ČASOPIS SLO SOCIÁLNÍ MÉDIA SLO NOVINKY DIGITÁLNĚ SLO

Sledujte nás na webu a sociálních sítích!

ABC je nezávislá instituce, která garantuje, že Systémy Logistiky jsou tištěny a doručeny v počtu 7000 výtisků.

OVĚŘOVÁNO ABC PRO VAŠI JISTOTU
7000 VÝTISKŮ

SYSTÉMY LOGISTIKY

Ročník 21 / číslo 196 / listopad–prosinec 2021 / cena 133 Kč

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

Jakou vidíte budoucí spolupráci robotů a člověka?

Robot a člověk v logistice

Str. 18

Johan Hartman Action:

Pandemie zpomalila naši expanzi

Str. 22

INZERCE ↓

JE TO TAK OSVOBOZUJÍCÍ.
Elektrická síla bez limitů.

Linde Material Handling
Linde

Vozík pro jakékoliv nasazení. Rozjeďte se. Kamkoliv.
Více o NOVÉ generaci elektrických vozíků Linde X20–X35 na linde-mh.com/jezdec

Optimalizujte logistické procesy s EDI

✓ Ušetřete náklady

✓ Zvyšte kvalitu služeb

Bez ohledu na oblast, ve které poskytovatel logistických služeb působí, hlavní zásadou zůstává: „Čas jsou peníze."

Aby bylo možné dodat správné zboží ve správném čase na správné místo, musejí si obchodní partneři rychle a efektivně vyměnit a zpracovat velké množství informací.

Harmonizace této výměny dat pomocí EDI (elektronické výměny dat) přináší podstatné zjednodušení výměny informací.

Výhody procesů podpořených EDI

- Vysoký stupeň automatizace procesů
- Eliminace ručního zadávání dat a souvisejících chyb (dodací listy, stavy skladových zásob)
- Kratší doba odezvy na objednávky klientů
- Možnost dlouhodobého plánování

EDI zprávy týkající se skladového hospodářství

Dodací list: DESADV
Potvrzení příjmu zboží: RECADV
Zpráva o stavu skladových zásob: INVRPT

EDI zprávy týkající se procesu dodávek

Expediční příkaz: INSDES
Dodací list: DESADV
Faktura za logistické služby: INVOIC

EDI zprávy týkající se objednávkového procesu

Objednávka zboží: ORDERS
Dodací list: DESADV
Faktura za zboží: INVOIC

www.editel.cz

editel

obchod@editel.cz
+420 261 009 011

Editorial

Koláž: Wau! Studio; Foto: Martin Mašín, Unsplash

Od robota nazpět k člověku

Stanislav D. Břeň, šéfredaktor časopisu Systémy Logistiky

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 edici.

Zapsali jste i svou firmu?

Více na www.slbook.cz

Robotizace vyžaduje nové kompetence

Na začátku pandemie se hodně mluvilo o tom, že nastupující ekonomická krize zabrzdí investice. Podle toho, co však vidíme „na trhu" a jaké všechny zajímavé projekty jsou oznámeny, lze říci, že investiční apetit rozhodně nevyprchal. V ročence Projektu Log-in 2021, která je přílohou tohoto vydání Systémů Logistiky, některé inovace a případové studie zmiňujeme. Přímo v časopise pak najdete poměrně obsáhlé povídání o vztahu robota a člověka. Upustili jsme od líčení vizí z daleké budoucnosti. Spíše jsme zjišťovali, jak na současný stav nahlížejí lidé z praxe, HR, logistiky. Ukazuje se, že téma zavádění pokročilých technologií – ať už jde o roboty v podobě softwaru nebo fyzická robotická zařízení v provozech – má jeden důležitý rys. A tím je dovednost lidí – programovat, opravovat, udržovat atd.

Opatrnější našlapování bývá často stejně důležité jako ochota vletět do něčeho po hlavě.

Strach z toho, že roboty seberou lidem práci, je sice docela oprávněný, ale na druhou stranu robot se bez člověka asi ještě hodně dlouho neobejde. Lidé se stroji musí najít symbiotický vztah. Vedle už zmiňovaných lidských kompetencí je třeba u zaměstnanců rozvíjet ochotu přijmout stroj jako parťáka. Pro ty, kteří rádi pracují s novými technologiemi, to nebývá vůbec složité. Existuje však velká skupina lidí, která potřebuje delší čas pro přijetí novinek. Ti nemohou být považováni za beznadějné konzervativce. Konzervativní přístup je jistou obranou a opatrnější našlapování bývá často stejně důležité jako ochota vletět do něčeho po hlavě. Je možné, že postupující robotizace ve firmách povede k primárně neočekávanému efektu. Totiž aby byla zajištěna požadovaná efektivita ve spolupráci člověk – robot, bude potřeba se více věnovat právě člověku. Jeho motivacím, přáním a obavám.

Vycházíme pár dní před svátky. Rád bych vám tedy za celou redakci SL popřál klidné Vánoce a vše dobré v novém roce. Lidé v logistice měli letos opět náročný rok a znovu dokázali, že tvoří to jemné, a přece tolika problémům odolávající předivo v organismu společnosti, jímž proudí vše, co potřebujeme k životu. Přejme si, ať pro řidiče, skladníky, dispečery..., zkrátka všechny v tomto „průmyslu pohybu" je rok 2022 o poznání klidnější.

Jaká máte logistická přání pro rok 2022?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

SYSTÉMY LOGISTIKY

ČASOPIS SOCIÁLNÍ MÉDIA NOVINKY DIGITÁLNĚ

Ročník 21 / Číslo 196 / listopad–prosinec 2021 / Cena 133 Kč

OVĚŘOVÁNO ABC PRO VAŠI JISTOTU
7000 VÝTISKŮ

ABC je nezávislá instituce, která garantuje, že Systémy Logistiky jsou tištěny a doručeny v deklarovaném počtu.

Navigace

NA ÚVOD

Editorial 03

Vidět a vědět. 06

Offline/Online news 08

NÁZOROVÍ LÍDŘI

Jízda „na elektrice“ 16

Johan Hartman, Action:
Pandemie zpomalila naši expanzi 22

TRENDY A ZKUŠENOSTI

Robot a člověk v logistice 18

Hlasové instrukce pomáhají
k efektivnímu vychystávání 25

U sběrných linek roste důraz
na podporu digitálních technologií 32

Výhody velkoobjemových obalů z lepenky?
Nízká hmotnost a udržitelnost 40

Vozidla s alternativními pohony zůstávají
stále pouze alternativou 42

Zvládnout bezchybně celní řízení
vyžaduje znalost zboží i předpisů. 46

Vdechnout nový život brownfieldům
není vždy jednoduché. 52

ZDROJE A VÝZKUMY

Novinky: Elektrická trakce
i pro další kategorie nosností 45

Obalko odhalilo tři dimenze obalu 49

Automatický double-deep sklad
pro výrobce limonád. 56

S mobilními regály lze maximálně využít
skladovací plochu 60

Mobilní regály lze vystavět
až do výšky 15 metrů 62

Jak vybírat vrata pro skladový provoz 64

Inspirativní případové studie a inovace v roce 2021

Ke stažení také na: www.projektlogin.com

Doprava

Dostat více zboží ze silnice na železnici se dlouhodobě nedaří

Str. 28

Dění v KLM

Na návštěvě ve firmách Budějovický Budvar a Robert Bosch

Str. 34

IT

SSCC kódy a dohledatelnost zboží v dodavatelském řetězci

Str. 36

Žena v logistice

Kristýna Rusňáková (Trenýrkárna): „Důležité je, aby každý v týmu věděl, že si jeho práce vážím“

Str. 58

PPL®

NEJ DŮVĚRY HODNĚJŠÍ ZNAČKOU ROKU

NEJDŮVĚRYHODNĚJŠÍ ZNAČKA 2021

POPÁTÉ JSME JEDNIČKOU!

DĚKUJEME!

SLOVLOG S NOVÝM TERMÍNEM

V Bratislavě se v novém termínu – 27. a 28. ledna 2022 – uskuteční dvoudenní logistický kongres Slovlog, který je nejstarším i největším kongresem pro logistický trh na Slovensku.

Připravil Stanislav D. Břeň

Přišel nový kolega? Dejte o něm vědět ostatním.
systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

Agenda

27–28|01|2022

FOTO: Slovlog

Odložený Slovlog už na konci ledna

Jen několik hodin dělilo návštěvníky a organizátory od slavnostního úvodu dalšího ročníku Slovlogu, když přišlo oznámení nových vládních opatření, a kongres byl odvolán. Znám je už nový termín, vše ostatní zůstává v nezměněné podobě. Čtrnáctý ročník zahrnuje celodenní program konference včetně specializovaných workshopů Autolog, Retailog, Digilog. Doprovodný program tvoří např. BizLog, což jsou krátké obchodní schůzky. Připraven je také neformální večírek – Logistický Business Mixer. Druhý den bude možné navštívit zajímavé logistické provozy v rámci konceptu Seelog.

Registrace na kongres: www.slovlog.sk

Příchody/Odchody

René Fabik
Povýšení – AMTP

René Fabik, současný generální ředitel ArcelorMittal Tubular Product Karviná, byl jmenován generálním ředitelem i pro společnost ArcelorMittal Tubular Products Krakow v Polsku. René Fabik je ředitelem karvinského závodu od roku 2016. Za jeho vedení společnosti došlo v rámci skupiny ArcelorMittal k rozvoji značky ocelových profilů Jäkl. Jeho úkolem pro provoz v Krakově je příprava nové strategie výroby i v tomto závodě. ArcelorMittal Tubular Products Krakow vyrábí podélně svařované trubkové výrobky pro mechanické účely. Roční produkce závodu Krakov činí 50 000 tun.

Miroslav Barnáš,
Alica Koblovská
Příchod – Arete

Skupinu Arete z pozice člena dozorčí rady fondu Arete Industrial a manažera zodpovědného za transakce skupiny na konci září posílil Miroslav Barnáš, který více než 15 let působil ve skupině Jones Lang LaSalle, přičemž poslední čtyři roky na pozici CEO Czech Republic & Slovakia. Vystudoval Ekonomickou univerzitu v Bratislavě a od 2011 je členem Královského institutu diplomovaných znalců (RICS).

Prvního října nastoupila na pozici chief legal officer skupiny Arete Alica Koblovská, která dlouhá léta působila v advokátní kanceláři Kocian Šolc Balaštík a naposledy se spolupodílela z pozice general counsel na řízení family office BM Management. Zároveň se stala členkou dozorčí rady fondu Arete Industrial.

Tomáš Moravec
Povýšení – Veletrhy Brno

Tomáš Moravec byl jmenován novým generálním ředitelem společnosti Veletrhy Brno, funkce se ujal 1. prosince 2021. Tomáš Moravec zasvětil svůj profesní život veletrhům a kariérně postupoval od obchodního referenta až na post obchodního ředitele. Ve firmě působí více než 20 let, z nichž 18 let na vrcholových manažerských postech. Svou pozici má také ve veletržním průmyslu, konkrétně ve výkonném výboru celosvětové organizace OSPI i předsednictvu Asociace výstavářských firem ČR. Tomáš Moravec střídá ve funkci Jiřího Kuliše, kterému k 30. listopadu skončila smlouva. Generálním ředitelem byl od prosince 2009 a provedl firmu roky ekonomické krize a covidovým obdobím, které společnost paralyzovalo ve většině minulého a větší polovině letošního roku.

Richard Britten-Long
Příchod – Českomoravská Nemovitostní

Skupina Českomoravská Nemovitostní (ČMN) jmenovala Richarda Britten-Longa novým předsedou dozorčí rady. Čerstvá posila přináší mezinárodní zkušenosti jak v oblasti strukturování a umísťování dluhových cenných papírů včetně sekuritizace a prodeje, tak v oblasti akvizic a správy nemovitostí. Richard Britten-Long strávil většinu své 50leté kariéry v investičním bankovnictví se specializací na financování nemovitostí a správu fondů. Byl zakladatelem a generálním ředitelem společnosti Wichford Property Management, společného podniku jeho společnosti Laird Finance Group a J O Hambro Capital Management s portfoliem komerčních nemovitostí v hodnotě více než 30 miliard korun. Společnost Wichford (RDI Reit) byla kotována na londýnské burze cenných papírů a v roce 2008 ji převzala jihoafrická investiční skupina. ČMN je česká realitní společnost založená v roce 2016, která se specializuje na investice a správu komerčních nemovitostí.

Vít Zdráhal
Povýšení – Cushman & Wakefield

Vít Zdráhal, vedoucí zastupování nájemců a pronajímatelů v industriálním týmu ve společnosti Cushman & Wakefield, se stává partnerem. Vít Zdráhal má více než 10 let odborných zkušeností v odvětví služeb a poradenství, od roku 2014 působí v sektoru komerčních nemovitostí ve společnosti Cushman & Wakefield. V jejím industriálním týmu zodpovídá za business development, transakční procesy, dlouhodobé vztahy s nájemci a pronajímateli a vývoj nové marketingové strategie. Během své kariéry ve společnosti Cushman & Wakefield hrál klíčovou roli

při uzavírání více než 90 transakcí zahrnujících asi 400 000 m² průmyslových prostor, zastupoval společnosti jako ABB, Ikea, XXXLutz, Vafo Praha či Okay. Mezi jeho záliby patří sport a cestování.

Zdeněk Raus
Příchod – Demaco

Na pozici finančního ředitele a současně partnera společnosti Demaco přichází Zdeněk Raus. Ze své pozice bude řídit zejména financování rostoucích aktivit skupiny Demaco s cílem zajištění dostatečné finanční základny a likvidity v oblasti developmentu a investic. Před příchodem do firmy pracoval více než 11 let na manažerských pozicích v rámci finančního řízení společnosti CTP, kde působil po šesti letech strávených v auditním oddělení společnosti KPMG. Vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. Je ženatý a mezi jeho koníčky patří fotbal a další, hlavně míčové a kolektivní sporty a též cestování a studium moderních dějin.

Kamil Řezáč
Povýšení – DHL

Společnost DHL Supply Chain obsadila do nově vytvořené pozice obchodního manažera Kamila Řezáče. Ve své funkci je zodpovědný za implementaci řešení pro zákazníky ze segmentu e-commerce a zároveň zastřešuje veškeré obchodní aktivity v tomto směru v Česku i na Slovensku. „Jsem velmi rád, že mohu být u zrodu nového produktu, jímž je Evropská logistická síť pro subjekty podnikající v oblasti e-commerce," říká Kamil Řezáč. Svou kariéru u společnosti DHL zahájil v roce 1998, kdy nastoupil do DHL Express na pozici kurýra. Postupně se vypracoval nejdříve na obchodního zástupce a následně na e-commerce manažera. Několik let také vedl tým kurýrů a administrativních pracovníků v depu DHL v Londýně.

Peter Menky
Příchod – Dodo

Firma Dodo prochází transformací a po zahraniční expanzi mění strukturu. Nově vzniká skupina Dodo Group, v jejímž čele bude stát dosavadní CEO Dodo Michal Menšík. Provozním ředitelem skupiny se stává Martin Marek, který dočasně zastane rovněž roli CEO pro Českou a Slovenskou republiku. Na pozici chief commercial officer Dodo nově nastoupil Peter Menky (na snímku), který doposud zastával roli obchodního a marketingového ředitele pro střední a východní Evropu ve společnosti Panasonic. Ve svém novém působišti se chce zaměřit na další posílení pozice značky v regionu a nastavení obchodní a marketingové strategie. Peter Menky se v oblasti obchodu, marketingu a managementu pohybuje 15 let a má zkušenosti z technologicky i spotřebitelsky zaměřených společností. Zkušenosti získal i v rámci vlastního podnikání a pracovního působení v USA.

Miroslav Snížek
Příchod –
Element Logic

Miroslav Snížek se stal novým sales managerem zodpovědným za oblast rozvoje systému AutoStore na českém trhu. V Element Logic bude zodpovědný za technická řešení a analýzy, prodej a poprodejní podporu. Miroslav Snížek působil tři roky jako project manager logistics ve společnosti Siemens. Má zkušenosti v odvětvích průmyslové automatizace, intralogistiky a skladování a více než jedenáctiletou praxi v oblasti prodeje, nákupu a project managementu s technickým zaměřením na evropské i globální úrovni.

