vedoucí k minimalizování vyřazení zařízení z provozu a prodloužení jejich životnosti.“

Stále větší důraz je kladen jak na bezpečnost provozu sekčních vrat, tak i jejich automatizaci a maximalizaci energetické efektivity. „Z pohledu ovládání a bezpečnosti je to například jednoduchý hřídelový pohon, který umožňuje také rozpoznat překážku a ihned reverzovat. Tím pádem sekční vrata nemusí být vybavena dodatečnými bezpečnostními prvky. Pokud se jedná o sklady s řízenou teplotou, pak jsou to například silnější panely,“ uzavírá Ondřej Štěrba.

je zapotřebí určit, zda se jedná o sklad chladírenský. K tomu je pak, jak podotýká Tomáš Kouřil, nutno přistupovat jiným způsobem. Tyto chladicí sklady potřebují větší důraz na izolaci a tepelnou propustnost. Místo u chladírenského skladu má standardně můstek, který je osazen více do haly, aby vrata dojížděla před můstkem na spodní izolaci můstku nebo až na samotnou komunikaci.

dochází k lepšímu ovládání s menším rizikem poškození vrat z důvodu chybného ovládání. Zároveň jsou vrata i bezpečnější díky hlídání spodní hrany vratového křídla a předejde se tak nebezpečné situaci. V neposlední řadě není nutná přítomnost obsluhy po celou dobu uzavírání vrat a pracovník skladu se tak může věnovat dalším činnostem,“

„Aniž bychom znali danou situaci ve skladu, nelze definovat správnou specifikaci sekčních vrat,“ upozorňuje Ondřej Štěrba, produkt manažer ve společnosti Spedos. Vzhledem k tomu, že existují různé typy logistických provozů, je nutné již na začátku odpovědět na základní otázky, mj. jaká bude četnost otevření za hodinu a den, jak budou vrata ovládána (např. automatické/mechanické zdroje impulsů), zda jde o vytápěné/nevytápěné provozy, jaký je design vrat (např. prosklení, vestavné dveře) a podobně. „Všeobecně se dá říci, že základními požadavky na sekční vrata v rámci logistických center je jednoduchá obsluha, dlouhodobá životnost a dobrý součinitel prostupu tepla,“ shrnuje Ondřej Štěrba. Ve většině případů jsou sekční vrata vybavena také průzorem (okno) pro kontrolu stavu před vraty a vzájemnou blokadou s vyrovnávacím můstkem.

BEZPEČNOST A EFEKTIVITA

Které trendy jsou v kategorii sekčních vrat v dnešní době určující? Velký důraz se klade mimo jiné na oblast pláště haly – jde o vrata drive-in a sekční vrata na nakládacích místech. „Zde je stále kladen požadavek na rychlost vrat k minimalizaci tepelných ztrát,“ konstatuje Tomáš Kouřil.

V současnosti je také již standardem impulsní ovládání jak pro směr nahoru, tak i dolů. „Díky tomu

INZERCE

 **Gebrüder Weiss**
transport a logistika





Renáta Horváthová: ZKUŠENOSTI, ZKOUŠKY I PÁDY? TO JE NUTNÁ INVESTICE DO SEBE

V roli senior operations manažera pro distribuční centrum Amazonu v Dobrovízi Renáta Horváthová působí dva a půl roku. Má zodpovědnost za bezpečnost, kvalitu a produktivitu na denní bázi pro oddělení Inbound, které zajišťuje příjem a naskladnění zboží do distribučního centra. Toto oddělení aktuálně zaměstnává až 1200 pracovníků.

Článek připravil **Petr Neckář**



Renáta Horváthová říká, že jít mimo komfortní zónu dává v mnoha ohledech příležitost k růstu.

FOTO: Amazon

Úkolů, které má Renáta Horváthová na starost, je několik a na různých úrovních. Za ten nejdůležitější považuje péči o oddělení, které vede a nese za něj zodpovědnost. „Společným cílem všech oddělení je být produktivní a uspokojit koncového zákazníka, proto je naše každodenní spolupráce nezbytná. Naším hlavním cílem je být efektivní a neustále optimalizovat všechny procesy na minimum potřebného času při zachování bezpečnosti našich zaměstnanců a kvality jak práce, tak produktů,“ říká Renáta Horváthová. Za osobní cíl považuje především vést všechny zaměstnance k práci, která je bude bavit a díky níž budou mít příležitost k profesnímu růstu.

VÝZVA: PRUŽNĚ REAGOVAT

Oddělení Inbound zajišťuje veškeré kroky nutné k tomu, aby došlo k bezproblémovému naskladnění zboží, které přichází do distribučního centra. Celý proces zahrnuje tři klíčové oblasti: vyložení zboží z kamionu, příjem zboží a jeho umístění do tzv. picktowerů, tedy regálů pro uskladnění zboží. „Abychom následně mohli zboží zpětně dohledat, dochází ve druhém kroku ke spárování štítku a kódu zboží. V tomto okamžiku si ho již může zákazník objednat on-line a zároveň zde činnost Inbound oddělení končí. Vyřízení zákaznických objednávek, zabalení zásilky a doručení k zákazníkovi pak spadá pod oddělení Outbound,“ stručně vysvětluje Renáta Horváthová.

Její pracovní dny jsou z velké části zaplněny pravidelnými meetingy na denní, týdenní či měsíční bázi, dále kontrolou výsledků daného oddělení i celé budovy distribučního centra. „Moje práce je široce zaměřena na strategická setkání, ať už

„Renáta Horváthová v datech“

1998–2003 **Studovala na Technické univerzitě v Košicích**, absolvovala Hutnickou fakultu, obor sklo a keramika.

2008–2015 **Pracovala ve společnosti Procter & Gamble (Rakona v Rakovníku)**. Šlo o začátek její kariéry, získávala zkušenosti z práce pro mezinárodní korporát, v němž postupně vystřídala celkem čtyři pozice. Působila tam např. jako líder plánování výroby finálních produktů či jako procesní inženýr.

2015–2021 **Aktuálně působí v Amazonu, konkrétně v distribučním centru Dobrovíz**. Nejprve tam do roku 2016 působila jako IB operations manager. Poté měla zodpovědnost za vedení kvality za celou budovu PRG2. Od roku 2019 působí ve funkci senior operations manager.