Kateřina Kuhnová
Povýšení – UPS

Ředitelkou logistického centra UPS Healthcare otevřeného v listopadu 2021 se stala Kateřina Kuhnová. Ve společnosti působí více než 15 let, od dubna letošního roku na pozici operation manager UPS Healthcare. V divizi UPS SCS zaměřené na řešení pro dodavatelské řetězce začínala nejprve jako operátor kontrolní věže v rámci klientského centra, které vzápětí také řídila. Na pozdější pozici supervisora odpovídala za veškeré operace regionálního distribučního centra pro ČR, Slovensko, Polsko a Maďarsko a implementaci logistických služeb na míru potřebám lokálních i globálních zákazníků. Kateřina Kuhnová je absolventkou Dopravní fakulty Jana Pernera Univerzity Pardubice. Kromě rodiny se ráda věnuje také cestování a rybaření. Hovoří anglicky, polsky a slovensky.

Stefan Paul
Povýšení –
Kuehne + Nagel

Představenstvo Kuehne + Nagel International schválilo změny v nejvyšším vedení společnosti. S platností od 1. srpna 2022 převezme pozici generálního ředitele Kuehne + Nagel International Stefan Paul. Dosavadní CEO skupiny Detlef Trefzger odstupuje ze soukromých důvodů. Detlef Trefzger se stane členem představenstva společnosti s tím, že jeho funkční období plynule naváže na dosavadní devítileté působení v roli generálního ředitele. Stefan Paul, narozený v roce 1969, pochází z Německa a od roku 2013 je členem představenstva Kuehne + Nagel. V současné době je odpovědný za silniční logistiku a prodeje. Poprvé do skupiny nastoupil v roce 1990, přičemž v letech 1997 až 2013 zastával manažerské pozice v různých jiných logistických společnostech, mimo jiné v Německu a ve Velké Británii. V roce 2013 se do Kuehne + Nagel vrátil a převzal odpovědnost za všechny aktivity v oblasti silniční přepravy. Později se jeho agenda rozšířila o sekci celosvětových prodejů.

Luděk Kohout
Příchod – PST CLC

Společnost PST CLC získala novou posilu v osobě Luďka Kohouta, který se stal vedoucím obchodního oddělení. Jeho hlavním úkolem je rozvíjení obchodních aktivit v rámci přeprav, skladování, kontraktní logistiky a celních služeb v ČR a CEE. Obchodní činnosti se věnuje od roku 2005, kdy jako key account manager začínal ve firmě Setto Spedition. Následně přešel do společnosti DB Schenker, kde kromě pozice key account managera zastával funkci vertical market managera. Poté působil coby projektový manažer ve společnosti Dachser, v níž byl jeho úkolem rozvoj obchodních aktivit a metodické řízení obchodního týmu s akcentem na nové příležitosti v automotive segmentu. Jeho poslední „zastávkou" před příchodem do PST CLC byla firma Emons, kde měl kromě samotné obchodní činnosti za úkol vytvořit obchodní oddělení a nastavit obchodní procesy. Luděk Kohout vystudoval právo na Univerzitě Jana Amose Komenského v Praze, je ženatý a má dvě děti.

Marek Orolín
Příchod – P3

Tým leasingu u investora a průmyslového developera P3 Logistic Parks má od prosince nového člena. Stal se jím Marek Orolín, který bude na pozici leasing manager usilovat o udržování a rozšiřování klientského portfolia P3, vyjednávání podmínek nájemních smluv a také koordinace s agenty. Kariéru zahájil jako finanční poradce v Partners, posléze AXA, do světa realit nahlédl coby realitní agent v Asten Property, další zkušenosti v oboru sbíral od roku 2018 jako junior negotiator ve společnosti Cushman & Wakefield. Kromě přehledů trhu se zabýval především aktivním vyhledáváním nových příležitostí, péčí o zákazníky a konzultacemi v oblasti nemovitostí. V loňském roce přestoupil do 108 Agency.

Miloš Němeček
Příchod – Lamark

Společnost Lamark přijala nového samostatného obchodního ředitele Miloše Němečka. V minulosti působil na vedoucích pozicích v GE Money Bank, pojišťovně Kooperativa, sázkové společnosti Fortuna a prodejci elektroniky Smarty CZ. Zároveň sedmnáct let vlastnil a řídil Futsalový klub Hradec Králové.

David Soukup
Příchod – Packeta

Na pozici chief financial officer (CFO) skupiny Packeta nastoupil David Soukup. V této pozici je zároveň členem nejužšího vedení a podílí se na strategických rozhodnutích a směřování Packety. Jako CFO bude řídit oddělení financí a nákupu s cílem splnit růstové plány skupiny. David Soukup v minulosti pracoval na manažerských pozicích ve společnostech jako Linet Group, United technologies nebo Volvo Group a v poradenství pro společnost McKinsey & Company. Volný čas tráví především s rodinou, rád cestuje a věnuje se tenisu, cyklistice a lyžování.

Vít Votroubek
Povýšení – Svaz spedice
a logistiky ČR

Novým členem představenstva Svazu spedice a logistiky České republiky byl zvolen Vít Votroubek, generální ředitel společnosti PST CLC. Dříve ve svazu zastával pozici člena revizní komise. „Členství v představenstvu Svazu spedice a logistiky je pro mě velmi prestižní. Vnímám to i jako velkou výhodu pro naši firmu, protože spolupracujeme mimo jiné také s celní správou a se státními orgány, při vyjednávání schůzek nám to usnadňuje naši roli. Jde o čestnou funkci," konstatuje Vít Votroubek. Za svůj hlavní úkol považuje prosazování zájmů členů Svazu spedice a logistiky. Vít Votroubek aktuálně také obhájil pozici generálního ředitele společnosti PST CLC.

Nová automatická balicí linka Datartu v Jirnech
FOTO: Stanislav D. Břeň

Datart v Jirnech investuje do automatizace, tentokrát balení

Na konci listopadu představil Datart ve svém logistickém centru v Jirnech balicí linku, která zvládne zabalit přes 20 000 balíků denně, resp. až 900 krabic za hodinu. Stroj od společnosti Panotec dodala firma Packung. Zařízení zvládne zabalit škálu krabic, které jsou vyráběny z lepenkového přířezu (tři vlny). Stroj si lepenku odebere, podle rozměru baleného zboží provede výsek a slepení a poté balí do příslušného formátu. Největší krabice mají rozměry 600 × 500 × 440 mm, nejmenší 200 × 150 × 50 mm. Investice do balicí linky se pohybovala kolem jednoho milionu eur. Automatizovaný balicí stroj Opera byl podle dodavatele v Česku instalován vůbec poprvé. Ve druhé fázi, která Datart čeká na jaře, bude stroj propojen se stávající skladovou technologií. Plánem je, aby jednokusové zásilky, které jsou nyní baleny manuálně, vstupovaly do stroje automaticky. Toto napojení by mělo zrychlit proces ve skladu natolik, aby bylo možné posunout časový limit pro sběr objednávek od zákazníků v daný den z 16.00 na 18.00 h. Propojení s interními systémy skladu doplní automatický tisk a lepení přepravního štítku také o automatické vkládání nákupních dokladů do balíků. Lepenky budou také předtištěné logem prodejce. Balicí stroj Opera rozšiřuje portfolio moderních technologií Datartu v Jirnech. Firma zde využívá například automatizovaný sklad pro zboží malého objemu, díky němu operátoři vychystávají až pětkrát rychleji než v běžném skladu. Centrum zvládne vyexpedovat až tři miliony kusů za měsíc.

Libor Křížka
ředitel logistiky
Datart

Pro investici do automatizovaného balicího stroje jsme se rozhodli v loňském roce, kdy jsme v pandemické době čelili enormnímu nárůstu online objednávek. To způsobilo obrovský tlak na logistiku, především na balení zásilek. Jen za listopadový měsíc roku 2020 jsme zabalili stejný objem zboží jako za celý rok 2019.

Investujete do automatizace?

Krátce:

Více prostor pro Ardon Safety

VGP získalo stavební povolení pro výstavbu nové haly F v technologickém parku VGP Park Olomouc a zahájilo její realizaci. Prvním potvrzeným nájemcem do chystaných prostor je firma Ardon Safety. Společnost v současné době působí v hale J, kde má v pronájmu 14 000 m^2. Tyto prostory jsou pro Ardon Safety kapacitně již nevyhovující, proto společnost rozhodla o přemístění do nové haly, kde si pronajme 26 780 m^2 skladových prostor. Hala bude dokončena a předána do užívání v dubnu příštího roku.

Podrobnosti na webu www.vgpparks.eu

V Berlíně vznikla Open Logistics Foundation

Společnosti Dachser, DB Schenker, duisport a Rhenus založily na konci října v Berlíně nadaci Open Logistics Foundation. Účelem neziskové organizace je vybudovat evropskou open source komunitu s cílem podporovat digitalizaci v logistice a řízení dodavatelských řetězců na základě softwaru s otevřeným zdrojovým kódem a standardizovat logistické procesy prostřednictvím de facto standardů. „Společně chceme posunout digitalizaci v logistice kupředu. Proto je open source významným faktorem pro úspěch celého logistického průmyslu a zároveň hnacím motorem pro harmonizaci procesů v digitálních dodavatelských řetězcích. Open Logistics Foundation považujeme za první krok směrem k platformové ekonomice založené na evropských právních normách a hodnotách. Je to začátek a zároveň výzva pro logistický sektor, abychom společně uvažovali o technologiích a procesech a aktivně se zapojili do open source komunity," uvedli zakládající členové ve společném prohlášení. Podstatou působení nadace je práce na úložišti, takzvaném Open Logistics Repository – technické platformě, na které budou softwarová a hardwarová rozhraní odkazovat na referenční implementace a komponenty dostupné jako open source pod svobodnou licencí. Všechny nástroje a komponenty budou k dispozici bezplatně bez omezení pro komerční využití s cílem podpory širokého zavedení v rámci logistického sektoru.

Podrobnosti na webu www.openlogisticsfoundation.org

Krátce:

Do Mailstepu vstupuje Emma Capital

Společnost Mailstep oznámila, že úspěšně uzavřela jednání se skupinou Emma Capital o prodeji podílu ve výši 70 %. Mailstep založil jeho současný majitel Jan Rozlivka v roce 1990. Ze své pražské centrály obsluhuje tuzemské i zahraniční zákazníky, zejména ze zemí Evropské unie a Velké Británie. Pro evropský trh je určeno více než 65 % z celkového objemu expedovaných zásilek. „Kapitálový vstup skupiny Emma nám umožní v ještě větší míře expandovat na zahraniční trhy," říká Jan Rozlivka. „Objemy zakázek z některých regionů dosahují již nyní takové výše, že se nám vyplatí zřídit nová logistická centra a obsluhovat daný region z nich." Emma Capital je soukromý investiční holding založený v roce 2012 Jiřím Šmejcem.

Podrobnosti na webu www.emmacapital.cz

ILUSTRAČNÍ FOTO: Stanislav D. Břeň

Ohrožení zejména vnitrostátní dopravci

Turbulentní situace vyvolaná pandemií, zdražením energií a poruchou dodavatelsko-odběratelských vztahů postihuje prakticky všechny. Sdružení Česmad Bohemia se rozhodlo monitorovat situaci v oblasti silniční nákladní dopravy, tzv. Barometrem nákladní dopravy, kdy každé čtvrtletí provádí dotazníkové šetření mezi svými členy, zvlášť pro vnitrostátní a mezinárodní nákladní dopravu. Dopravci hodnotí uplynulé čtvrtletí, odhadují, jak dopadne to právě probíhající, a indikují, jaké vidí zakázky na půl roku dopředu. „Ve třetím čtvrtletí téměř dvě třetiny (62 %) mezinárodních dopravců dosáhlo na zisk, horší to bylo v dopravě vnitrostátní, kde jen 56 % firem dopadlo dobře. Aktuální čtvrtletí s dramatickým nárůstem cen nafty už posílá do očekávané ztráty 57 % vnitrostátních dopravců, ale i 53 % mezinárodních kamionových firem. Rozdílně vidí tyto dvě skupiny svou budoucnost. Ve vnitrostátní dopravě jen 49 % firem hodnotí zakázky na příštích šest měsíců pozitivně, v mezinárodním provozu je stav lepší, 61 % dopravců se nedostatku zakázek neobává,“ uvádí profesní sdružení ve své zprávě, která byla zveřejněna na konci listopadu. Hlavním důvodem zhoršení výsledkového očekávání ve 4. čtvrtletí je skokový růst cen nafty od začátku října. Cena rostla i v letních měsících a negativně se tak promítla už do výsledků třetího kvartálu. Ve vnitrostátní dopravě podle barometru očekává jen 43 % firem, že dosáhnou zisku z dopravní činnosti.

Vojtěch Hromíř
generální tajemník
Sdružení Česmad Bohemia

V komentářích k anketě dopravci nejvíce reflektují růst všech nákladových položek, zejména nafty, a klíčovým slovem je slovo cena, ta musí jasně vzrůst. Kritizují také pomalý proces zaměstnávání řidičů z východu a celkově vysokou byrokracii u nás. Pro mnohé je problémem dlouhá splatnost faktur – 60 až 90 dní.

„To odráží skokový růst všech nákladů, zvyšování režie, vysokou inflaci, tlak na mzdy, ale i příběh s AdBlue, kde cena vzrostla o 300 %. Řešení, jak se vyhnout krachu, je pro dopravce jediné, významný nárůst cen za dopravu v řádu 15 až 20 procent,“ konstatuje mluvčí sdružení Martin Felix.

Zdražila se vám významně nákladní doprava?

Krátce:

Jungheinrich přesouvá výrobu retraků do Chomutova

Společnost Jungheinrich rozšiřuje své výrobní kapacity o nový závod v českém Chomutově. Od roku 2023 bude v tomto závodě o rozloze zhruba 37 000 m² probíhat zejména výroba retraků. Výstavba nového závodu má být zahájena v roce 2022. Rozpočet projektu

činí přibližně 60 milionů eur. Výstavba nového areálu bude realizována společně s developerem metodou built-to-suit. Očekává se, že zde vznikne více než 350 pracovních míst. Současná výroba retraků ve výrobním závodě Jungheinrich v Norderstedtu bude postupně přesunuta do nového závodu v Chomutově, a to od roku 2023. Společnost Jungheinrich rozšíří své výrobní portfolio v závodě v Norderstedtu o díly na vychystávací vozíky, které se používají především ve stále se rozvíjející oblasti e-commerce.

Podrobnosti na webu www.jungheinrich.cz

INZERCE

Gebrüder Weiss
transport a logistika

CZECH Superbrands BUSINESS AWARD 2021

Za první tři kvartály spíše podprůměrná dokončená výstavba

ILUSTRAČNÍ FOTO: Stanislav D. Břeň

Během třetího čtvrtletí roku 2021 přesáhla celková plocha moderních průmyslových prostor určených k pronájmu 9,63 milionu metrů čtverečních. Postaveno bylo v tomto čtvrtletí 130 035 m^2. Dokončená výstavba za první až třetí čtvrtletí 2021 dosáhla hodnoty 248 829 m^2, v loňském roce bylo za stejné období dokončeno 587 959 m^2. Ve výstavbě bylo na konci třetího kvartálu 621 424 m^2. „Pokud přičteme všechny projekty, u kterých právě probíhají pouze počáteční terénní úpravy, bude toto číslo ještě vyšší. I přes veškerou nepřízeň cen a dostupnosti stavebního materiálu se tak jedná o enormní počet projektů ve výstavbě. V případě, že dojde v příštím roce k dokončení všech momentálně rozestavěných projektů, bude v České republice poprvé překročena hranice deseti milionů čtverečních metrů moderních průmyslových prostor," říká Jakub Holec, CEO společnosti 108 Agency. Neobsazenost podle společnosti dosáhla pouhých 2,46 %. „Tento stav se dlouhodobě nezlepšuje a volné plochy v dokončených objektech jsou velmi vzácné. Nízká neobsazenost s nepřetržitě klesající tendencí klade stále vyšší nároky na efektivitu provozů. Firmám také chybějí zaměstnanci, přičemž nejhorší situace je v průmyslu a stavebnictví," dodává Jakub Holec.

Dušan Drábek
vedoucí oddělení pronájmu průmyslových a logistických nemovitostí
BNP Paribas Real Estate

Téměř o pětinu se mezi 3. čtvrtletím roku 2020 a stejný obdobím letošního roku zvýšilo nájemné v nových logistických areálech v Praze a okolí. Aktuálně jsou již podepisovány nájemní smlouvy blížící se hranici 6 eur/m^2/měsíc. To je přesně o 17 % více než vloni. V Brně, které stejně jako metropole zápasí s nedostatkem volných skladových ploch, i v dalších regionech činí meziroční nárůst průměrně 10 %.

Lenka Pechová
senior research analyst
Savills ČR a SR

Ve výstavbě je rekordních 17 objektů o rozloze 20 000 m^2 a více, z nichž největší je vícepodlažní distribuční centrum s celkovou pronajímatelnou plochou 186 800 m2 budované společností Panattoni pro Amazon. Celkově tak připadl největší podíl rozestavěných prostor na Olomoucký kraj, kde bylo na konci třetího čtvrtletí ve výstavbě 280 500 m^2 Moravskoslezský kraj se přesunul na druhé místo s výstavbou probíhající na projektech o rozloze 265 300 m^2 a Praha se umístila na sedmém místě (z 11) s rozestavěnými projekty o celkové pronajímatelné ploše 74 500 m^2.

Dalšími překážkami, se kterými se firmy potýkají, je vysoká cena stavebních materiálů, dlouhodobá nedostupnost kritických komponent pro výrobu nebo prudce rostoucí ceny nájemného a energií.

Za kolik si pronajímáte skladové prostory?

Krátce:

ESA logistika otevřela nové sklady v Polsku

Společnost ESA logistika zprovoznila v posledních týdnech dva nové sklady v polském Krakově a Vratislavi. Rozšířila také pronájem prostorů ve skladu Strykow a celkem tak navýšila své skladové plochy o téměř 18 000 m^2. Zprovoznění nového skladu v Krakově (na snímku) o ploše 12 000 m^2 si vyžádalo rozšíření spolupráce se stávajícím klientem ESA logistika z oblasti tabákového průmyslu. Sklad je proto s ohledem na skladované zboží vybaven technologií pro udržení požadované teploty a vlhkosti vzduchu. Jeho střecha je osazena fotovoltaickými panely a na parkovacích plochách jsou instalovány nabíjecí stanice pro elektromobily. Ve Vratislavi

rozšiřuje ESA logistika své skladové portfolio o dalších více než 4000 m^2 plochy ve skladové budově o výšce 12 m, která současně disponuje kancelářemi. Prostory jsou určeny pro jednoho z globálních výrobců nápojů, který je dlouholetým zákazníkem ESA logistiky.

Podrobnosti na webu
www.esa-logistics.cz

Linde slavilo 30 + 1

Společnost Linde Material Handling Česká republika oslavila na přelomu října a listopadu 31 let na českém trhu. Slavnostní akce u příležitosti oslav spojené s tradiční zákaznickou konferencí proběhly v Praze a v Ostravě. Vystoupili na nich nejenom známí umělci, ale i významné osobnosti spojené s ekonomikou a rozvojem podnikání. „Na letošní oslavy 30 + 1. výročí jsme se opravdu těšili. O to víc, že nám loni ty kulaté narozeniny překazila pandemie. Letos jsme je tedy uspořádali v ještě atraktivnější podobě, doplněné předvedením poloautomatických vychystávacích vozíků a představením nejnovější generace elektrických vysokozdvižných vozíků na českém trhu," uvedl Pavel Osička, obchodní ředitel a prokurista Linde Material Handling Česká republika.

Podrobnosti na webu
www.linde-mh.cz

Tchibo na sto tisících metrech

V čase slavnostního otevření stavěli v Chebu regály.
FOTO: Stanislav D. Břeň

Antonín Jalovec
starosta
města Cheb

Těší mě, že se naše město stalo pro společnost Tchibo natolik atraktivním, že na jeho území posiluje svou přítomnost a expanduje. Cením si i důrazu na minimalizaci environmentálních dopadů novostavby. Výše investovaných prostředků a implementace pokročilých technologií do jejího nitra je důkazem, že zvolená lokalita je pro společnost Tchibo perspektivní a plánuje tu být přítomna dlouhodobě.

Uvažujete o rozšíření svého skladu?

Na začátku listopadu bylo slavnostně otevřeno rozšířené distribuční centrum Tchibo v Panattoni Parku Cheb. Dokončením třetí fáze výstavby o dalších přibližně 30 000 m^2 se hala dohromady přesahující 100 000 m^2 stala největší letos dokončenou průmyslovou budovou v České republice. Za expanzí průmyslových prostor stojí developer Panattoni společně s investiční skupinou Accolade. Nájemcem je od první fáze výstavby v roce 2016 společnost Tchibo. Nová část areálu aspiruje na hodnocení ekologické certifikace BREEAM New Construction na úrovni Excellent. Hodnota investice po rozšíření dosáhne téměř 30 milionů eur, pronajímatelná plocha všech etap přesáhne 100 000 m^2 a hala celkem nabídne 57 000 paletových míst a 60 000 míst pro lepenkové krabice. Doposud sloužila výhradně jako B2C centrum pro e-shop Tchibo, po rozšíření a vybavení plánovanými technologiemi převezme příští rok i část B2B logistických procesů týkajících se kamenných obchodů a prodejních koutků Tchibo. Společnost letos změnila způsob dopravy zboží do Chebu, místo kamionů využívá až k německo-české hranici vlaky a pomocí kamionů přepravuje kontejnery posledních několik kilometrů. Tchibo své výrobky nabízí prostřednictvím vícekanálového distribučního systému, který tvoří síť kamenných prodejen Tchibo, internetový obchod a síť prodejních koutků ve vybraných prodejnách obchodních řetězců. Se společností Tchibo od loňského roku spolupracuje logistická firma DHL Supply Chain, která je dalším nájemcem v parku Cheb.

INZERCE

TBA PLASTOVÉ OBALY

EURO PŘEPRAVKY
- Perfektně stohovatelné
- Možnost potisku
- Barevné variace

MADE IN TBA

EURO PŘEPRAVKY S VÍKEM
- Stohovatelné i s víkem
- Otevřený a uzavřený úchyt
- Možnost potisku

RYCHLE ■ JEDNODUŠE ■ ONLINE ■ TBAPLAST.CZ

Výroba aut se v říjnu propadla meziročně o polovinu

FOTO: TMMCZ

Christian Schenk
člen představenstva za oblast financí a IT
Škoda Auto

Nedostatek polovodičů a omezená dostupnost dílů v důsledku úzkých míst v dodavatelských řetězcích v automobilovém průmyslu představují od třetího čtvrtletí tvrdý úder pro dosavadní silný růstový kurz společnosti Škoda Auto. I přes přetrvávající poptávku po našich vozech a vysoký stav objednávek musíme naši výrobu omezit. I za této složité situace, vedoucí ke snížení dodávek zákazníkům, jsme díky důslednému řízení produktového mixu a trvalému snižování nákladů nakonec v prvních třech čtvrtletích provozní výsledek oproti loňskému roku zvýšili téměř na dvojnásobek.

Výroba automobilů v České republice se v říjnu kvůli odstávkám způsobeným nedostatkem čipů propadla meziročně o 47 %, vyrobeno bylo 68 202 osobních vozidel. Celkově bylo v letošním roce vyrobeno 899 855 automobilů. To je o 4 % méně než ve stejném období loňského roku, který byl dosud objemově nejhorším od roku 2014. „Aktuální statistiky sdružení sice sledují jen výkonnost automobilek, nicméně propad domácí i evropské produkce vozidel působí násobné ztráty především na straně dodavatelských firem. Ohroženy jsou tak zejména firmy malé a střední. Ačkoliv některé zprávy z posledních týdnů naznačují mírné zlepšení, situace zůstává nadále extrémně napjatá," říká Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu.

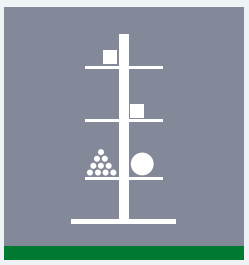
Ohrožuje vaši výrobu nedostatek komponent?

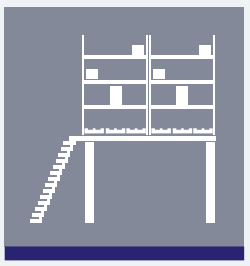
INZERCE

REGÁLY A REGÁLOVÉ SYSTÉMY PROMAN

PALETOVÉ REGÁLY

POLICOVÉ REGÁLY


KONZOLOVÉ REGÁLY


OCELOVÉ PLOŠINY

- Kompletní dodávka od návrhů 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

Krátce:

Dachser vyrostl o čtvrtinu

Logistický provider Dachser Czech Republic uzavírá letošní rok s růstem ve všech ukazatelích. Podle předběžných výsledků společnost v tomto roce odbaví 1,23 milionu zásilek o celkové tonáži 816 000 tun. Ve srovnání s loňskem se jedná o 27procentní nárůst v tonáži zásilek a osmiprocentní nárůst v počtu zásilek. Obrat společnosti se zvýší o 26 procent na 4,13 miliardy korun. Klíčové ukazatele společnosti vyrostly až v řádech desítek procent. „Přestože už pro nás omezení v důsledku pandemie nebyla neznámou, ani letošní rok nebyl jednoduchý," uvádí Jan Pihar, generální ředitel Dachser Czech Republic, a vysvětluje, „celosvětové uzávěry a k nim další bezprecedentní události, jako byl například Brexit či zablokování Suezského průplavu, doslova zpřetrhaly globální dodavatelské řetězce a postavily logistiku do nové situace – na jedné straně si všichni uvědomili, jak je logistika nezbytná pro fungování moderní společnosti, na straně druhé na ni byl vyvíjen enormní tlak." Z České republiky firma letos spustila dvě nové linky sběrné služby – do Hamburku a Frankfurtu nad Mohanem, čímž se navýšil počet přímých denních linek na 91.

Podrobnosti na webu www.dachser.cz

Yaris v Kolíně

Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMMCZ) zahájila v Kolíně výrobu Yarisu. TMMCZ se tak stává druhým evropským závodem, společně s Toyota Motor Manufacturing France (TMMF), který bude Yaris vyrábět. Po převodu vlastnictví plně pod belgickou Toyota Motor Europe v lednu 2021 bude představení druhého modelu znamenat důležitý milník pro TMMCZ (dříve TPCA). Toyota investovala více než 4,5 miliardy korun kvůli výrobě vozidel segmentu A a B na platformě TNGA (Toyota New Global Architecture, B-platform). Významně se navýšila i výrobní kapacita závodu. Náběh výroby Yarisu a nové Aygo X v roce 2022 se budou vyrábět ve třísměnném provozu. „Za poslední tři roky jsme postavili nové výrobní prostory, přeplánovali logistické trasy, nainstalovali nové technologie a hlavně, to nejdůležitější, přivítali téměř 1600 nových zaměstnanců našeho závodu Toyota," řekl Koreatsu Aoki, prezident TMMCZ. Investice podle firmy umožnily i výrobu hybridních elektrických vozidel v TMMCZ, a to v reakci na úspěch Yarisu Hybrid, který představuje 80 % prodejů tohoto modelu v Evropě. Hybridní elektrické motory pro TMMCZ i TMMF jsou vyráběny v Polsku, v Toyota Motor Manufacturing Poland. V roce 2025 chce firma prodávat v Evropě 1,5 milionu aut a pro splnění tohoto cíle má být Yaris klíčovou položkou produktového portfolia.

Podrobnosti na webu www.toyotacz.com

Krátce:

Kion zaznamenává po loňsku výrazné oživení

Skupina Kion informovala o svých hospodářských výsledcích po třech kvartálech letošního roku. Objem přijatých zakázek skupiny dosáhl 8,989 miliardy eur, což bylo o 33,9 procenta více než v předchozím roce (1–9/2020: 6,715 miliardy eur). S 5,981 miliardy eur vzrostl objem rozpracovaných zakázek skupiny o 34,7 procenta ve srovnání s koncem roku 2020 (31. prosince 2020: 4,441 miliardy eur). Příznivé obchodní výsledky se odrazily v počtu zaměstnanců po celém světě, který se za první tři čtvrtletí letošního roku zvýšil o 2750 (7,6 procenta) na téměř 39 000 zaměstnanců přepočtených na plný úvazek. „Skupina Kion zaznamenala v prvních devíti měsících roku 2021 rychlý růst a více než vykompenzovala nepříznivý dopad koronaviru v roce 2020. Přestože existují značné výzvy v souvislosti s dostupností materiálů a nárůstem cen surovin v letošním roce, což povede k vyšším výdajům na materiál, očekáváme, že dosáhneme ambiciózních cílů, které jsme si stanovili pro rok 2021 jako celek," říká Gordon Riske, generální ředitel skupiny.

Podrobnosti na webu
www.kiongroup.com

Alza.cz má u Chrášťan sklad i showroom

Alza.cz zprovoznila nový sklad a showroom v GLP Parku Praha Chrášťany. V současnosti je finalizována hala o ploše 25 000 m², GLP však pro Alza.cz staví dalších 15 000 m². Podlaha je zesílena až na tloušťku 250 mm, což umožňuje plošně i bodově podstatně větší zatížení, ostatně je zde umístěn dvoupatrový mezanin se zbožím. Komunikace mezi jednotlivými patry probíhá pomocí šnekových dopravníků, počítá se také s instalací výtahů. V části skladu jsou instalovány stacionární paletové regály, které obsluhuje VNA vozík od Toyoty (BT Vector). V brzké budoucnosti by ve skladu měly přibýt automatické zakladače a další dopravníkové systémy. V druhé fázi se zvažuje instalace miniloadu, aktuálně firma porovnává nabídky dodavatelských firem.

Pohled do jednotlivých pater mezaninu nového skladu Alza.cz v Chrášťanech
FOTO: Stanislav D. Břeň

Jan Palek
ředitel pro ČR a SR
GLP

Vnější parková úprava je volně přístupná veřejnosti, zahrnuje i takzvanou food truck zónu s možností rychlého občerstvení, discgolfové hřiště a venkovní prostor pro odpočinek. Dešťová voda se využívá jako užitková, pracovní plochy jsou osvětleny LED osvětlením. K dispozici je systém dálkového měření a sběru dat, například sledování spotřeby tepla a frekvence otevírání nakládacích bran. Střechy jsou připraveny pro osazení fotovoltaickými panely, k dispozici je příprava pro automobilové elektronabíječky.

Jakým způsobem skladujete své zboží?

INZERCE

PPO®

NOVÉ PRODUKTOVÉ ŘADY

www.ppogroup.cz

SLBOOK 2021

MANIPULAČNÍ TECHNIKA POD LUPOU

JUNGHEINRICH

Péče o manipulační techniku očima Martina Koudelky

Můžete shrnout hlavní zásady ohledně servisu manipulační techniky, ať už jde o celkovou údržbu, péči o baterie apod.?

Zásadní je dodržovat pokyny výrobce k jednotlivým typům kontrol u konkrétní techniky. Pravidelně servisovaný vozík, u kterého je vše pod dohledem, znamená vyšší jistotu pro uživatele a tím i nižší provozní náklady. Není nic dražšího než technika, která stojí, protože na ní nebyla pravidelně prováděna předepsaná údržba. To samé platí o předprovozní kontrole a o pravidelné péči o baterii. Jedná se o činnosti, které by měl provádět uživatel techniky pravidelně, v podstatě každý den. Může se to zdát jako zbytečná byrokracie, ale těmito postupy dokážete odhalit mnoho závad v samotném zárodku a zamezit tak dalším škodám.

DALŠÍ DOTAZ NA MARTINA KOUDELKU:

Jaká základní doporučení byste dali pro mytí vozíků? Jak často je provádět a podle jakých pravidel?