„Zajímavosti z praxe“

- 6** Renáta Horváthová má 6 přímých podřízených.
- 15** Celkem 15 kilometrů dopravníků je v distribučním centru Amazonu v Dobrovízi.
- 1000–1200** V oddělení Inbound, v němž Renáta Horváthová pracuje, je 1000–1200 zaměstnanců.
- 2013** V roce 2013 Amazon v Česku otevřel centrum vráceného zboží, které později přesunul na Slovensko.
- 2015** V roce 2015 zahájilo provoz distribuční centrum v Dobrovízi u Prahy.

v reakci na aktuální požadavky nebo pro plánování a realizaci strategických cílů, týkajících se samostatných projektů, kontinuálního zlepšování inbound procesů nebo spolupráce například strukturou distribučního centra,“ uvádí Renáta Horváthová.

Velkou část své agendy věnuje práci s týmem během pravidelných osobních setkání, kde společně řeší motivaci zaměstnanců a jejich podporu v rámci osobního rozvoje. Nejvíce si na své práci cení toho, že žádný její pracovní den nikdy nevypadá stejně jako jiný. Výzvou pro ni bývá schopnost pružně reagovat na měnící se podmínky. Jak říká, nestačí mít pouze plán A, ale vždy je třeba mít připraveno i náhradní řešení.

NIKDY SE NEVZDÁVAT PŘEDEM

Renáta Horváthová má ráda pořádek a standardy a je přísná v první řadě na sebe, ale vyžaduje vysokou míru profesionality i od svého okolí. „Můj tým považuji za svou rodinu, jsem za něj vděčná, a to jak za všechny členy minulé, tak ty současné i budoucí. Učí mě neustálele pokoře a cítím vůči němu velkou zodpovědnost i závazek,“ podotýká Renáta Horváthová. Její heslo zní: Nikdy se nevzdávat předem. Vždy, jak uvádí, existuje řešení a je třeba nebát se požádat o pomoc. V posledních letech se naučila nebrat si věci osobně.

A jaké je pro ni být ženou v logistice? „Je těžké to generalizovat, ale věřím, že prostor v logistice je ohromný bez ohledu na to, odkud člověk přichází. E-commerce a na ni navázaná logistika bezpochyby stále roste a je budoucností mnoha byznysů. Nikdy jsem nepociťovala rozdíl v tom, že jsem žena a že bych neměla potřebnou míru autority,“ konstatuje Renáta Horváthová. Dodává: „Tradičně více mužské prostředí mě nutilo pracovat, a hlavně přemýšlet více logicky, ale můj ženský pohled na některé oblasti logistiky bývá kolegy ceněný.“

BEZ VNITŘNÍCH CÍLŮ TO NEJDE

Jaký je její recept na úspěšné působení ženy v logistice? „Nedovolím si tvrdit, že by můj recept mohl být zaručeně úspěšný. Ze své zkušenosti

věřím, že je důležité zachovat si integritu jako osobnost, případně na ní neustále pracovat. Důležité je také stanovit si vnitřní cíle a dokázat se ztotožnit se směřováním společnosti, pro kterou pracuji. Být její součástí,“ specifikuje Renáta Horváthová. Doplnuje, že jít mimo komfortní zónu dává v mnoha ohledech příležitost k růstu. „U žen je základ nepodceňovat se. Nebát se pracovat v konkurenčním či mužském prostředí, v prostředí jiných kultur, nestydět se a nebát se riskovat. To považuji za klíčové.

Vše nemusí být perfektní hned od začátku. Trpělivostí, pílí, a hlavně vlastní cestou se k tomu dá postupně dopracovat. Základem úspěchu je znát své cíle a vytvořit si plán, jak jich dosáhnout,“ podotýká Renáta Horváthová.

Je ráda za všechny zkušenosti, zkoušky i pády. To vše vnímá jako nutnou investici do osoby, která je z ní dnes, a přestože některé momenty nebyly jednoduché, s odstupem času by neměnila nic.

NEZAPOMÍNÁ NA VOLNÝ ČAS

Velkou vášní této manažerky je cestování. Tomu věnuje mnoho energie jak na samotných cestách, tak při plánování, například při přípravě delší expedice do hor. Ráda objevuje ta nejdlejší místa naší planety, kde je nutné vystoupit ze své komfortní zóny. Dalším koníčkem a odpočinkem je pro ni rozhodně pravidelné cvičení. Ráda si také zajde do kina nebo si přečte zajímavou knihu.

„NESTAČÍ MÍT POUZE PLÁN A, VŽDY JE TŘEBA MÍT PŘIPRAVENO I NÁHRADNÍ ŘEŠENÍ.“

Ptejte se Renáty Horváthové

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky



DOPRAVNÍ
DATABANKY
POD LUPOU

DACHSER
Intelligent Logistics



Dopravní databanky očima

Jana Poltera

Jaký vývoj v poslední době podle vás databanky zaznamenaly, jaké trendy reflektují?

Databanky se snaží předcházet vzniku takzvaných fantomových přeprav a posilují bezpečnostní procesy, a to jak při vstupu na burzu přeprav a nákladů, tak i v oblasti ochrany dat.

DALŠÍ DOTAZY NA JANA POLTERA:

V dnešní době již nejsou spediční databanky nebo také tzv. burzy nákladů a volných vozů jen pouhými databázemi, kde uživatelé naleznou aktuální nabídku jednorázových volných přepravních kapacit či přeprav.

Co vše dnes databanky nabízejí? Kterou databanku využíváte vy a proč? Co je pro vás při výběru nejzásadnější? Co byste navíc uvítali v rámci jejich rozvoje?

ODPOVĚDI NA OTÁZKY NAJDETE ZDE:



WWW.SLBOOK.CZ/
LOGISTIKAPODLUPOU



Zaostřeno

ZÁKAZNÍK A JEHO LOGISTICKÝ PARTNER. JAK TO FUNGUJE?

Vztah mezi poskytovateli logistických služeb a jejich zákazníky se nijak zvlášť neliší od situace v ostatních odvětvích. Předpokladem každé úspěšné spolupráce, nejen v logistice, je nepochybně vzájemná důvěra, spolehlivost a flexibilita v rámci poskytovaných služeb.

Článek připravil **David Čapek**

7 Z hlediska kvality zajišťování logistických služeb je podstatná například dostatečná volná a dostupná flexibilní kapacita, která pokrývá potřeby zákaznických firem, ať už se jedná o oblast skladování nebo transportu. „Nezáleží primárně na velikosti partnerské logistické společnosti, ale na její schopnosti a ‚know-how‘, jak umí zajistit potřebné transportní kapacity – například ‚modelem spedice‘ – což v konečném důsledku přináší celkově lepší podmínky pro naši společnost,“ komentuje Mária Schlée, category manažerka společnosti Pivovary Staropramen. Výhodou je podle ní i určitá unikátnost poskytované služby, například nastavení udržitelného procenta podílu lidské práce na celkových nákladech, což v aktuální makroekonomické situaci, v oblasti možných narůstajících tendencí, představuje významný plusový předpoklad.

„PŘEDPOKLADEM ÚSPĚŠNÉ SPOLUPRÁCE V LOGISTICE JE DŮVĚRA, SPOLEHLIVOST A FLEXIBILITA.“

SPOJENÍ PŘEPRAV A SKLADOVÝCH OPERACÍ

Plzeňský Prazdroj využívá jako poskytovatele logistických služeb smluvní dopravce, kteří ovšem kromě přepravy vykonávají v příslušném depu i skladové operace. „Právě zastřešení skladových a transportních služeb pod jednu entitu je výchozí premisou pro úspěšnou spolupráci. Díky němu pak jako objednavatel neřešíte vztah mezi skladem a dopravou,“ podotýká Marek Prach, ředitel distribuce a logistiky v Plzeňském Prazdroji. Společnost navíc preferuje, aby jeden operátor měl vždy maximálně dvě depa v oblasti, kde působí. „Klíčovým faktorem dlouhodobě udržitelné a kvalitní spolupráce je otevřená kalkulace nákladů, a to až na elementární úroveň. Takový vztah totiž umožňuje reagovat pružně na měnící se podmínky,“ vysvětluje Marek Prach a pokračuje: „Smluvní cyklus je pětiletý, tudíž vždy po uplynutí této doby děláme u konkrétního depa tendr. Jinak pouze v případě, kdy servisní ukazatele konkrétního depa nesplňují naše přísné požadavky.“

Veškeré plánování tras, dispečink a fakticky jakýkoliv kontakt se zákazníkem (kromě vlastního doručení piva) realizuje Plzeňský Prazdroj v rámci interního oddělení distribuce. „Využíváme systém, který nám umožňuje v reálném čase sledovat a vyhodnocovat doručování objednávek. Včetně toho, jak se předpokládaný čas doručení liší či neliší od času, který jsme slíbili zákazníkovi. Kromě toho máme vůči poskytovatelům na-

staveno i automatické vyúčtování poskytnutých služeb a následnou samofakturaci,“ popisuje Marek Prach.

Jako klíčové ukazatele výkonnosti (KPI) vyhodnocuje Plzeňský Prazdroj na denní bázi tzv. Volume Delivered On Time (VDOT), tedy celkové množství dodaných hektolitrů z objednávek pro konkrétní den, a také Delivery Time Window Adherence (DTWA), tj. počet objednávek dodaných v rámci dvouhodinového časového okna. Nedílnou součástí úspěšné spolupráce je i pravidelná a otevřená komunikace, jako je sdílení předpokládaných objemů na měsíční bázi, předsezonní setkávání se všemi dopravci v jejich depech a také strategické setkání jednou ročně.

PRŮBĚŽNÉ VYHODNOCOVÁNÍ

Jedním z důležitých ukazatelů spolupráce je pro řetězec Penny mimo jiné rychlost reakce na případné poruchy, tedy jak rychle je servisní partner schopen poskytnout nejen kvalifikované techniky, ale i náhradní díly. „Kvalitu oprav, případně poruchovost zařízení průběžně vyhodnocujeme,“ poznamenává Tomáš Kubík, manažer komunikace a tiskový mluvčí společnosti Penny Market.

Řetězec disponuje v rámci České republiky několika logistickými sklady. Proto může spolupracovat s více logistickými partnery se stejným zaměřením, přičemž každý z partnerů pracuje v jiném skladu. „Díky tomu můžeme snáze partnery mezi sebou porovnávat a vycházet z výsledků v reálném provozu. Tím pádem jsou efektivnější i jednání s partnery, jelikož díky srovnání známe nejen silné, ale i slabší stránky, na kterých můžeme společně v budoucnu pracovat,“ shrnuje na závěr Tomáš Kubík.

Co je nejdůležitější pro spolupráci mezi poskytovatelem logistických služeb a jeho zákazníkem?

-  systemylogistiky@atoz.cz
-  systemylogistiky.cz
-  [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
-  [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
-  [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

PPO®

NOVÉ
PRODUKTOVÉ
ŘADY



www.ppogroup.cz



PŘI SPRÁVĚ BUDOVY SE VYPLATÍ ZAMĚŘIT I NA PREVENCI RIZIK

Článek připravil **David Čapek**

Efektivní správa průmyslových budov a potažmo veškerých podpůrných procesů, ať už jde o technickou stránku objektů, jejich úklid nebo ostrahu. To vše zajišťuje tzv. integrovaný facility management.

Podstatný aspekt facility managementu spočívá v podpoře hlavní výrobní činnosti podniku. Jde o zajištění bezpečnosti, pohodlí uživatelů nemovitosti a bezporuchový provoz všech systémů, na kterých je hlavní podnikatelská činnost firmy závislá.

V případě logistických hal se klade důraz především na rychlost reakce údržby, venkovní úklid nebo zimní údržbu areálu. „Důležitou roli zde zastává také ostraha, kde je prioritou logistika dopravy a fluktuace aut či lidí v areálu. U výrobních areálů je pak především kladen důraz na prediktivní údržbu

a rychlost reakce oprav,“ vyjmenovává Petra Gütterová, quality manager ve společnosti Rilancio. V rámci integrovaného facility managementu nelze opomenout prioritou spočívající v ochraně výrobních procesů. „U úklidu je pak důležitá specifikace čistoty prostředí a controlling dodržování veškerých procesů. Jako trend zde vnímáme požadavky klientů na environmentální politiku, především pak zdravé prostředí pro zaměstnance nebo čistotu okolního prostředí,“ dodává Petra Gütterová.

V kontextu požadavků na udržitelnost je stále častější zaměření na úsporu energií nebo využití dešťové vody. „Vzhledem k plochým střechám hal a venkovních prostor, které většinou čítají jednotky až desítky tisíc metrů, je využití zachycené dešťové vody na místě,“ potvrzuje Lukáš Fiala, facility manager ve společnosti SSI Group.



PETRA GÜTTEROVÁ
quality manager
Rilancio

„Přístup k dokumentaci a prediktivní údržba“

Důležitým nástrojem účinné prevence neočekávaných nákladů a oprav je, aby poskytovatel služeb facility managementu měl k dispozici veškerou dokumentaci, aktualizovanou včetně všech servisů, revízi a oprav, a to historicky od výstavby objektu a uvedení technologií do provozu. Samozřejmostí je pak prediktivní údržba, která spočívá nejen v provádění pravidelné údržby, ale rovněž v měření a analýze jednotlivých technologií. Tato prediktivní údržba prováděná proškolenými zaměstnanci s dlouholetou praxí v předstihu upozorní na degradaci a opotřebení technologií. Na druhou stranu je rovněž důležité, aby vlastník nepřistupoval k této problematice pouze jako k nákladové položce, ale uvědomoval si důležitost prediktivní údržby a případné důsledky nedodržení plánovaných činností.