ODPOVĚDI NA TUTO I DALŠÍ OTÁZKY NAJDETE ZDE:

WWW.SLBOOK.CZ/ LOGISTIKAPODLUPOU

INZERCE

Offline/Online news

Anketa:

Má mít ministerstvo dopravy v nové vládě samostatného šéfa resortu?

88 % Rozhodně ano.

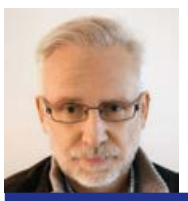
6 % Ne, ministr může řídit i MPO.

6 % Nemám na to jednoznačný názor.

Výsledek ankety z LinkedIn profilu časopisu Systémy Logistiky na *www.linkedin.com/showcase/systemylogistiky*

Jedním z „originálních“ počinů, které uskutečnila vláda Andreje Babiše v uplynulých letech, patrně zejména kvůli nedostatku vhodných ministerských kandidátů, bylo i řízení dvou resortů jedním (super)ministrem. Jak známo, Karel Havlíček nastoupil nejprve do čela ministerstva průmyslu a obchodu (MPO) a následně i ministerstva dopravy. Uvedený krok vzbudil řadu kritických ohlasů, mimo jiné ze strany tehdejší opozice, ale i některé souhlasné reakce. Je ovšem prakticky jisté, že nová vláda pod vedením Petra Fialy v tomto ohledu nepůjde ve šlépějích předchozího kabinetu.

Naprostá většina hlasujících (88 %) v anketě na LinkedIn profilu časopisu Systémy Logistiky uvedla, že resort dopravy má mít „samostatného“ šéfa, tedy takového, který se bude moci řízení úřadu plně věnovat. Pouze 6 % respondentů se domnívá, že jeden ministr může řídit současně jak MPO, tak i ministerstvo dopravy.



Petr Rožek
výkonný ředitel
Svaz spedice a logistiky ČR

Při současném nastavení politického uspořádání ČR vidíme jakéhokoliv ministra spíše jako politickou figuru, přičemž ministerstva řídí odborní náměstci. Přesto si myslíme, že obor dopravy potřebuje svého ministra v plném nasazení. Přece jen je vrcholným představitelem tohoto orgánu a měl by též být vrcholným manažerem téhož. Jakákoliv podrobná relokace odpovědnosti na podřízené by měla být jen přísně časově omezená a neměla by především zahrnovat přenos reprezentativních funkcí na tyto podřízené. V nejbližší době (obě ministerstva) čekají dvě velké výzvy: EFTi a digitalizace státní správy, a přechod na Průmysl 4.0 a Logistiku 4.0 (tyto výzvy se ve značné míře prolínají). A zde je osoba na svém místě urgentně potřebná.

Martin Felix
tiskový mluvčí
Česmad Bohemia

Slučování ministerstev podle nás není téma. MPO i ministerstvo dopravy mají rozsáhlé kompetence a vládnou obrovskými rozpočty. Kumulovat tyto věci sice může přinést nějaké úspory, ale také výrazně zvětšit dopady případných špatných rozhodnutí nebo slabého výkonu funkce ministra. Ministerstvo dopravy má kromě odpovědnosti za rozvoj infrastruktury i spoustu provozních a regulatorních úkolů vůči podnikatelům i veřejnosti a jeho představený by se měl plně soustředit na jeho řízení. Kromě důrazu na výstavbu infrastruktury potřebujeme, aby se nový ministr zabýval ještě dopady koronakrize, zejména na autobusovou dopravu, udržel slevy pro cestující, prosazoval rozumná opatření v rámci Green Dealu a celkově podporoval konkurenceschopné podmínky pro provozování silniční dopravy v ČR, tj. rozumnou míru zdanění, jednodušší administrativu a snazší získávání zaměstnanců z třetích zemí.

HLASUJTE NA LINKEDIN PROFILU SYSTÉMŮ LOGISTIKY V ANKETĚ TOHOTO MĚSÍCE:

Budou v roce 2022 pokračovat problémy s nedostatkem různých komponent, nebo se situace zlepší?

Pište své komentáře na:
systemylogistiky@atoz.cz

Diskutujte s námi na:
systemylogistiky ***systemylogistiky***

Aktuality a komentáře zpracoval:
Stanislav D. Břeň

Anketu připravil:
David Čapek

Vy vidíte žluté čáry…

My vidíme

LAJNOVÁNÍ SKLADU REVOLUČNÍ TECHNOLOGIÍ…

J·A·Clean

www.jaclean.cz www.jaclean.online

JÍZDA „NA ELEKTRICE“

Při výběru zajímavých zpráv a postů z webů a sociálních sítí jsme se tentokrát zaměřili na elektřinu. Svůj ambiciózní projekt spočívající v pořízení 400 rozvozových vozů do konce příštího roku představil Rohlik.cz. Škoda Auto se zaměřila na vnitropodnikovou dopravu a testuje elektrické tahače. Zajímavý je také Smart Van IoT, což je nejen elektrická dodávka, ale s vnitřním uzpůsobením a vybavením má značně přispívat k efektivitě městské logistiky. Zdaleka ne posledním příkladem „elektrických novinek“ je renovace dvou řad elektrických vozíků Jungheinrich, i když v případě manipulační techniky uvnitř provozů je elektřina naprostý standard. Chcete-li 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 a LinkedInu a týdně můžete číst newsletter SL news.

Výběr připravil Stanislav D. Břeň

Škoda Auto testuje elektrické tahače pro logistiku, další nákladní elektrovozy budou následovat

30. listopadu 2021 Doprava

Škoda Auto testuje elektrické tahače pro logistiku, další nákladní elektrovozy budou následovat

Od začátku října testuje Škoda Auto v rámci vnitrozávodní dopravy dva elektrické tahače vybavené standardními návěsy, které mají do května příštího roku na příslušných trasách nahradit dosavadní tahače poháněné naftovým motorem. V navazující fázi budou v mladoboleslavském závodě od června 2022 uvedeny do provozu další nákladní vozy s elektrickým pohonem. Speciálně vyrobené zkrácené návěsy budou vybaveny manipulační technikou pro automatickou nakládku a vykládku palet.

Zjistěte víc:

V příspěvku na webu SL z 30/11

link: www.systemylogistiky

Z přehledu novinek je zřejmé, že elektřina se dnes „tlačí“ všude s cílem lokálně ekologizovat provoz, redukovat provozní náklady a časem vykázat klimaticky neutrální manipulaci či dopravu. I když jde o jednoznačný trend, jsme na naprostém začátku s nejasným výhledem, což platí zejména u těžké nákladní dopravy. Je mnoho oprávněných skeptiků, kteří současné podobě elektromobility z mnoha důvodů nevěří a vyhlížejí palivové články a ekologičtější zdroje vodíku. A je také nemálo skeptiků, kteří odklonu od fosilních paliv v dopravě nevěří vůbec.

AKTUÁLNĚ Z TRHU

Kuehne+Nagel rozšiřuje vozový park pro farmaceutický průmysl

Skupina Kuehne+Nagel rozšiřuje svůj vozový park v Evropě o desítky nových návěsů pro zákazníky z farmaceutického sektoru. Reaguje tak na vysokou poptávku po přepravě zdravotnického zboží, včetně distribuce vakcín proti koronaviru.

KOLIK NOVÝCH NÁVĚSŮ FIRMA POŘÍZUJE?

AKTUÁLNĚ Z TRHU

MiR a Logitrans budou spolupracovat na vývoji autonomního vozíku

Mobile Industrial Robots (MiR) a Logitrans oznámily strategickou spolupráci při výrobě autonomních paletových vozíků. K vývoji bude využito autonomní navigace a softwarových schopností firmy MiR v kombinaci s funkčností elektrických paletových vozíků společnosti Logitrans.

JAKÉ JSOU CÍLE TÉTO SPOLUPRÁCE?

LOGISTIKA POD LUPOU

Nedostatek volných ploch nahrává revitalizaci brownfieldů

Tomáš Kubín, šéf výstavby společnosti P3 pro ČR a region střední a východní Evropy, odpovídal redakci Systémů Logistiky na otázky týkající se možností a perspektiv využití brownfieldových areálů v průmyslovém developmentu.

JAKÉ JSOU PŘÍNOSY I ÚSKALÍ REVITALIZACE BROWNFIELDŮ? PŘEČTĚTE SI CELÝ ROZHOVOR

KOMERČNÍ SDĚLENÍ

Elektrický vysokozdvižný vozík už téměř nemá konkurenci

Zdraví zaměstnanců ve skladových provozech a minimální negativní dopad na životní prostředí. To jsou dvě nejdůležitější výhody kvalitních elektrických vysokozdvižných vozíků, které chrání to nejcennější. Ale to není zdaleka vše, v čem v porovnání s dieselovými i plynovými vynikají. *„Elektrické vysokozdvižné vozíky už jsou v současnosti na tak vysoké úrovni, že za dieselovými ani plynovými nezaostávají ani v síle a na jejich výkon se můžete maximálně spolehnout,“* říká Zdeněk Štrupl, odborný manažer prodeje ze společnosti Still.

SL NEWS SYSTÉMY LOGISTIKY

Každý týden logistické novinky Editorský výběr zdarma do vašeho e-mailu. Registrujte se k odběru!

link: www.atozregistrace.cz/slnews

Jungheinrich obnovil elektrické vozíky řady 2 a 3

9. listopadu 2021 INOVACE Aktuality

Společnost Jungheinrich obnovila elektrické vozíky řady 2 a 3. Hydraulika, bezpečnost a software vysokozdvižných vozíků byly komplexně optimalizovány. Na začátku října opustil výrobní linku závodu Jungheinrich v Moosburgu první vozík nové generace a zamířil na mezinárodní trh. Řada 2 a 3 zahrnuje dvanáct různých modelů vozíků. Tyto vysokozdvižné vozíky, které jsou k dispozici jako tříkolové nebo čtyřkolové, mohou zvedat břemena o hmotnosti 1300 až 2000 kg do výšky 7000 mm. Maximální rychlost pojezdu je 17 km/h.

Díky dokončené modernizaci zvýšila společnost Jungheinrich hydraulický výkon vysokozdvižných vozíků až o 20 %. V budoucnu bude standardní vozík EFG 320 schopen manipulovat za hodinu až o pět tun nákladu více. Nová hydraulika podle firmy zajistí vyšší efektivitu a výkon při práci se speciálními přídavnými zařízeními, jako jsou teleskopické vidlice či rotační nebo upínací přídavná zařízení. Zároveň se podařilo snížit spotřebu energie na jednu manipulovanou paletu až o deset procent.

Zjistěte více:

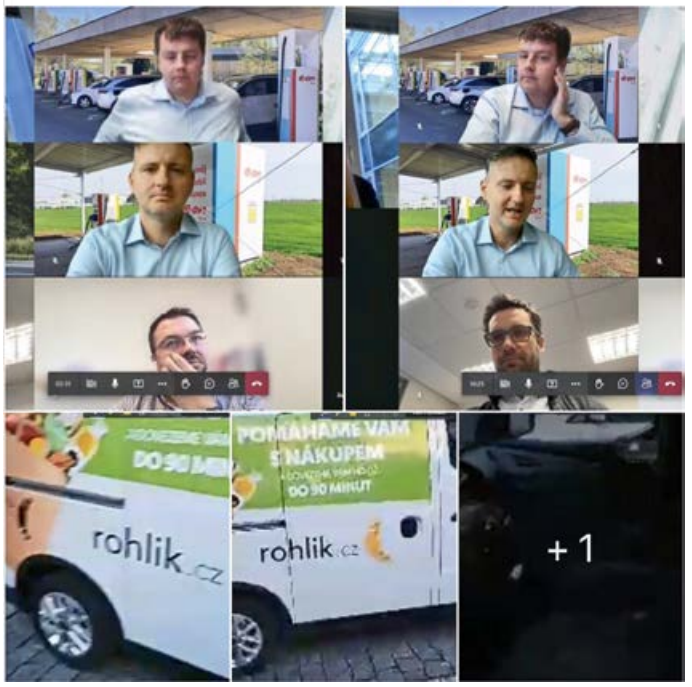
V příspěvku na projektlogin.com z 09/11

link: projektlogin.com

Petr Litavec, Michal Zrník, Tomáš Doskočil, Alexandra Plišková, Martin Klíma, Iveta Repová, Olin Novák, Michal Kos, Aleš Zachoval, Vít Řezníček, Jitka Zajacová, Štěpán Vosyka, Radka Březíková, Roman Kabát, Barbora Langer, a další

Systémy Logistiky
3 501 sledujících uživatelů
2 týdny • Upraveno •

Olin Novák ze společnosti Rohlik.cz dnes novinářům na #online konferenci představil plány společnosti v oblasti elektromobility, na jejichž realizaci firma spolupracuje se společností E.ON. Do konce tohoto roku bude mít Rohlik.cz ve své floti ...Zobrazit více.



Zjistěte víc:

V příspěvku na profilu LinkedIn z 23/11

link: linkedin.com/showcase/systemylogistiky

Systémy Logistiky
11. listopadu v 16:31 ·

Společná myšlenka úspory #energie a optimalizace dopravních procesů s ohledem na životní prostředí spojila partnery projektu SmartVan IoT, chytrého vozidla v městské logistice a doručovací služby na poslední míli, který vede technologická společnost EV Fleet. Integrace #dopravy zboží a městské logistiky na internetu věcí otevírá nové možnosti pro budování inteligentních dodavatelských řetězců.

Plastové #boxy Utz od společnosti Georg Utz Polska slouží pro přepravu v logi... Zobrazit víc

SYSTEMYLOGISTIKY.CZ
Plastové boxy Utz pro přepravu v inovačních projektech městské logistiky - Systémy Logistiky CZ

Zjistěte víc:

V příspěvku na webu Facebooku SL z 09/11

link: facebook.com/systemylogistiky

Marek Gasior, Daniel Konrad, Malgorzata Jamróz a další

DEBATUJTE, INFORMUJTE, SDÍLEJTE!

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

ROBOT A ČLOVĚK V LOGISTICE

Průmysl 4.0 „kolíkuje“ půdu pro inovace a optimalizaci a dává firmám možnost většího rozsahu a dosahu jejich podnikání díky technologické transformaci. Automatizace, robotizace nebo digitalizace se ve společnosti skloňují na denní bázi. Vedle hardwaru a softwaru, který podniky pořizují, je však potřeba myslet na to, aby zaměstnanci byli dlouhodobě připravováni na digitální éru, tedy éru, která už začala. Budoucnost práce předpokládá především dovednosti a vědomosti. V mnoha firmách se však stále vyžaduje spíše „hrubá“ lidská síla.

FOTO: Gabriella Clare Marino, Unsplash

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

Automatizace a využívání robotů představují budoucnost průmyslu i logistiky. Zeptali jsme se několika respondentů, jak v tomto kontextu vnímají možnosti pracovní symbiózy mezi člověkem a robotem – ve výrobě či logistice. „Budoucnost ve výrobě bych viděl následovně: operátor bude z domova propojen s robotem skrze virtuální realitu. Robot tak bude v terénu svářet, soustružit či sekat trávu, a až se pracovník jeho řízením z domova unaví, systém přepne na jiného, čerstvého operátora. Kromě nutného servisu mohou stroje pracovat nepřetržitě,“ říká Michal Harásek, CBDO společnosti Tymbe. A pokračuje: „V logistice potom ani reální operátoři nebudou ve většině případů potřeba, již dnes se dá totiž například třídění automatizovat na minimum nutné posádky. Zároveň si ale myslím, že například řidiči budou v dalších 30 letech stále nenahraditelní.“

Odpověď na úvodní otázku připojuje také Jindřich Hodek, obchodní ředitel společnosti Index Nosluš: „Podle mého jde v podstatě o nutnost, takže nemusíme přemýšlet nad tím, zda to chceme, či nechceme. Je to do jisté míry výzva ke vzdělávání jak budoucích pracovníků, tak těch stávajících, kterým se bude práce měnit v budoucnu doslova pod rukami. Když ve své praxi vidím již existující výrobní či logistické provozy, možnosti spolupráce se nebojím, již dnes toto funguje velmi dobře.“ Někdy zaznívají obavy, že vlivem přílišného nebo příliš rychlého nasazení automatizace a robotizace přijde velká část lidí o práci. Tuto myšlenku považuje za mylnou například Michala Soukupová,

„Více lidí s lepšími znalostmi“

Jednoznačně bude potřeba méně lidí na fyzickou práci a více lidí s lepšími znalostmi a jiným skill setem. Nepochybujeme o potřebě elementárních technických znalostí a logického myšlení u každého pracovníka, což nutně povede k vyšším požadavkům na poli HR, především v rámci onboradingu a školení personálu. Přestože je robotizace nastupujícím trendem, stále je v zásilkové logistice poměrně na začátku. S jistotou lze říci, že vzniknou úplně nové profese, které dnes ještě nemají ani název.