NAKLÁDKA A VYKLÁDKA BEZ NEŽÁDOUCÍCH KOMPLIKACÍ

„U logistických areálů jde zejména o bezpečnost a zajištění výrobního a logistického procesu. Zjednodušeně řečeno pro logistickou halu podpora ze strany facility managementu spočívá například v zajištění bezproblémového přístupu k nakládkě a vykládce zboží,“ vysvětluje Lukáš Fiala. Kon-



.....
Dešťová voda, resp. její zachycení a další využití například pro závlivku okolní zeleně, hraje v logistických areálech se střechami o ploše jednotek až desítek tisíc metrů čtverečních podstatnou roli.

krétně jde třeba o čistou přístupovou cestu bez sněhu, náledí a jiných překážek, funkční vrata a vyrovnávací můstky, proces kontroly zboží při vstupu a výstupu, zajištění požární ochrany a pracovní bezpečnosti pracovníků ve skladech, ale i zajištění pohodlí všech zaměstnanců.

Jisté komplikace způsobuje v logistických areálech kamionová doprava, která představuje mimo jiné zátěž na zařízení a opotřebení mobiliáře. Je zde pak také větší pohyb osob a řidiči potřebují zázemí. „S tím je spojená i prevence rizik a kladení důrazu na bezpečnost, protože v místech, kde se pohybují dopravci, a zejména ti zahraniční, neznalí místních podmínek, tam je riziko úrazu vyšší,“ podotýká Tomáš Hůževka, zástupce ředitele divize facility managementu společnosti M2C. Proto se vyplatí definovat v rámci areálu podmínky pro provoz kamionové dopravy.

MAR NENÍ MARNÝ

K tomu, aby facility management sloužil ideálně i jako účinná prevence neočekávaných nákladů a oprav, je základním předpokladem preventivní údržba technologií. „Příkladem může být pravidelná výměna filtrů pro vzduchotechniku, která prodlužuje životnost jejího vnitřního zařízení (motory, ventilátory, ložiska) a zároveň zajistí, aby nedocházelo pro potřeby distribuce vzduchu ke zvyšování spotřeby elektrické energie,“ upozorňuje Lukáš Fiala. Přínosný je v daném ohledu i systém měření a regulace (MaR), který při úsporném, logickém a průběžném individuálním nastavování může šetřit nejen energie, ale zároveň i životnost zařízení. S MaR by se podle Lukáše Fialy mělo pracovat podle vnějších vlivů a koordinovaně s energetikem, který doporučí optimální provozování všech zařízení.

Systémy MaR jsou v základu nastaveny podle projektu na určitou obsazenost budov. Nicméně specifické situace, jako je například pandemie koronaviru, změny celkové chování budovy. Konkrétně třeba ovládní centrálního chlazení. „MaR počítá s tím, že budova je z větší části obsazená, a je tedy potřeba, aby se v přechodném období (jaro, podzim) chlazení spínalo podle určité venkovní teploty, aby byla dodávána upravená/vychlazená voda pro koncová zařízení,“ popisuje Lukáš Fiala. Ovšem vzhledem k obsazenosti budovy třeba jen z 10 % se spouští centrální chlazení pro 40 koncových FCU jednotek namísto plánovaných 400. Zároveň je budova méně zatížená teplem ze zaměstnanců. Znamená to například, že centrální chladicí jednotka může zbytečně často startovat kvůli malému odběru chlazené vody.

Jaké jsou hlavní úkoly kvalitního facility managementu u logistických hal?

 systemylogistiky@atoz.cz
 systemylogistiky.cz
 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

INZERCE

Active Load Management.

Inteligentní nabíjení Jungheinrich.



- Aktivní řízení nabíjecího procesu Lithium-iontových baterií
- Uložiště energie pro zploštění odběrových špiček
- Zabezpečení elektrické sítě před výkyvy
- Preference odběru při levném tarifu
- Možnost napojení na fotovoltaické panely

Zjistěte více na:
www.jungheinrich.cz
 +420 313 333 323
prodej@jungheinrich.cz



KVALITNĚ A SYNCHRONIZOVANĚ. ALBERT PŘIJÍMÁ PRODUKTOVÁ DATA PŘES GDSN

Počátkem května 2021 zahájil maloobchodní řetězec Albert výměnu produktových kmenových dat přes GDSN s prvními dodavateli. Po řetězcích dm drogerie markt a Rossmann se tak stal třetím obchodníkem, který v ČR rozšiřuje praxi zalistovacích karet a produktová kmenová data si se svými dodavateli vyměňuje i pomocí GDSN elektronického katalogu Synfony. Jako klíčový důvod pro implementaci GDSN uvádějí společnosti zajištění vyšší kvality dat a zjednodušení procesu jejich výměny.

Článek připravila redakce ve spolupráci s GS1 Czech Republic

Obchodní řetězce požadují po svých dodavatelích, aby zadávali B2B a B2C data o produktech do vlastních excelových formulářů, online portálů, případně je nasdíleli prostřednictvím určité proprietární služby. Podle průzkumu organizace GS1 Czech Republic a společnosti EY strávil průměrný český dodavatel v roce 2018 zhruba 250 hodin agendou zalistovacích karet. „U velkých dodavatelů to bylo až 500 hodin. A to se do zalistovacích karet neuváděly žádné B2C informace, pouze B2B,“ doplňuje Tomáš Tluchoř, ředitel datových služeb v GS1 Czech Republic, s tím, že nároky na B2C data v souvislosti s rozvojem dalších prodejních kanálů u tradičních obchodníků od doby výzkumu výrazně vzrostly. Podle Tomáše Tluchoře nestandardizovaný systém výměny dat „každý s každým a jiným způsobem“ nepřináší obtíže pouze pro dodavatele: „Trpí i obchodníci. Tím, že je celý proces složitý, bývá náročné od dodavatelů

získat veškerá data, včas a v potřebné kvalitě.“ Jeho slova potvrzuje Petr Beran, MBOS director ve společnosti Albert Česká republika: „Požadavky na množství a kvalitu dat, doslova hlad po datech, ze strany obchodních partnerů a zákazníků stále roste. Zalistovací tabulky v Excelu již přestávaly zvládat svoji funkci. Jde totiž o rychlost, o množství dat, a – co je velmi důležité – o jejich kvalitu. Proto nám GDSN přišlo jako vhodné doplnění současných možností.“

PRŮKOPNICKÁ SPOLUPRÁCE

Od srpna loňského roku Albert realizoval pilotní projekt využití GDSN se společností Henkel ČR. Zahraniční pobočky Henkelu aktivně využívají datovou synchronizaci pro sdílení produktových kmenových dat dlouhodobě, již od

„Co je GDSN a jak funguje“

GDSN (Global Data Synchronization Network) umožňuje obchodním partnerům globální synchronizaci kmenových dat. Jde o síť certifikovaných vzájemně propojených elektronických katalogů, aktuálně jich celosvětově funguje více než 40. GDSN představuje standard, na jehož bázi funguje síť e-katalogů pro sběr a komunikaci produktových kmenových dat. Dodavatel má možnost do GDSN vložit svá produktová data a publikovat je pro vybraný trh, například Českou republiku, nebo pro konkrétní odběratele. Jelikož jsou data v GDSN uložena ve standardním formátu, může si je do svého systému snadno stáhnout kterýkoliv odběratel připojený k GDSN, pokud mu dodavatel stažení dat povolil. Elektronické produktové katalogy spojují dodavatele a odběratele, jejich výměnu produktových dat. Plně nahrazují nekompatibilní zalistovací karty. Sdílení produktových dat probíhá prostřednictvím online aplikace, která umožňuje i hromadný import dat z Excelu. Kromě B2B kmenových dat se v GDSN sdílí B2C data včetně fotografií, bezpečnostních listů a certifikátů.

Zdroj: GS1 Czech Republic

FOTO: GS1 Czech Republic



SPOLEČNOSTI PODPORUJÍCÍ INOVACE V LOGISTICE:

GENERÁLNÍ PARTNER
PROJEKTU:



PARTNEŘI
PROJEKTU:



Staňte se i vy partnerem unikátního projektu zaměřeného na podporu inovací v logistice! WWW.PROJEKTLOGIN.COM



FOTO: GS1 Czech Republic

dob, kdy tato firma patřila (se skupinou Ahold Delhaize) mezi průkopníky této technologie na nizozemském a belgickém trhu. „Zapojení řetězce Albert do implementace GDSN v ČR vnímám jako zásadní krok v projektu GDSN ve spolupráci s GS1 Czech Republic,“ uvádí v souvislosti s úspěšným završením pilotu Eva Malíková, EDI/ECR project manager ve společnosti Henkel ČR. A pokračuje: „Tímto dochází k úplnému využití základního benefitu globální datové synchronizace: zalistování produktu, již připraveného v produktovém katalogu, proběhne během pouhých dvou kroků. K publikaci na GLN Alberta a následné synchronizaci stačí 30 sekund. Všichni, kdo jsme se na realizaci GDSN podíleli, víme, že právě Albert jako druhý aktivní partner dovršil tuto klíčovou roli. Osobně mě velmi těší, že jsme i díky výborné spolupráci v oblasti EDI byli pro pilot přizváni.“

JEDNOTNĚ V NEJVYŠŠÍ KVALITĚ

Za hlavní benefity označují uživatelé GDSN možnost jednotného centralizovaného způsobu zadávání a stahování produktových dat napříč celým portfoliem partnerů, a to i přeshraničně. „U excelových zalistovacích karet je třeba pracovat s množstvím různých vzorců. Ty se dají lehce vymazat nebo přehlédnout. U GDSN si můžeme být stoprocentně jisti, že data, která k nám chodí od obchodního partnera, jsou v našem systému stejná, neměnná,“ vysvětluje Petr Beran.



„Strategie pro rychlý postup“

Zavedení GDSN jsme naplánovali souběžně s modernizací centrálního systému pro zpracování master dat. Pro implementaci jsme si připravili jasnou strategii a snažili jsme se postupovat co nejrychleji. Ať už mluvíme o vnitřních potřebách, reakcích na požadavky různých úřadů nebo legislativních úprav, bylo zřejmé, že systém zalistovacích karet není dostatečně efektivní. Potřebovali jsme změnu. To znamená více dat, rychleji a v nejvyšší kvalitě.

LUCIAN VILAU, chief financial officer, Albert Česká republika

„Jsmo schopni vysílat data v reálném čase v té nejvyšší kvalitě. Jakoukoli změnu produktových dat náš zákazník okamžitě vidí,“ nabízí pohled dodavatele Petra Kellermann Slotemaker, vedoucí oddělení information systems and insights ve společnosti

Nestlé Česko, přičemž oceňuje pozitivní dopad i na obchodní procesy: „Machine-to-machine, tedy M2M napojení systémů přináší i další benefit. Nezpoždí se objednávky.“ U konvenčního způsobu zalistování produktu může vzniknout časová prodleva. „Naopak okamžitá komunikace produktových dat, popřípadě jejich změn, odstraňuje problémy s out-of-stock. Lepší dostupnost zboží má pozitivní dopad na spokojenost zákazníků,“ dodává Petra Kellermann Slotemaker.



FOTO: Albert Česká republika

Jak ve vaší firmě pracujete s kmenovými daty?

systemylogistiky@atoz.cz
 systemylogistiky.cz
 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)
 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

PLACHTOVÉ NÁVĚSY: INOVACE ZVYŠUJÍ EFEKTIVITU PŘEPRAV

Článek připravil Petr Neckář

Správný výběr návěsů je základem pro efektivní logistiku. Existují návěsy různých typů: plachtové návěsy, skříňové návěsy i mrazírenské a izotermické návěsy. Lze je pořídit nové nebo použité, což se samozřejmě projevuje zejména v pořizovací ceně. Jak se však v praxi mnohdy ukazuje, nestačí jen vybrat ten nejvhodnější typ návěsu pro danou přepravu, je vhodné také správně promyslet, jak budou přepravy a distribuce fungovat.

Plachtové návěsy jsou nejběžnějším typem návěsů a hodí se pro nejrůznější přepravy. Vzhledem k řadě možností nakládky a vykládky a mnoha možnostem připevnění je to skutečně jeden z nejpůvodnějších typů návěsů. Návěsy se liší kromě typu i rozměrovým provedením. Při výběru hraje roli nejen délka, ale i vnitřní užitečná výška. Toto hledisko má vliv nejen na pořizovací cenu, ale i na režijní náklady. Při výběrových řízeních na plachtový návěs je vhodné zvážit nejen hledisko pořizovací ceny, ale také rychlost servisu a nabídku poprodejních služeb. Můžete se zajímat i o vnitřní využitelné rozměry, ale také o konstrukci, materiál a gramáž plachty, typ zadních dveří (plachta, dvoukřídlá vrata, jednoduchý hydraulický roštový záklop nebo dvoudílný hydraulický roštový záklop), celkovou hmotnost, počet náprav, samozřejmě i o dobu dodání od objednání. Také se doporučuje sledovat možnosti uchycení nákladu.