PAVEL VYORAL
výkonný ředitel
Pošta bez hranic

projektová manažerka ze společnosti Tp Consulting, která se specializuje na interim management zejména v automobilovém průmyslu. Říká: „Lidem se naopak uvolní ruce k složitějším nebo kreativnějším činnostem. Robot je stále jen stroj, umět bude jen to, co ho člověk naučí. Svou znalost tedy nikdy nepřekročí, pokud ho tak člověk nenaprogramuje. Potřeba budou odborníci, kteří budou umět s roboty pracovat. Budoucnost robotů a lidí vidím tedy v symbióze.“ V automobilovém průmyslu by se firmy podle ní měly zaměřit na investice do výzkumu i do vývoje. V rámci konkurenceschopnosti je nutné, aby podniky cílily na postupné navyšování automatizace a digitalizace ve výrobě.

ROBOTŮM NESVĚDČÍ VARIABILITA

Zkusme dosavadní spíše obecnější pohled vztáhnout přímo na dění v různých logistických provozech. „V některých částech zásilkové logistiky je robotizace nevyhnutelná. Například na třídicích pracovištích, případně pro pohyb přepravních kontejnerů a palet to není velký problém. Tou výzvou jsou rozmanitost zásilek a návratnost robotizace,“ říká Pavel Vyoral, výkonný ředitel společnosti Pošta bez hranic. A dále vysvětluje: „Robot může velmi dobře pracovat se standardizovanými zásilkami přesně definovaných rozměrů, ale už se může ztrácet u zásilek nepravidelného tvaru, atypů nebo křehkých zásilek. Ve střednědobém horizontu pravděpodobně uvidíme robota ve spolupráci s člověkem. Fyzické úkony, které se opakují, může robot zastat, protože se neunaví a vůbec nebo velmi málo chybuje. Zvyšuje se tím efektivita pracovníka, který robota využívá.“

„LIDEM SE UVOLNÍ RUCE K SLOŽITĚJŠÍM NEBO KREATIVNĚJŠÍM ČINNOSTEM.“

Druhou výzvou je návratnost robotizace při zavádění. Při porovnání člověka a robota mnoha logistickým firmám vychází velmi dlouhá návratnost, která je problematická zejména u logistických projektů typu 3PL či 4PL. V těchto případech si investor nemůže být jist tím, že dojde k prolongaci smlouvy nebo že bude robot plně využitelný i v případě jiného kontraktu. „Nepochybujeme o tom, že s příchodem dostupnějších robotů a zvyšujících se personálních nákladů se bude tato karta obracet,“ doplňuje Pavel Vyoral.

MARKUS VOSS
provozní ředitel
DHL Supply Chain

„Autonomní vozíky dosahují až 65 % lidské produktivity“

V aktuálních provozních podmínkách ve skladech DHL Supply Chain dosahují autonomní vysokozdvižné vozíky již 65 procent lidské produktivity a v průměru přemisťují 10 až 15 palet za hodinu. Autonomní vozíky navíc manévrují výrazně bezpečněji, a proto se pohybují i v bezprostřední blízkosti zaměstnanců skladu a běžných přepravních zařízení. Takové formy hybridní práce zahrnující spolupráci zaměstnanců a robotů mohou být přínosné především na trzích s rychle rostoucími nebo výrazně kolísavými logistickými aktivitami a v regionech s přechodným nedostatkem kvalifikovaných pracovníků.

POPTÁVKA PO LIDECH SE NEZMENŠUJE

Ovlivňuje už nyní rozšíření automatů v závodech počet či požadovaný profil pracovníků, které u vás firmy poptávají? „To si nemyslím,“ říká Michal Harásek a vysvětluje: „V České republice totiž chybějí řádově stovky tisíc zaměstnanců a další stovky tisíc jsou nahrazeny zahraničními pracovníky. Takže do chvíle, než roboty dokážou plně nahradit asi milion pracovních pozic, bude poptávka po reálných lidech stále trvat.“

Podle Jindřicha Hodka jsou už nyní dva typy provozů, ve kterých se výrazné změny dějí: „Prvním jsou provozy se základní nekvalifikovanou pracovní pozicí – zde již změny vidíme a mění se počet i profil požadovaných pozic. Druhým typem jsou odborné manuální práce, pro něž je velký nedostatek kandidátů již řadu let – typicky jde o svářeče, kde mnoho firem používá svařovací roboty. V logistice jde o celé systémy zakladačů a podobně.“ Podle něj však nejsou zatím poklesy požadavků zásadní, ale v nejbližších třech letech Index Nosluš již čeká větší změny, protože mnoho firem do automatizace investuje velké prostředky.

DALŠÍ VZDĚLÁVÁNÍ NUTNÉ

V automatizaci a robotizaci se v posledních letech děje mnoho zajímavého a vývoj je někdy až překotný. Vše navíc umocnila pandemie, která donutila mnoho společností rychle zahájit podobné projekty, protože jinak by nedokázaly dostát požadavkům zákazníků. S tímto jednoznačným trendem se ale občas zapomíná na přípravu lidí na spolupráci se sofistikovaným strojem. „Společnosti musí změnit svou strategii od náboru a udržení špičkových pracovníků k identifikaci nově vznikajících rolí a přípravě svých zaměstnanců na ně. Dobrou zprávou je, že zaměstnavatelé aktivně poskytují svým zaměstnancům možnosti online vzdělávání a v získávání dalších dovedností je podporují. Toto je ideální cesta, tedy rozšiřovat znalostí stávajících zaměstnanců,“ říká Michala Soukupová.

S rozvojem technologií poroste poptávka po pracovnících, kteří budou dohlížet na stroje, programovat je a odstraňovat jejich chyby. S tím, jak

INZERCE

K2®
Informační systém K2
Podnikový software pro úspěšné firmy
www.k2.cz

technologie mění podnikatelské prostředí, firmám možná hrozí, že nebudou mít dostatečné dovednosti, tedy dostatečně kvalifikované zaměstnance, aby mohly v nové éře digitální transformace efektivně fungovat. Na to je potřeba se připravovat, ať už vizi naplnění robotiky v logistice či výrobě vnímáte jako blízkou, či vzdálenou.

ROBOTIKA V PRAXI

V závěru se podívejme na několik zajímavých robotických nebo automatizačních projektů, které byly nedávno představeny. DHL Supply Chain rozšiřuje komerční využití autonomních vysokozdvižných a paletových vozíků ve svých více než 1500 skladech na celém světě. Soustředí se přitom v první řadě na provozovny v Evropě, Velké Británii a Irsku nebo v Severní Americe, tedy na trhy s chronickým nedostatkem pracovníků. Autonomní paletové vozíky přemisťují zboží na paletách jak ve vertikálním, tak horizontálním směru. Používají se proto zejména v odvětvích, v nichž se zboží přepravuje převážně na paletách, například ve spotřebním a automobilovém průmyslu nebo maloobchodu. „Efektivní robotická podpora zaměstnanců v našich skladech není omezena jen na proces vychystávání zboží v provozovnách pro internetové obchody a vyřizování objednávek, tedy v segmentu e-commerce, který zažívá výrazný růst. Autonomní paletové vozíky mohou také rozmanitými způsoby zvyšovat kvalitu služeb a zlepšovat provozní procesy. Jedna z mnoha výhod těchto zařízení pro robotickou přepravu ve skladech spočívá v tom, že jsou pro naše provozní činnosti a naše zákazníky okamžitým přínosem a teoreticky je lze používat ve všech našich distribučních centrech, kde se manipuluje s paletami," říká Markus Voss, globální ředitel IT a provozní ředitel společnosti DHL Supply Chain. Ve firemních skladech po celém světě jsou každý den přemisťovány miliony palet. „Tyto procesy nejenže vyžadují technická zařízení – vysokozdvižné nebo paletové vozíky –, ale také na sebe vážou značné personální kapacity, které bychom mohli efektivněji využívat jinde, a to především na trzích s chronickým nedostatkem odborných pracovníků," dodává Markus Voss. Firma vychází z toho, že do roku 2030 bude až 30 procent její globální flotily vozidel pro manipulaci s materiálem používat nějakou formu robotické automatizace.

„NEŽ ROBOTY DOKÁŽOU PLNĚ NAHRADIT ASI MILION PRACOVNÍCH POZIC, BUDE POPTÁVKA PO REÁLNÝCH LIDECH STÁLE TRVAT."

S automatizací počítá také Rohlik Group, který nainstaluje ve svých distribučních centrech automatizovaný skladovací a vyhledávací systém (ASRS), čímž zvýší efektivitu vychystávání objednávek a využití kapacity. Rohlík spustí první automatizované řešení u společnosti Knuspr.de v Mnichově, konkrétně se bude jednat o zavedení systému AutoStore. Skupina bude rovněž využívat shuttle systém ve svých skladech v Česku a Rakousku. Následovat bude postupné zavádění automatizace na stávajících a nových evropských trzích. V první fázi bude do automatizace investováno přibližně 45 milionů eur a v letech 2022–2025 bude do dalších distribučních center investováno celkem až 400 milionů eur. Od AutoStoru si firma slibuje trojnásobné zvýšení produktivity vychystávání a o více než 30 % větší skladovací prostor v mnichovském skladu.

DVAKRÁT VÍCE NEŽ ČLOVĚK

Pokud se vrátíme do českých logistických „luhů a hájů", pak lze uvést nedávno představený projekt Zásilkovny, která má nově ve svých depech provoz robotických třídiček PackMan. PackMani jsou AGV vozíky, jež uvezou zásilky s hmotností až 15 kilogramů o rozměrech 40 × 40 × 50 centimetrů. Roboty dokážou jezdit a třídit zásilky na jedno nabití dvě hodiny a nabíjejí se 10 minut. Oproti dosavadnímu systému, kdy zásilky třídili lidé, dokážou roboty za hodinu odbavit a roztřídit více než 10 000 zásilek, což je dvojnásobek ve srovnání se stávajícím režimem. Ke svému provozu však roboty

„Strategičtější a vyšší role"

MICHALA SOUKUPOVÁ
projektová manažerka
Tp Consulting

Všechny nové technologie, jako jsou umělá inteligence, datová analytika, blockchain a robotika, vyžadují odpovídající dovednosti – všechny tyto dovednosti jsou nové a je jich nedostatek. Automatizace na pracovišti umožní zaměstnancům zastávat strategičtější a vyšší role – za předpokladu, že budou mít dovednosti, které jim umožní tyto role zastávat. Spolu s technickými odbornými znalostmi jsou pro pracoviště budoucnosti potřebné i přenositelné dovednosti, které zvyšují schopnost řešit problémy, pracovat samostatně a spolupracovat s ostatními. Mezi poptávanými dovednostmi bude schopnost analytického myšlení, ochota se aktivně učit, schopnost komplexního řešení problémů, kritického myšlení, poptávka bude po odbornících na navrhování a programování technologií. A co platí stále – odolnost vůči stresu a flexibilita, kreativita, originalita a iniciativa.

„Střízlivost a kondice"

Pokud jde o důležité kompetence zaměstnanců logistice v následujících letech, budou stále nejdůležitější požadavky víceméně pořád stejné – tedy aby byl pracovník při výkonu střízlivý, měl přiměřenou fyzickou kondici a prokázal se patřičnými zdravotními testy.

MICHAL HARÁSEK
chief business development officer
Tymbe

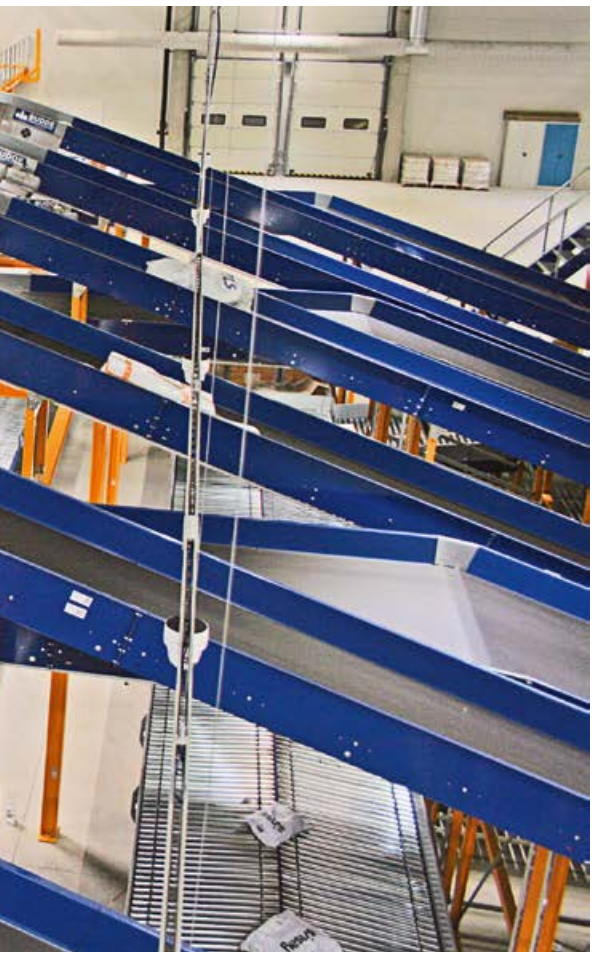
Automatizačních projektů přibývá. Na snímku nově otevřený sorter společnosti GLS v Jihlavě
FOTO: Stanislav D. Břeň

„Tvrdé i měkké dovednosti“

Potřebné kompetence pracovníků v logistice a výrobě pro následujících několik let budou tvořit určitý mix či mozaiku dovedností odborných (tvrdých) a osobnostních (měkkých). Z dosavadní praxe bych vyjmenoval ochotu se neustále učit a neodmítat novinky, počítačovou gramotnost, schopnost týmové práce a vycházet s týmem, schopnost reagovat na neplánované situace.

JINDŘICH HODEK
obchodní ředitel
Index Nosluš

potřebují lidskou sílu, jelikož zaměstnanec musí načíst zásilku do elektronické čtečky, aby robot poznal, kam má zásilku zavézt. Následně člověk zásilku na robota naloží a PackMan ji doveze do příslušného shozu. „PackMani tak pracovníkům depa umožní, aby se věnovali práci, ve které jsou lepší než roboty,“ uvádí Simona Kijonková, zakladatelky Zásilkovny. Investice do PackManů a okolní infrastruktury se pohybuje v řádech desítek milionů korun.



Zvažujete ve své firmě robotizaci některých činností?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

INZERCE

FOTO: Action

Pandemie zpomalila naši expanzi

O LOGISTICE PRO MALOOBCHOD S JOHANEM HARTMANEM, ACTION

„Zvýšení cen kontejnerové dopravy i surovin je již déletrvajícím problémem a dopadá na globální průmysl, tedy i na téměř celý maloobchodní sektor," říká v rozhovoru pro Systémy Logistiky Johan Hartman, ředitel dodavatelského řetězce společnosti Action.

Rozhovor vedl **Stanislav D. Břeň**

Mohl byste popsat základní rámec a fungování supply chainu společnosti Action v rámci Evropy?

Naše logistické procesy jsou standardizované ve všech zemích, ve kterých působíme. I všechna naše distribuční centra fungují totožně. Provozní procesy a postupy jsou samozřejmě provázány s běžnými postupy či informačními systémy, jež v Action využíváme, a do velké míry odrážejí způsob práce ve všech našich distribučních centrech.

Jak funguje skladování a distribuce v rámci Česka a Slovenska?

Naše nedávno otevřené distribuční centrum v Bratislavě má takovou kapacitu, že může obsluhovat až 160 obchodů. V tuto chvíli z něj zboží proudí do všech našich 76 rakouských prodejen. Našich 15 českých obchodů pak zásobuje distribuční centrum v polské Olse.

Na trh jste vstoupili během pandemie. Změnilo to zásadně vaše plány a očekávání?

Pandemie sice na počátku zpomalila naši expanzi, ale i přesto dnes vidíme nadšení zákazníků z Action a jsme rádi, že jim i přes nepřízeň doby můžeme dělat radost.

Ovlivnily vás narušené dodavatelské řetězce? Na ně si stěžuje mnoho zejména výrobních firem.

Zvýšení cen kontejnerové dopravy i surovin je již déletrvajícím problémem a dopadá na globální průmysl, tedy i na téměř celý maloobchodní sektor. Pokud jde o Action, snažíme se tuto situaci společně s našimi dodavateli vyřešit co nejlépe. Rozsah a objem našeho působení, včetně velkoobjemového zásobování, nám umožňují tyto vlivy z velké části vyrovnávat.

Jakým způsobem byly prodejny zásobeny doposud a jak se to změní s distribučním centrem v Bratislavě?

Náš dodavatelský řetězec je plně optimalizován, aby zajistil včasné dodávky do všech našich obchodů. Otevření nového distribučního centra v Bratislavě nám umožní udržet vysokou servisní úroveň a optimalizovat trasy našich dvoupodlažních nákladních vozidel.

Mohl byste více popsat fungování distribučního centra v Bratislavě?

Všechna naše distribuční centra fungují na stejných principech, se stejným nastavením a s využitím stejných technologií. Distribuční centrum v Bratislavě odpovídá procesům Action a koncepci

Čtyři poznatky Johana Hartmana o logistice společnosti Action

1 *Klíčové je použití našich dvoupodlažních nákladních vozidel. S těmito kamiony přepravíme o 60 procent více zboží.*

2 *Otevření nového distribučního centra v Bratislavě umožní udržet vysokou servisní úroveň služeb a optimalizovat trasy nákladních vozidel.*

3 *Letos jsme otevřeli první obchody v Itálii, v roce 2022 chceme vstoupit na španělský trh.*

4 *Každý týden představujeme v našich obchodech 150 nových produktů.*

našich prodejen. Stejně jako v našich obchodech je zde zastoupeno 14 produktových kategorií. Zboží je kamiony sváženo od našich dodavatelů, poté je kontrolováno a umístěno na palety. Objednávky do jednotlivých obchodů jsou následně vychystávány zaměstnanci centra a naloženy do našich dvoupodlažních nákladních vozidel připravených k dodání do prodejen.

Kolik prodejen a v kolika zemích bude distribuční centrum v Bratislavě zásobovat?

V tuto chvíli distribuční centrum v Bratislavě zásobuje všech našich 76 obchodů v Rakousku. Při plné kapacitě může centrum zásobovat až 160 obchodů. V budoucnu budeme jednat také o zásobování dalších sousedních zemí. V krátkodobém horizontu však nemáme žádné konkrétní plány.

Kolik celkově skladujete a distribuujete artiklů?

V každém našem obchodě prodáváme šest tisíc položek rozdělených do 14 kategorií. Bratislavský sklad o celkové ploše 50 000 metrů čtverečních pojme více než 40 000 palet. Lze v něm tedy skladovat všechny produkty našeho sortimentu.

Výraznou snahou je automatizovat maximum intralogistických procesů. Vy se ale v logistice spoléháte spíše na lidi…

Naše bratislavské distribuční centrum je konstruováno tak, aby zaměstnalo až 330 lidí, což je jedním z našich dlouhodobých cílů. Nyní zde pracuje kolem 120 osob a toto číslo stále roste.

„Jeden dvoupatrový nákladní vůz je schopen zásobit průměrně tři obchody.“

Sortiment v prodejnách neustále měníte. Jak to ovlivňuje způsob, jak skladujete, distribuujete a prodáváte zboží?

Máme centralizované nákupní oddělení, které sleduje trh a trendy, má úzké vztahy s dodavateli jednotlivých kategorií a vybírá položky, jež objedná na příští rok. Každý týden představujeme v našich obchodech 150 nových produktů. Obvykle jsou sezonní nebo jednorázově nabízené produkty rychle vyprodány a nahrazeny novým zbožím. Sezonní zboží, které není zcela vyprodané, například na jaro a zahradničení nebo pro příležitosti, jako jsou Velikonoce, Vánoce, Halloween nebo letní výbava, posíláme na konci sezony zpět do našich distribučních center. Zde jsou buď uloženy na příští rok, nebo přeprodány do jiných obchodů.

Jak zavážíte vaše prodejny?

Klíčové je použití našich dvoupodlažních nákladních vozidel. S těmito kamiony přepravíme o 60 procent více zboží. Jeden dvoupatrový nákladní vůz je schopen zásobit průměrně tři obchody. Obchody samy o sobě sklad nemají. Optimalizujeme všechny trasy a provádíme téměř každodenní dodávky do našich obchodů, abychom zajistili efektivitu procesů.

Jakým způsobem v rámci dodavatelského řetězce usilujete o udržitelnou logistiku a packaging?

Action si plně uvědomuje odpovědnost jak v oblastech souvisejících s životním prostředím, tak našimi komunitami. Bereme ohled na životní prostředí a společně s místními úřady vyhodnocujeme nejlepší způsoby, jak minimalizovat dopad na životní prostředí a obyvatele.

Kromě toho společnost Action přijala řadu opatření ke snížení emisí oxidu uhličitého a další zátěže životního prostředí. Používáme například dvoupatrové přívěsy, které nám umožňují přepravit o 60 procent více nákladu najednou než běžné kamiony. Naše dvoupodlažní kamiony nikdy nejezdí naprázdno. Jakmile zásobují obchod, vyvezou z něho odpad a doručí jej zpět do distribučního centra.

FOTO: Action

Ovlivní vaši logistiku zpřísnění ekologických norem na úrovni Evropské unie?

Udržitelnost je naší prioritou. Jako rostoucí maloobchodník s intenzivní přepravou mezi energii vyžadujícími obchody a distribučními centry jsme si vědomi toho, že přírodní zdroje nejen spotřebo-

„Distribuční centrum v Bratislavě bude nejprve zásobovat obchody Action v sousedních zemích.“

váváme, ale také vytváříme odpad a emise, které mají dopad na životní prostředí, lidi i budoucí generace. Zaměřujeme se na efektivní nakládání s odpady a zavazujeme se minimalizovat naši ekologickou stopu.

V současné době nemáme v bratislavském distribučním centru instalovány žádné solární panely, protože se nacházejí blízko letiště, kde tradiční solární panely nejsou povoleny. Spolupracujeme ale se specializovanou společností, která nám pomáhá identifikovat budoucí možnosti s využitím nejnovějších poznatků a technologií. Jsme však na úplném začátku a v této oblasti ještě nemáme žádné konkrétní plány.

tislavě bude nejprve zásobovat obchody Action v sousedních zemích. Aktuálně ale v krátkodobém horizontu neplánujeme otevírat slovenské pobočky. Letos jsme otevřeli první obchody v Itálii, v roce 2022 chceme vstoupit na španělský trh.

Fotografie z návštěv provozů na *cz.linkedin.com/showcase/systemylogistiky*

Johan Hartman v číslech

2019: Od března tohoto roku je ředitelem dodavatelského řetězce pro CEE společnosti Action, mezinárodního řetězce s nepotravinovým zbožím, který provozuje přes 1800 obchodů v devíti evropských zemích. Je zodpovědný za dodavatelský řetězec Action a za procesy skladování a distribuci.

2014: Nastoupil jako manažer logistiky pro severní Evropu společnosti Primark.

2011: Stává se supply chain managerem pro oblast Benelux firmy C1000.

2009: Začal působit jako manažer evropského dodavatelského řetězce ve společnosti Mitsubishi Heavy Industries.

1994: Nastoupil do společnosti Mitsubishi Motors Europe, kde postupně působil v pozicích planning & ordering manager Europe, project manger built-to-order a supply chain manager Europe.

1993: Stal se warehouse operations managerem pro Benelux ve společnosti Halfords (Macintosh Group).

1987: Po následujících pět let pracoval jako logistics coordinator Europe pro Nissan Motor Parts Europe.

Plánujete ve svých skladech nějaká technická či organizační opatření pro úsporu energií?

Distribuční centrum v Bratislavě má certifikaci BREEAM na úrovni Very Good. Využíváme nejnovější dostupné technologie. Mohu zmínit například LED osvětlení a osvětlení s pohybovými čidly snižující spotřebu elektrické energie, energeticky úsporné servery, čtyři nabíjecí stanice nebo zařízení snižující spotřebu vody. Zaměstnanci mohu využívat také přístřešek pro kola nebo nedalekou autobusovou zastávku.

Jaké jsou další plány expanze společnosti Action v Česku a na Slovensku a jak to ovlivní vaši logistiku?

Action v posledních letech rychle roste a tento trend zachováme i do budoucna. Naším cílem je otevřít více obchodů v České republice a přinést zážitek z nakupování v Action novým zákazníkům. Abychom mohli zásobovat naše nové obchody, rozšíříme také náš dodavatelský řetězec. Sledujeme ale i další země a příležitosti, jež nabízejí – mimo jiné také na Slovensko. Distribuční centrum v Bra-

Ptejte se Johana Hartmana

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

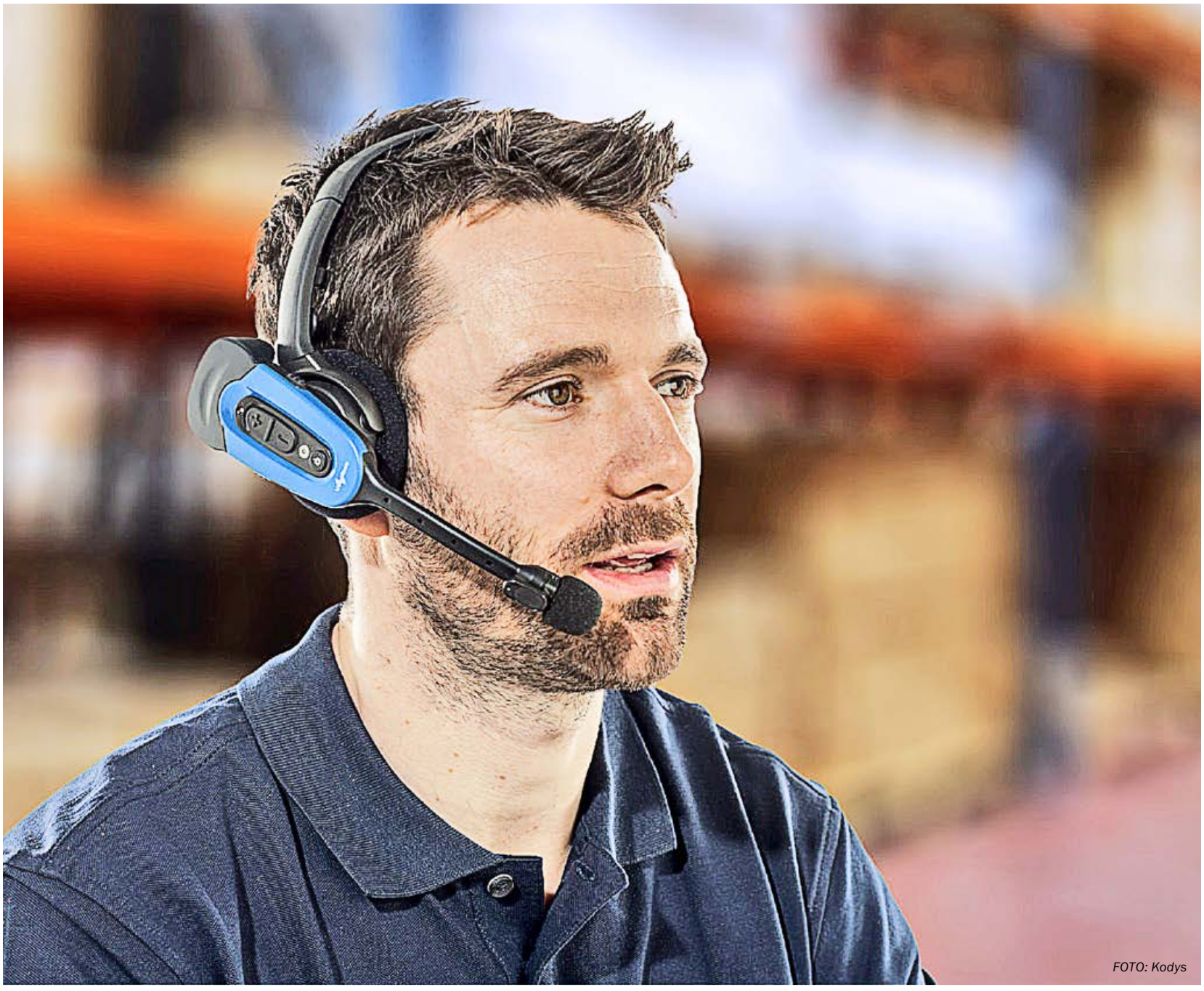


FOTO: Kodys

HLASOVÉ INSTRUKCE POMÁHAJÍ K EFEKTIVNÍMU VYCHYSTÁVÁNÍ

Článek připravil **David Čapek**

Technologie využívající hlas pro vychystávání ve skladech umožňují, aby pickeři měli volné ruce i volné oči. To má pozitivní vliv na produktivitu i bezpečnost práce a přináší také další benefity pro efektivitu celého vychystávacího cyklu. Současně ovšem platí, že ne do každého skladu či skladového procesu se hlasové vychystávání hodí.

Při uvedeném způsobu vychystávání představuje hlas jediný komunikační kanál mezi člověkem a počítačem. „To samozřejmě zvyšuje produktivitu práce, protože z vychystávacího cyklu odpadají zbytečné úkony, jako je například odložení mobilního terminálu před odebráním zbožím z lokace a jeho opětovné uchopení za účelem potvrzení vychystávacího příkazu," konstatuje Josef Černý, senior WMS konzultant ve společnosti ICZ. Operátor navíc nemusí neustále přecházet očima mezi displejem terminálu, obsahem vychystávací lokace, klávesnicí terminálu a adresním štítkem lokace tak jako v případě běžného vychystávání za pomoci ručního terminálu nebo zařízení upevněného na předloktí. „Další výhodou je poměrně rychlé zaškolení nových pracovníků (samozřejmě za předpokladu, že hlasový dialog není složitý) a také to, že komunikace může být vedena v mateřském jazyce operátora a vytvoření další jazykové mutace hlasového dialogu je většinou snadnější než úprava všech obrazovek mobilního terminálu," dodává Josef Černý.

Systém generuje lidský hlas, který přirozenou cestou provádí skladníka jeho úkoly. Zároveň systém rozpoznává hlasové instrukce skladníka a kontroluje, že bere správné množství správného produktu

ze správné lokace a dává je např. do správného kartonu. „Systém navíc poskytuje vedení nástroj pro lepší motivaci a vyhodnocování výkonů jednotlivých pracovníků. Ke každému úkonu se v systému zaznamenává, kdo jej provedl a v jakém čase," připomíná Luboš Doležal, obchodní ředitel společnosti Kodys. Jelikož zde odpadá nutnost čtení instrukcí z displeje a zadávání hodnot na klávesnici zařízení, je to pro obsluhu komfortnější a celý proces může probíhat plynuleji, rychleji a přesněji. Zvyšuje se i bezpečnost práce, protože pracovník není vyrušován, má volné oči a pozornost soustředěnu na vlastní práci.

ÚSKALÍ HLASU VE SKLADOVÝCH PROVOZECH

„Výše uvedené výhody však přestávají platit v situaci, kdy vychystávací proces není přímočarý, vyžaduje obsahově bohatší komunikaci mezi operátorem a informačním systémem a operátor se buď musí rozhodovat na základě dat poskytnutých z informačního systému, nebo je naopak nucen data do informačního systému zadávat a zadané hodnoty ještě například kontrolovat a potvrzovat," upozorňuje Josef Černý. V takovém případě je podle něj buď nezbytné použít pro komunikaci v určitých krocích vychystávacího cyklu kromě hlasu i displej terminálu (a efektivitu hlasové komunikace tak o něco snížit), nebo od hlasového vychystání upustit.