VÍCE NÁVĚSŮ NEŽ TAHAČŮ

Předem je nutné promyslet potřebný počet plachtových návěsů, což se může projevit v ceně. Jednou z cest k vyšší efektivitě dopravy je totiž zajištění toho, aby řidiči neztráceli čas a distribuce mohla probíhat co nejrychleji.

Podívejme se na konkrétní příklad z pivovaru Budějovický Budvar, na němž si popíšeme, proč je vhodné (a kdy se vyplatí) využít více návěsů. Největší podíl přeprav primární distribuce v pivovaru

Budějovický Budvar je zajišťován vlastní flotilou tzv. Budvar Expresů, která je tvořena šesti tahači a 24 velkokapacitními návěsy, každý s kapacitou 33 paletových míst a nosností 26 tun. Tahače značky Volvo, DAF a Scania splňují emisní normu Euro 6. „Díky nastavenému systému pevných linek je tahač, který nečeká na naložení a vyložení návěsu téměř 24 denně na cestě a každý z nich najede ročně 250 000 kilometrů. V logistickém centru pivovaru a na distribučním středisku je vždy připraven naložený návěs. Na začátku linky řidič Budvar Expresu s tahačem zapojí v pivovaru připravený naložený návěs a převezde ho například do Distribučního střediska v Brně, kde návěs odpojí a vykoná povinnou bezpečnostní přestávku,“ popisuje Jiří Brunclík, manažer sekundární distribuce společnosti Budějovický Budvar. A dodává: „Následně připojí na distribučním středisku předem připravený naložený návěs a odjíždí zpět do pivovaru. Po příjezdu do pivovaru má řidič splněn denní výkon, do tahače nasedá nový řidič a cesta na distribuční středisko s nově naloženým návěsem se opakuje.“

INOVACE: LEHČÍ, EFEKTIVNĚJŠÍ, DIGITALIZOVANÉ

Na trhu se setkáváme s inovacemi směřujícími ke snižování hmotnosti plachtových návěsů. Použitím speciálních materiálů a inovačních postupů jsou vyvíjeny lehčí návěsy, díky kterým se opět šetří palivo a provozní náklady. Zajímavostí jsou také

VNITŘNÍ VYUŽITELNÉ ROZMĚRY

V potaz je potřeba vzít vnitřní využitelné rozměry, konstrukci, materiál a gramáž plachty či typ zadních dveří.

DÉLKA A VÝŠKA NÁVĚSU

Při výběru plachtových návěsů hraje roli řada hledisek, mezi nimi je i počet náprav. To souvisí s délkou, důležitým parametrem je například vnitřní užitečná výška návěsu.



„NIŽŠÍ CENA A DOBRÁ VARIABILITA“



SVATOPLUK ÚŘEDNÍČEK
PLATFORM DIRECTOR
FM LOGISTIC

Plachtové návěsy jsou a budou mít v přepravách stále své nezastupitelné místo. Zejména v těch, kde není potřeba mít zajištěn teplotní režim. Tyto návěsy nejsou kvůli bezpečnosti ideální, bez dalších úprav, pro přepravu drahého zboží. Velkou výhodou plachtových návěsů představuje možnost nakládky bokem. Pro některý typ nákladu, například pro balíky lisovaného papíru pro recyklaci, je plachtový návěs nutností. Problém může vzniknout u přepravy volně ložených pneumatik, to když chybí desky u bočnic, které zabrání sesypání pneumatik a vyboření plachty. To je potíž, kvůli které mohou kamion třeba v Německu zastavit a trvat na přeložení. Každopádně jedním z pozitiv plachtových návěsů je jejich nižší cena a dobrá variabilita: je možné je nakládat i seshora jeřábem.

NOVÉ VYDÁNÍ KNIHY SEZNAMŮ V PŘÍPRAVĚ. ZAPIŠTE TAKÉ SVOU FIRMU.

Navštivte slbook.cz



vat návratnost investic a provozuschopnost návěsu a minimalizovat celkové náklady na vlastnictví návěsu. Zjištěná telematická data návěsu dávají dispečerům informace k jejich lepšímu rozhodování. Senzory na návěsu mohou předávat zásadní údaje o stavu konkrétních mechanických dílů na návěsu (pneumatiky, brzdy, odpružení...). Nicméně senzory můžou třeba upozornit i na možný problém s rozbitým světlem nebo třeba koly vykazujícími zvýšenou teplotu.

V neposlední řadě si firma musí zvážit, zda potřebuje návěs koupit a mít jej ve vlastnictví, nebo je vhodnější například krátkodobý pronájem, dlouhodobý pronájem či odkup se zpětným pronájemem.

V PŘÍŠTÍM ČÍSLE: RUČNĚ VEDENÉ VYCHYSTÁVACÍ VOZÍKY



Co zohledňujete při
pořízení návěsu?

dvoupatrové plachtové návěsy, které zvyšují efektivitu logistiky. Návěs, to není jen „skříň“ na kolech. Stejně jako v dalších částech dopravního průmyslu byly vyvinuty nové technologie zajišťující hladké provozování vozového parku. Telematické systémy návěsů využívají software bezdrátově propojený se senzory na návěsech ke generování dat, která pomáhají správcům vozového parku maximalizo-

INZERCE

Komerční prezentace

MÁTE E-SHOP A CHCETE POSÍLAT ZÁSILKY JEŠTĚ VÝHODNĚJI? ZKUSTE PARCEL SMART OD PPL

Máte e-shop a chcete posílat své zásilky za velmi výhodnou cenu? Posílejte je příjemcům přímo do výdejních míst. A to nejen po České republice, ale také na Slovensko, do Německa i Polska. Ceny začínají od 54 Kč. Vyzkoušejte službu Parcel Smart od PPL.

Navíc tak budete reagovat na velmi oblíbený trend, který příjemci stále více vyhledávají – zásilky si nechávají častěji zasílat přímo do výdejních míst.

„Tento způsob si oblíbili příjemci hlavně kvůli časové flexibilitě, protože si mohou zásilku vyzvednout podle svých časových možností, například cestou z práce či na nákup. Uvítají to hlavně pracující, protože je to bez front a čekání,“ říká Milan Loidl, business development & marketing director.