„Výhodou je i rychlé zaškolení pracovníků"

Při nasazení hlasového vychystávání dosahují operátoři ihned stejné produktivity jako předtím a v řádu dnů vidíme zvýšení výkonnosti až o 30 %. Operátoři nemusí mít v ruce terminál, veškeré pokyny mají ve sluchátkách a mohou se tak plně soustředit na práci. Díky tomu redukujeme neproduktivní čas skladníků, kteří nemusí nijak manipulovat se skenerem. V současných řešeních jsou k dispozici různé jazykové mutace, není třeba se proto bát zavedení hlasu ani v lokacích, kde je velké množství zahraničních pracovníků. Kromě češtiny se ve skladech běžně využívá ukrajinština, rumunština nebo třeba vietnamština a další. Zaškolování na hlas u nových uživatelů je velice rychlé, v rámci 15–30 minut jsou uživatelé schopni začít vychystávat.

PETRA TYLOVÁ
senior consultant
U&Sluno

FOTO: Martin Mašín

Nezanedbatelným úskalím je skutečnost, že hlas není vhodný pro každý sklad a do všech skladových procesů, potvrzuje Luboš Doležal. „Největší přínos je při vychystání, a to tam, kde je pro dané zboží dedikovaná buňka v regálu, kde se nenachází žádné jiné zboží. Systém v takovém případě pouze navádí do lokací, kontroluje lokaci a instruuje pracovníka, kolik kusů či kartonů nebo palet má vzít," vysvětluje. Systém si poradí i s mixovanými pozicemi a funguje zdárně i na doplnění, přeskladnění, inventuru nebo kontrolu balení. Platí však pravidlo, že vhodné je to tam, kde není třeba pro danou manipulaci zadávat mnoho informací. „Ve chvíli, kdy systém vyžaduje hodně interakcí a zároveň musí generovat dlouhé hlasové instrukce, bývají přínosy malé," pokračuje Luboš Doležal. Proto když určitá firma zvažuje nasazení hlasové technologie pro vychystávání ve svém skladu, mělo by ve spolupráci s (potenciálním) dodavatelem nejprve dojít ke zmapování procesů, zhodnocení přínosů a úvodní kalkulaci návratnosti investice.

INTEGRACE V RÁMCI IT I PROCESŮ

Podstatným aspektem je rovněž vhodné začlenění hlasového vychystávání do informačního prostředí ve firmách. „Možností, jak systém hlasového vychystání integrovat do nadřazeného informačního systému (kterým je zpravidla systém pro řízení skladu WMS) je jistě více. V našich projektech se snažíme o to, aby průběh vychystávacího procesu byl stejný pro hlasové i nehlasové vychystávání a stejná byla forma i obsah příslušných datových transakcí mezi klientskou a serverovou částí systému. V praxi to znamená, že data vychystávacího příkazu jsou stejná pro oba režimy vychystávání a výsledek provedení příkazu je ve WMS rovněž zpracován stejným způsobem," popisuje Josef Černý. Takové řešení má podle něj výhody jak pro uživatele (v principu je již od začátku zaškolen pro oba režimy práce), tak pro dodavatele WMS (případné úpravy aplikace způsobené změnou procesu nebo řešením chyby se dějí na jednom místě).

„Pro některé globální ERP systémy jsou připravená rozhraní a kompatibilní hlasové procesy, častěji se však řešení připravuje na míru. Nutné je ale zdůraznit, že se nejedná jen o okopírování stávajících procesů a datové propojení dvou systémů a že při nasazení hlasu je většinou vhodné pozměnit logistické procesy nebo i rozložení zboží," poznamenává Luboš Doležal. Integrace na ERP nebo WMS systém je individuální proces a předchází mu detailní zmapování procesů. Z pohledu napojení je možný jak plně online režim, kde komunikace mezi WMS a hlasovým terminálem probíhá nad každou řádkou dokladu, tak i režim, kde se přenáší z WMS systému doklad, který hlasový systém zpracuje a WMS systému už jen potvrdí, jak zpracování provedl – tedy kolik kterých produktů skutečně vychystal a odkud, případně zda objednávku krátil a podobně.

PROPOJENÍ S DALŠÍMI POKROČILÝMI NÁSTROJI

Hlasové technologie pro vychystávání jsou přirozeně součástí komplexnějších trendů. Třeba dynamický rozvoj odvětví e-commerce se projevuje i ve skladech, kde se stále častěji vyskytují požadavky na

multizákaznické vychystávání, kdy se běžná objednávka skládá jen z několika málo položek. „V rámci hlasového řešení to přináší určité výzvy a pro zjednodušení práce operátorů se stále častěji setkáváme s napojením hlasových řešení na put to/pick by light, sortovací zařízení, conveyory, AGV či autonomní roboty a další různá podpůrná řešení. Vyskytují se již i první projekty s využitím rozšířené reality ve skladech," přibližuje technologický vývoj Petra Tylová, senior consultant společnosti U&Sluno.

Hlasové vychystávání, podobně jako jiné pokročilé formy pickingu, nepřímo přispívá k udržitelnější logistice. Zpravidla odpadá potřeba tisku papíru, a především se zefektivňují procesy a pohyb skladníků a manipulační techniky.

S nástupem různých autonomních řešení se objevovaly hlasy, podle nichž robotika brzy minimalizuje lidskou práci ve skladech. To se však zatím úplně nepotvrzuje. „Přestože pro některé procesy umí dosáhnout lepších výsledků (například sortování), u vychystávání se ukazuje, že kvůli vysoké variabilitě zboží a různým specifickým požadavkům zákazníků nejsou autonomní řešení tak flexibilní, jak bychom potřebovali, a minimálně v příští dekádě bude picking zatím spoléhat na lidskou sílu," predikuje Petra Tylová. Z hlediska hlasového řízení je nyní běžnou praxí multimodální přístup, kdy pokud není nutné mít k dispozici terminály, je možné nainstalovat hlasovou aplikaci například na chytré hodinky, a také integrace s externími zařízeními pro manipulaci se zbožím.

Využíváte při vychystávání hlasové technologie nebo o tom uvažujete?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

LUBOŠ DOLEŽAL
obchodní ředitel
Kodys

„Novinka pro ještě efektivnější hlasové vychystávání"

Honeywell Voice uvedl na trh novou technologii, kterou je možné provozovat nejen na speciálních hlasových terminálech, ale i na běžném terminálu s operačním systémem Android. Pokud už zákazník mobilní terminály používá, je možné snížit pořizovací náklady a o hlasovou technologii tento hardware jen doplnit. Navíc to umožňuje u specifických procesů mimo sklad lépe kombinovat hlasové povely a zobrazování seznamů zboží, nápověd a různých přehledů na displeji terminálu. Pro procesy, kde je třeba kombinovat hlas se snímáním čárových kódů (například při práci se sériovými čísly), se používají malé snímače na prst s Bluetooth komunikací. Vlastní bezdrátová sluchátka jsou vybavena skupinou mikrofonů, které snímají okolní ruch a umožňují efektivní rozpoznávání i v extrémně hlučném prostředí.

INZERCE

DOSTAT VÍCE ZBOŽÍ ZE SILNICE NA ŽELEZNICI SE DLOUHODOBĚ NEDAŘÍ

FOTO: Metrans

Článek připravila Martina Vampulová

Na dopravu připadá podle údajů Evropské komise čtvrtina skleníkových plynů v Evropské unii a jejich podíl stále roste, K dosažení klimatické neutrality je nezbytné do roku 2050 emise z dopravy snížit o 90 procent. K tomuto snížení musí přispět jak silniční, tak i letecká, železniční a vodní doprava. Jednou z cest, jak toho dosáhnout, je tzv. Zelená dohoda pro Evropu (Green Deal), v níž se uvádí, že multimodální doprava potřebuje silné oživení, které zvýší účinnost dopravního systému. Prioritou přitom má být do roku 2050 převedení plných 75 procent nákladní dopravy, kterou dnes zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty. Má Evropa šanci tento ambiciózní cíl splnit? A jak k němu může přispět Česká republika?

„Zelená dohoda pro Evropu skutečně tento cíl zmiňuje, nicméně bez dalších upřesnění. Konkrétní opatření mají být navržena v návazných dokumentech. Aktuální návrh evropské dopravní politiky Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu nicméně stanovuje konkrétní cíle obecněji, a to jako růst železniční nákladní dopravy do roku 2030 o 50 procent a do roku 2050 o sto procent oproti současnému stavu," upřesňuje Pavlína Tomková, vedoucí oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy na ministerstvu dopravy s tím, že cíl přesunu nákladní přepravy ze silnic na železnice je zásadní, a to i pro Českou republiku. Ta se totiž v Bílé knize dopravy EU zavázala k mnohem méně ambiciózním číslům: že do roku 2030 převede na železnici 30 procent silniční dopravy a do roku 2050 pak 50 procent dopravy nad 300 kilometrů. „Ani tento úkol bohužel nemá Česká republika šanci splnit. Od přijetí Bílé knihy v roce 2011 uběhla zhruba polovina času k prvnímu milníku, tedy do roku 2030, a převod dopravy ze silnice na železnici hledáme velmi těžce," říká člen představenstva Metransu a prezident sdružení železničních nákladních dopravců Žesnad CZ Martin Hořínek.

Relevantní a prokazatelná statistika neexistuje, velmi opatrně se mezi odborníky hovoří o pouhém jednom procentu. „I toto číslo ovšem považuji za nadnesené," dodává. Jeho slova potvrzuje i Oldřich Sládek, výkonný ředitel sdružení Žesnad CZ. „Od poslední krize v letech 2012 až 2013 do roku 2019 přeprava zboží po železnici lehce stoupala. Bylo to v řádu malých jednotek procent. Nešlo ovšem o převedení zboží ze silnice, silniční přeprava stoupala totiž také. Z důvodu zvyšování cen emisních povolenek a obecně cen elektrické trakce od podzimu roku 2019 tak toky zboží po železnici v podstatě klesají," říká.

Alespoň trochu optimističtěji pak vyznívá názor Vladimíra Fišera, jednatele Bohemiakombi, podle něhož se v posledních letech úspěšně dařilo přesunům zboží na koleje především na dlouhých trasách. Jde o relace z velkých námořních přístavů do vnitrozemí, v případě České republiky zejména z německého Hamburku. „Až 80 procent přeprav na této obchodně významné trase je už dnes realizováno po železnici," říká Vladimír Fišer s tím, že to je nepochybně obrovský úspěch a zároveň především konkrétní důkaz vysoké konkurenceschopnosti železnice. „Převádění přepravy zboží ze silnic na koleje v rámci EU mezi jednotlivými členskými zeměmi sice už také začínáme na železnici postupně vídat, ale dosud se jednalo jen o nepatrný zlomek z celkových objemů nákladní dopravy," dodává. Ve většině případů šlo podle Vladimíra Fišera o přepravy zboží v intermodálních návěsech směřujících na trajekty anebo o přepravy chemických surovin a výrobků v cisternových nebo bulkových kontejnerech. „A to je žalostně malé procento, které se zdaleka ani nepřibližuje k podstatně skromnějším cílům vytyčeným Evropskou unií už v Bílé knize o dopravě v roce 2011," dodává.

„Železniční doprava je ekologická a nabízí i další výhody"

Přesun některých přeprav ze silnice na železnici je naší snahou i do budoucna, a to především kvůli udržitelnosti a ochraně životního prostředí. Železniční doprava je ekologická a kromě toho u ní odpadá problém s chybějícími řidiči kamionů, který je každým rokem citelnější. To je cesta, kterou v poslední době volí stále častěji i naši klienti z oblasti automobilového průmyslu.

IVANA KOŠIANOVÁ,
manažerka silniční dopravy, Gefco

DOPRAVCI: PODPORA STÁTU JE NEDOSTATEČNÁ

Železniční dopravci a operátoři kombinované dopravy se shodují v tom, že podpora státu v oblasti překladu zboží ze silnice na železnici je v České republice nedostatečná. „Když se podíváte směrem na západ, zjistíte, kdo to s podporou železnice myslí opravdu vážně. Například Německo a Rakousko poskytují dlouhodobé slevy za přístup k dopravní cestě pro železniční nákladní dopravu," říká Martin Hořínek a dodává, že v době pandemie covidu platí dokonce v některých zemích až stoprocentní sleva z poplatků. Česká republika touto cestou nešla. Proč? Důvodem je podle Pavlíny Tomkové skutečnost, že úlevy z ceny za přístup k dopravní cestě pro nákladní dopravu jsou aplikovány na národní úrovni dlouhodobě. „I s ohledem na to, že dopady pandemie onemocnění covid–19 na nákladní dopravu se v loňském roce jevily ve srovnání s osobní dopravou jako relativně omezené, bylo zatím rozhodnuto omezit se jen na podporu ve formě slevy z ceny za odebranou trakční energii. Ta bude od příštího roku zcela nahrazena úplným osvobozením veškeré elektrické energie pro drážní dopravu od poplatků na obnovitelné zdroje energie (POZE) v souladu s novelou energetického zákona," připomíná. Navíc ministerstvo dopravy opatření ve formě paušálního snížení ceny za dopravní cestu považuje pouze za krátkodobé řešení. „Preferujeme spíše opatření, která mohou mít dlouhodobý dopad na konkurenceschopnost železniční

„Chybějí veřejně přístupná překladiště"

Silně negativním faktorem především v České republice, ale i ve všech tzv. nových členských zemích EU je velmi vysoká cena požadovaná v terminálech za překládky ze silnice na železnici a v cílovém terminálu zase ze železnice zpátky na silnici. U nás navíc dosud nemáme – až na výjimky – vybudovanou kapacitní infrastrukturu sítě veřejně přístupných překladišť. A to je špatně. Ještě horší však je skutečnost, že nic takového dosud není ani v plánech Správy železnic ani ministerstva dopravy.

VLADIMÍR FIŠER
jednatel
Bohemiakombi

„Splnit cíl Green Deal je prakticky nemožné"

Převést 75 % zboží ze silnice na železnici či vodu do roku 2050 je zcela a naprosto vyloučeno. Snažíme se ale, abychom pár procent přeprav na železnici každoročně přesunuli. Navíc chceme nákladní železniční dopravu zpopularizovat jako jeden z ekonomických základů státu. Na to se totiž dost zapomíná.

OLDŘICH SLÁDEK
výkonný ředitel
Sdružení železničních nákladních dopravců Česnad

INZERCE

MIMO KRABICI

savills.cz

PORADENSTVÍ PRO **PRŮMYSLOVÉ NEMOVITOSTI**, KTERÉ **OTEVÍRÁ PŘÍLEŽITOSTI**

Komplexnost našich služeb propojuje všechny subjekty realitních transakcí – **nájemce**, **majitele pozemků**, **investory** i **stavební firmy**, a dovede vaše plány k realizaci.

savills

Železniční doprava je jistě ekologičtější variantou než doprava silniční. To platí zejména pro elektrickou trakci. I železnice však stojí před výzvou zezelenat – jednou z lákavých možností do budoucna je přechod na vodík, zejména pak ten zelený.

dopravy, případně cílená opatření, která podpoří perspektivní segmenty železniční dopravy, jež mají potenciál z hlediska převodu zboží ze silniční dopravy," vysvětluje Pavlína Tomková.

A která cílená opatření to jsou? Kromě již zmíněné úpravy poplatku za dopravní cestu pro nákladní vlaky pro vybrané segmenty trhu (vlaky s jednotlivými vozovými zásilkami a vlaky kombinované dopravy) je pro nákladní dopravce od letošního roku určena i podpora formou zpětné kompenzace poplatků na obnovitelné zdroje energie, které jsou součástí ceny trakční energie hrazené dopravci. „Na tuto podporu je k dispozici roční alokace 230 milionů Kč na období maximálně pěti let," říká Pavlína Tomková. Kromě toho podle Ministerstva dopravy existují programy přímé investiční podpory pro nákladní dopravce, kteří díky nim mohou část nutných nákladů na investice do lokomotiv a nákladních vozů ušetřit. Stát v minulosti podpořil i investice do nákladních vozů pro snížení hluku, telematické aplikace v nákladní dopravě a v oblasti kombinované dopravy směřuje podpora i do výstavby a modernizace překladišť. Z dlouhodobého hlediska jsou to potom investice do železniční infrastruktury Správy železnic.

Zásadní problém, proč se daří přesouvat ze silnic na železnici pouze zanedbatelné množství zboží, vidí Oldřich Sládek „v doslova do očí bijící nerovnoprávnosti mezi jednotlivými módy dopravy a v rozporu mezi deklarativními slovy a skutečnými činy vládních garnitur". „Máme jednotný dopravní trh, nikoliv samostatný železniční, silniční nebo jakýkoliv jiný. Podpora Ministerstva dopravy České republiky je důležitá, nikoliv však dostatečná. Například v Rakousku je podíl železniční nákladní dopravy 30 procent a je to dáno celkovým přístupem jejich vlády a rakouské společnosti problémy řešit skutečně komplexně, nikoliv jen na papíře," říká.

A jak by tedy měl stát postupovat? Podle Vladimíra Fišera je úlohou státu v první řadě nastavit takové rámcové podmínky, aby subjekty podnikající v nákladní dopravě byly ekonomicky motivovány k většímu využívání železnice. Druhou, neméně důležitou úlohou, je potom vytváření podmínek pro budování veřejně přístupné infrastruktury na styčných bodech mezi silniční a železniční dopravní infrastrukturou.

„Musíme zatraktivnit nabídku kombinované dopravy"

Pokud budeme chtít dosáhnout většího zapojení železnice do perspektivních segmentů trhu, kde dnes dominuje silniční doprava, bude nutné dále zatraktivnit především nabídku v kombinované dopravě silnice – železnice a také přepravu jednotlivých vozových zásilek, případně skupin vozů. A to je poměrně náročný úkol.

PAVLÍNA TOMKOVÁ, vedoucí oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy, Ministerstvo dopravy

ROZVOJI BRÁNÍ I NEDOSTATEČNÁ KAPACITA DOPRAVNÍ CESTY

Zatímco v míře a způsobu podpory státu pro železniční dopravce, která by motivovala k většímu využívání železniční nákladní dopravy, se zástupci dopravců a ministerstva neshodnou, v jednom aspektu, který negativně ovlivňuje rozvoj nákladní železniční dopravy, jsou zajedno. Tím aspektem je nedostatečná či spíše vyčerpaná kapacita dopravní cesty. Za posledních víc než třicet let stát totiž železniční infrastrukturu pouze udržoval a modernizoval pro vyšší komfort osobní dopravy.

„Teprve s příchodem posledních ministrů dopravy se situace začala trochu měnit a připravují se nové vysokorychlostní tratě. Díky tomu ty současné budou mít větší kapacitu pro nákladní dopravu. Ale to se bohužel bavíme až o období za dvacet, možná třicet let," říká Martin Hořínek s tím, že do té doby bude nákladní doprava hledat zbytky kapacit v denní době pro své potřeby a hlavně pro potřeby svých zákazníků.

Uvažujete o větším využití železniční dopravy?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

„Časy hrají proti nám"

Metrans v posledních letech naráží opakovaně na nedůvěru potenciálních zákazníků, kteří disponují zbožím putujícím po silnici a mají obavu udělat rozhodný krok k přesunu zboží ze silnice na železnici. Jedná se zejména o kvalitu časů od naložení do předání zboží na konci přepravy. Ano, zaznamenali jsme případy, kdy jsme převedli zboží ze silnice na naše vlaky, ale vzhledem k celkovému objemu přepravy naší společností to nedosahuje ani jednoho procenta.

MARTIN HOŘÍNEK
člen představenstva
Metrans

FOTO: Pixabay

V PRŮMYSLOVÉM DEVELOPMENTU RAZÍME CESTU INOVACÍM

Vedení české pobočky investičně-developerské společnosti P3 rozšířila staronová tvář – Jan Andrus na pozici šéfa pronájmů vystřídal Daniela Kubizňáka. Své dlouholeté zkušenosti z rezidenčního, retailového i průmyslového developmentu nejvíce zúročil ve vlajkovém průmyslovém parku P3 Prague Horní Počernice. Ve své nové roli má na starosti pronájmy nemovitostí i vyhledávání nových obchodních příležitostí.

Jak jste se dostal k průmyslovému developmentu?
V devadesátých letech jsem po ukončení studií strojní průmyslovky začínal s developmentem rezidenčních projektů a postupem času jsem se začal orientovat na retail. S příchodem do P3 jsem pak získal zkušenosti i s logistikou a průmyslovým developmentem. V tomto oboru jsem nakonec zůstal, protože mě baví všestrannost průmyslových budov. Svým způsobem jsou jako velká stavebnice, kde se skládají technické možnosti a přání nájemců tak, aby do sebe jednotlivé části pohodlně zapadly a celé soukolí hladce fungovalo.

Jaké zkušenosti z retailové praxe se vám v průmyslových parcích hodí nejvíc?
Retailové a industriální budovy si jsou svým způsobem až na pár detailů velmi podobné. Industriál nabízí vyšší světlou výšku, což může být zajímavé pro skladování, logistiku a plejádu dalších využití. Na druhou stranu oproti retailu průmyslové parky zpravidla nebývají umístěny do center měst a koncipovány na parkování většího množství aut, což je ale zrovna klíčové třeba pro delivery služby, jako jsou Rohlík nebo Košík, které v posledních měsících rostly raketovým tempem. Tito hráči zkrátka musí být co nejblíže zákazníkům. Osobně mě ale baví kombinovat různé nájemce a typy budov, proto si dovedu představit, že průmysloví developeři včetně P3 mohou do budoucna retailové parky kupovat a přizpůsobovat je na míru různým potřebám různých hráčů na trhu.

Zmínil jste atraktivitu výstavby v centrech měst, logistické haly se ale staví především u dálnic. Mají budoucnost?
Umístění hal poblíž dálnic je pro běžnou logistiku stále nejrozumnější řešení. E-commerce a delivery služby ale potřebují být co nejblíže koncovým zákazníkům. Ideální je, když máte lokalitu, která spojuje obojí. To se nám podařilo v našem největším parku P3 Prague Horní Počernice anebo v chystaném projektu P3 Ostrava Central. To je přesně ten typ developmentu, který si dovedu představit jako budoucí standard leasingové nabídky P3. V P3 Ostrava Central mohou působit nájemci jak z oblasti retailu, skladování nebo logistiky, tak i něco naprosto unikátního – R&D centra, vědecké a testovací laboratoře, spolupráce s místní technickou univerzitou a mnoho dalšího. Optikou leasing manažera nepochybuji, že P3 Ostrava Central má potenciál stát se podobně úspěšným parkem, jako je náš vlajkový park v Horních Počernicích.

Blíží se konec roku. Jak ho hodnotíte?
Poslední dva roky byly velmi turbulentní, ale průmyslový development z toho prozatím vyšel dobře. V letošním roce jsme uzavřeli nájemní smlouvy na více než 350 000 metrů čtverečních, což je v meziročním srovnání nárůst o víc než 20 procent. Obsazenost parků je nyní mimořádně vysoká. Svoji roli v tom hraje fakt, že dnes mají nájemci zájem o dlouhodobé pronájmy, aby měli takzvaně své jisté.

Ze všech stran je slyšet, že chybí zboží a suroviny. Vy mluvíte o plných skladech…
Trh se aktuálně potýká s velkými výkyvy v dodávkách zboží. Zásilky z Asie chodí v nepravidelných vlnách, jednou jsou sklady prázdné, ale když pak dorazí hned tři objednávky najednou, volné skladové plochy obratem chybějí. V tu chvíli klienti mohou ocenit obrovské portfolio P3 a my musíme být velmi flexibilní, abychom nájemcům pomohli situaci vyřešit.

JAN ANDRUS, head of leasing

Stavíte nové parky? Dotýká se vás také nedostatek surovin či zaměstnanců?
Ve výstavbě parků pokračujeme. Úspěšně zaplňujeme park v Lovosicích, který si oblíbily zejména logistické společnosti pro blízkost německého trhu. Můžeme zde realizovat ještě dvě budovy. Zcela nový park chystáme v Myslince u Plzně, ten bude rovněž zajímavý pro firmy obchodující s Německem, zejména ty výrobní. A do třetice je tu již zmiňovaná Ostrava. Máme výhodu v tom, že spolupracujeme s profesionálními dodavateli, kteří si zdroje umějí zajistit navzdory složité situaci. Ruku v ruce s tím, bohužel, rostou vstupní náklady. Přesto jsme ani na chvíli neuvažovali nad tím, že bychom výstavbu omezili.

P3 LOGISTIC PARKS

www.p3parks.com

U SBĚRNÝCH LINEK ROSTE DŮRAZ NA PODPORU DIGITÁLNÍCH TECHNOLOGIÍ

Článek připravil David Čapek

Problémy způsobené pandemií koronaviru, nedostatek řidičů z povolání i dalších profesí, rostoucí ceny nafty či nedostatek kapaliny AdBlue. Sběrné služby a jejich poskytovatelé čelí v dnešní době řadě náročných výzev. V obecnějším smyslu a dlouhodobějším časovém horizontu se pak stále více pozornosti věnuje snižování uhlíkové stopy sběrných přeprav a také využití pokročilých digitálních technologií.

Svou roli aktuálně hraje i navýšení počtu zásilek v hektickém období závěru roku. „Problémů je celá řada, aktuálně je asi největší výzvou extrémně velké množství zásilek, hrozba přeplnění distribuční sítě, a to zejména v období kolem státních svátků, a bohužel i opět sílící pandemie, která s sebou přináší nepředvídatelné výkyvy v počtu řidičů, našich zaměstnanců i pracovníků na straně odesílatelů nebo příjemců," poznamenává Tomáš Holomoucký, ředitel společnosti DB Schenker.

„Spolehlivost sběrných linek je v obecné rovině potenciálně ohrožena přetrvávajícím nedostatkem řidičů, bez nich se tato služba neobejde," připomíná Jan Kodada, ředitel obchodu a marketingu ve společnosti Gebrüder Weiss. „V důsledku pandemie došlo k přerušení dodavatelských řetězců a to představuje obrovské riziko pro všechny výrobní i obchodní firmy," upozorňuje Jan Polter, obchodní ředitel společnosti Dachser Czech Republic.

ELIMINACE NEGATIVNÍCH VLIVŮ

Jakým způsobem provozovatelé sběrných linek na tuto složitou situaci reagují? Jak uvádějí jejich zástupci, dělají všechno pro to, aby neutrpěla kvalita a spolehlivost těchto služeb. „To se nám i přes mnohá úskalí zatím daří. Reagujeme navýšením našich personálních kapacit, delší provozní dobou na překladištích, navýšením počtu svozových a charterových vozidel nebo nákupem dodatečné dopravní kapacity z trhu," vyjmenovává Tomáš Holomoucký. Problémy v mezinárodních přepravách se podle něj týkají především námořních a leteckých přeprav, ale ve svém důsledku se promítají do všech přepravních služeb.

„Jako logistický provider máme zodpovědnost za supply chain našich zákazníků a vytváříme maximální úsilí k eliminaci negativních vlivů a stále znovu s přicházejícími vlnami pandemie i k minimalizaci rizika nákazy. To abychom neomezili ani provozy našich zákazníků, ani ty naše. Naše linky sběrné služby jezdily a jezdí i za těch největších omezení, vyjma zavřených státních hranic," popisuje Jan Polter. Linky jsou nataktovány tak, aby na sebe navazovaly na minuty přesně. „Na koncernové úrovni sledujeme s vysokou prioritou včasnost odjezdů, příjezdů, harmonogram jízd, rychlost vykládek a překládek nebo dostatečnou kapacitu sběrných linek," vysvětluje Jan Kodada. A dodává,

FOTO: Dachser

> *„Odolnost dodavatelských řetězců zvyšuje jejich složitost“*
>
> ***V současné situaci je rozhodujícím kritériem pro úspěch kvalita, spolehlivost a transparentnost. Ale větší odolnost také dělá dodavatelské řetězce mnohem složitější a zvyšuje nároky na logistického partnera, jeho sítě, IT systémy a také lidi, kteří službu poskytují.***
>
> **JAN POLTER**
> obchodní ředitel
> Dachser Czech Republic

že tzv. linehauly musejí být na 100% spolehlivé, dopady jejich výpadku nebo zpoždění by kvůli kumulaci sběrných zásilek byly velmi rozsáhlé.

Jak říká Karel Kváč, sales & marketing director společnosti DSV Road, důležité je být připraven na tuto situaci a mít záložní plány. „Nicméně i přesto se dostáváme na hranu možností sběrného systému v rámci celé Evropy,“ podotýká s tím, že v části přeprav kvůli současné situaci dochází k prodlužování přepravních časů.

DORUČENÍ V ČASOVÝCH OKNECH A DALŠÍ MOŽNOSTI

Bez ohledu na nyní značně komplikované podmínky v mezinárodních přepravách přitom platí, že i v tomto segmentu se požadavky a nároky zákazníků neustále zvyšují. Týkají se například využití pokročilých technologií včetně detailního sledování pohybu přepravovaných zásilek a získávání dat o nich. Klienti se v posledních letech soustředí vedle spolehlivosti především na transparentnost, což se týká nejen sběrných linek, ale i dalších druhů přeprav. „Stále více zákazníků zajímá také možnost digitalizace stejně jako dopad na životní prostředí,“ doplňuje Jan Kodada.

U zákazníků rostou nároky na přesnost dodání, na využití časových oken, včasnost a kompletnost informací o zásilce nebo elektronický dodací list. „Vyšli jsme vstříc požadavkům našich zákazníků, kteří nechtějí platit dobírky hotově, a vybavili jsme všechny řidiče sběrných služeb terminály pro bezhotovostní platby. Spustili jsme také aplikaci connect4land, která umožňuje snadné objednání přepravy kdykoliv a kdekoliv z telefonu, včetně cenové nabídky,“ uvádí několik příkladů Tomáš Holomoucký.

DSV zavedla jako novinku avizaci doručení paletových zásilek ve dvouhodinovém časovém okně s průběžnou aktualizací. „Tuto službu budeme postupně rozšiřovat i na dokládkové a celovozové zásilky,“ sděluje Karel Kváč.

PŘEDNOSTÍ JE I ZNALOST CÍLOVÝCH TRHŮ

Na základě čeho si mají zákaznické firmy, například výrobci, zvolit poskytovatele sběrné služby? Zajímat se mohou třeba o hustotu poboček konkrétního přepravce a jeho síť, tedy počet linek mezi pobočkami, a zjistit, jak jsou linky organizované a propojené. „Správný logistický provider by také měl důkladně znát cílové trhy, kam chce zadavatel exportovat, a disponovat pokročilými IT systémy,“ konstatuje Jan Polter.

Sběrné linky různých poskytovatelů míří z tuzemska na pravidelné denní bázi zejména do okolních zemí, tedy do Německa, Rakouska, Polska nebo na Slovensko. Podobně směřují i do dalších evropských zemí, ale třeba také do Ruska, Turecka nebo Maroka. K relativním novinkám pak patří nové přímé linky mimo jiné do Arménie, Gruzie nebo na Kypr.

Jak často využíváte službu sběrných přeprav?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

> *„Kompenzace uhlíkové stopy u přeprav“*
>
> ***Co stojí za to vyzdvihnout, je služba Econeutral, resp. možnost kompenzace uhlíkové stopy sběrných zásilek. Spolupracujeme s evropskou neziskovou organizací atmosfair, která aktivně přispívá ke snižování emisí CO_2 podporou, rozvojem a financováním obnovitelných zdrojů energie ve více než 15 zemích světa. V současné době splňuje 90 % projektů společnosti atmosfair na kompenzaci uhlíku zlatý standard CDM, nejpřísnější standard pro projekty na ochranu klimatu.***
>
> **TOMÁŠ HOLOMOUCKÝ,** ředitel, DB Schenker

FOTO: DHL Supply Chain

Klub logistických manažerů se vydal do Českých Budějovic, kde navštívil společnosti