Některým příjemcům vyhovuje i nižší cena v rámci tohoto způsobu doručení, než je třeba cena doručení na adresu. Pozitivně oceňují i kvalitní komunikaci. Během celé přepravy je příjemce informován o jejím průběhu.

Víte, že s Parcel Smart od PPL posíláte z vašeho e-shopu zásilky:

- za cenu již od 54 Kč
- posíláte je přímo do výdejních míst po Česku, na Slovensko, do Polska a Německa
- máme 34 000 výdejních míst v ČR a zahraničí
- výhodněji a zajistíme svoz vašich zásilek

Vám, majiteli e-shopu, to přináší spoustu výhod: Jednou z nich je výhodnější cena než při doručení na adresu, ceny se pohybují od 54 korun, máme pro vás zajištěn i svoz zásilek a nabízíme i velkou síť výdejních míst: 34 000 výdejních míst v Česku i v zahraničí.

Stále více e-shopů tak reaguje na poptávku od příjemců, kteří jsou se službami PPL spokojeni, a kromě dopravy řidičem na adresu by navíc

uvítali ještě možnost dopravy přímo do výdejního místa. Proto si tuto možnost stále více implementují do svých e-shopových řešení.

PPL reaguje na trend doručení do výdejních míst a plánuje před sezonou spuštění provozu výdejních boxů, tzv. Parcelboxů.

„Určitě je třeba zmínit, že i doručení na adresu zůstane velmi důležitou součástí celé přepravní sítě. Zákazníkům tedy bude nutné nabídnout kombinaci doručení na adresu, do výdejního místa a Parcelboxu, ať mají šanci si vybrat, co jim v dané chvíli bude vyhovovat nejvíce,“ uzavírá Milan Loidl.

Chcete zjistit víc? Více informací o PPL Parcel Smart:

PPL[®]
PROFESSIONAL PARCEL LOGISTIC

A Partner of

www.ppl.cz/parcel-smart

U NÁVĚSŮ JSOU DŮLEŽITÉ I JEJICH ROZMĚRY

SPECIFIKACE: - Plachtový návěs s 3-stranou nebo celoshrnovací plachtou - Převoz zboží na paletách EUR			
ZNAČKA NÁVĚSU:	BERGERecotrail	Krone	Wielton
NÁZEV NÁVĚSU:	BERGER SAPL 24 LTN	Profi Liner SZP 18 eLB3 - CS	Wielton NS 34 KT
DODAVATEL V ČR:	Cerpe	Hesti	ES - Trading CZ
WEB DODAVATELE:	www.carpe.eu	www.navesykrone.cz	www.estrading.cz
CELKOVÁ DÉLKA (v mm):	13 850	13 620	13 922
CELKOVÁ ŠÍŘKA (v mm):	2550	2550	2550
VNITŘNÍ VÝŠKA (v mm):	2735	2600	2700
DÉLKA LOŽNÉ PLOCHY (v mm):	13 620	neuveďeno	13 622
VÝŠKA TOČNY (v mm):	1100	neuveďeno	1150
PODLAHA – STRUČNÝ POPIS:	Hybridní podlaha ecotrail vyrobena z překližky vyztužené skelnou tkaninou pro zvýšení pevnosti a ochrany proti nasáknutí, na vnějším rámu utěsněné, maximální zatížení nápravami vysokozdvížného vozíku 7000 kg podle DIN EN 283.	30 mm utěsněná překližka s vrstvou pryskyřice, pevnost DIN 283; pro nápravové zatížení 7200 kg.	finská překližka FIN FOREST 30 mm s protiskluzovou úpravou, upínací oka v rámu – 18 párů
PNEUMATIKY:	6 ks pneumatik Goodyear, rozměr 385/65 R 22,5", na ocelových discích	4x 385/65 R 22,5"	Ocelové disky, 6x pneu 385/ 65 R 22,5", 1x držák rezervy + 1x rezerva
ZÁKLADNÍ CENA OD (v Kč bez dph):	neruveďeno	neuveďeno	neuveďeno

* Zpracováno dle webů dodavatelů.

INZERCE

VÝZVA Č. 5: ZVLÁDNOUT BOOM E-COMMERCE



23.-24. 9. 2021, O2 UNIVERSUM, PRAHA

POJĎME SPOLEČNĚ NAJÍT CESTU, JAK ČELIT LOGISTICKÝM VÝZVÁM

WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE

SPONZOROVANÁ SEKCE

VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY: CO NEOPOMENOUT PŘI VÝBĚRU?

Elektrické vozíky nabízejí tichý a ekologický provoz a díky 48V a 80V variantám mohou nahradit spalovací vozíky v mnoha venkovních aplikacích. Kromě toho se vyznačují tichým a ekologickým provozem, jednoduše se ovládají a svou práci odvedou efektivně a s nízkými provozními náklady. Někteří uživatelé berou jako určitou nevýhodu nutnou péči o baterie, jejich dobíjení nebo výměnu a provozování nabíjecích místností. Pokud ale firma využije nabídku lithium-iontových baterií, starosti známé z provozu olověných baterií odpadnou. Na co se zaměřit při jejich výběru, jaké vlastnosti by měl vozík mít, co by nemělo chybět ve výbavě?

Článek připravila redakce SL

› PORADTE SE S ODBORNÍKY

Základem je konzultovat výběr pohonu a specifikaci vozíku s odborníky a vybrat optimální výbavu podle specifických podmínek daného provozu. Ideální vozík je pak i v těžkých provozních podmínkách bezpečný, spolehlivý a efektivní, totéž platí i pro jeho obsluhu.

› JAKOU ZVOLIT BATERII?

Možnost nasadit lithium-iontové baterie přináší nové spektrum výhod: průběžné nabíjení, možnost zrušit nabíjecí místnost, o 30 % nižší spotřebu energie a zejména průběžné dobíjení i během krátkých přestávek. To znamená, že v případě vícesměnných provozů není nutné pořizovat náhradní baterii. Pokud provozní podmínky použítí baterií li-ion nedovolí, jsou vozíky vybaveny pro rychlou výměnu baterie z boku. Pohon pomocí li-ion akumulátorů je optimální pro intenzivní provoz, které profitují z delší životnosti baterií, možnosti využít k rychlému nabíjení i krátké přestávky a eliminace výměny baterií ve vícesměnných provezech.

› STANOVTE TECHNICKÉ SPECIFIKACE

Co bude vozit (nosnost, vyložení, přídatné zařízení), kam (zdvih, výška kabiny, manévrovatelnost – tříkolka, čtyřkolka), kde bude pracovat (výška kabiny a volný zdvih pro vjezd do kontejneru, do kamionu nebo do skladu s nízkým stropem, kabina pro venkovní použití, obutí, speciální výbava pro náročné provozy – nápojář, slévárny, mrazírny, prašné prostředí), kolik bude pracovat směn (výdrž baterie) apod. Elek-

trické vozíky umožňují nastavení různých výkonových a provozních funkcí.

› STANDARDNÍ NEBO ROZŠÍŘENÁ VÝBAVA

Vystačí si obsluha se standardní výbavou, nebo zvýšíte její produktivitu pohodlnějším pracovním prostředím (ergonomické prvky, kabina a její výbava, bezpečnostní prvky)? Výbava vozíku musí odpovídat intenzitě provozu (nízká, průměrná, vysoká), provozním podmínkám (terén a jeho kvalita, prach, vlhkost, nízká teplota) a nárokům budoucího uživatele na bezpečnost (výhled z kabiny, sada pracovních světel, systém aktivní stability, modré světlo) a komfort (kabina a její uspořádání, ergonomická úroveň jednotlivých prvků). Vyšší výbava umožní vozíku vyrovnat se s náročnými podmínkami či se špatným terénem a ochrání obsluhu před negativními vlivy prostředí, takže udrží její produktivitu na nejvyšší možné úrovni.

› POTŘEBUJETE PŘÍDATNÉ ZAŘÍZENÍ?

Pokud bude vozík vybaven přídatným zařízením, počítejte s tím, že budete potřebovat vozík s výrazně vyšší nosností, než by vyžadoval stejný náklad převážený na vidlicích. Přídatné zařízení mění těžiště vozíku a samo o sobě něco váží.

Tento článek byl zpracován ve spolupráci s Janem Kohákem, produktovým manažerem pro skladovou techniku společnosti Toyota Material Handling CZ.

PŘÍŠTÍ OTÁZKA?

V dalším vydání
JAK ZVOLIT WMS?

Máte návrh
pro tuto rubriku?
Napište!

 systemylogistiky@atoz.cz

 systemylogistiky.cz

 [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)

 [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

 [syslogistiky](https://twitter.com/syslogistiky)

Podle čeho vybíráte
elektrické vozíky?

SL SYSTÉMY LOGISTIKY O NÁS

ATOZ Marketing Services, spol. s r. o.
Holečkova 29
150 00 Praha 5
IČO: 48117706
Tel.: +420 606 023 052
www.ATOZ.cz
www.systemylogistiky.cz
E-mail: systemylogistiky@atozgroup.cz
Vzor e-mailu:
jmeno.prijmeni@atoz.cz

VYDAVATEL:
Christian Beraud-Letz

GENERÁLNÍ ŘEDITEL:
Jeffrey Osterroth

ŠÉFREDAKTOR:
Stanislav D. Břeň

REDAKCE:
David Čapek, Petr Neckař

KOREKTURY:
Martina Čechová

FOTOGRAFIE:
Stanislav D. Břeň, Petr Neckař, archiv,
titulní strana: Damir Spanic

OBCHOD:
Martin Horníček, Tatiana Koššová,
Pavel Kotrbáček, Tomáš Postránecký,
Irena Seibertová, Alica Šuťáková

ADMINISTRATIVA A FINANCE:
Petra Fajtrová, Veronika Kerblerová,
Jana Nerudová, Terézia Radková

TRAFFIC MANAGER, PRODUKCE:
Eva Furmanová

**KOORDINÁTORKA DISTRIBUCE
A PŘEDPLATNÉHO:**
Daniela Krnáčová

DTP:
WAU! Studio s.r.o.

TISKÁRNA:
Triangl, a. s.
Beranových 65
Praha 9

DISTRIBUCE:
SEND Předplatné spol. s r.o.
Ve Žitbku 1800/77
hala A3, 193 00 Praha 9

**TIŠTĚNÝ A DISTRIBUOVANÝ
NÁKLAD OVĚŘUJE:**
ABC ČR, člen IF ABC

REGISTRAČNÍ ZNAČKA:
MK ČR E11237

AUTORIZACE:
POVOLENO MINISTERSTVEM
KULTURY ČR ZE DNE 23. 2. 2001
ISSN 1214-4827

Odkazy na určité značky a jejich užití, ať ve formě textové či obrazové, zmíněné v ediční části této publikace, jsou bezplatné. Jsou užitý pouze za účelem poskytnutí informací o zboží a značkách. Uveřejněné materiály mohou být dále publikovány pouze se souhlasem vydavatele.

Komentujte
Inspirujte
Informujte



Systémy Logistiky na netu
Denní zpravodajství
a rozcestník na sociální síti:
www.systemylogistiky.cz

**Jste v závěru.
Neminuli jste
něco?**

E-commerce rostou svaly:
Jak to ovlivňuje logistiku



Září-říjen



FOTO: Stanislav D. Břeň

Péče o manipulační techniku (údržba, mytí, desulfatace baterií...)



Co brání dronům v rozletu



**Dekarbonizace
logistiky –
budoucnost,
nebo mýtus?**

FOTO: Stanislav D. Břeň



Spádové regály: vhodné
řešení pro homogenní zboží



FOTO: Arete

Budeme po **Fit for 55**
ještě fit?

Logistická centra: investor a developer versus samospráva a veřejnost?

Vydává:

Atoz **logistics**

Udělejte svůj byznys na významných B2B akcích. Více na www.atoz.cz.

**EASTLOG
2021**

**24. ročník největšího
logistického
kongresu v Česku.**
23–24/09/2021 Praha
www.eastlog.cz

OBALKO

**Pokračování největšího
česko-slovenského
obalového kongresu.**
14–15/10/2021 Praha
www.obalko.cz

**SLOV
LOG**

**14. ročník kongresu
zaměřeného na logistický
trh na Slovensku.**
25–26/11/2021 Bratislava
www.slovlog.sk



SEGRO



We do care

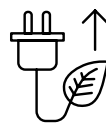
At SEGRO we know that we are part of the world around us. With that in mind we care for our employees, customers, local communities and natural environment. Together we create a better future and the space that enables extraordinary things to happen.



BREEAM
certification



Beehives
in the parks



Chargers for
electric vehicles



Energy from
renewable sources



Support for charities
and hospitals

SEGRO.com

| czechrepublic@SEGRO.com

| +420 221 466 437



Transforming the workplace

Největší **online** platforma s brigádníky

v České republice

Pomůžeme vám vyřešit problém s nedostatkem lidí ve skladu.

www.tymbe.com

reference:

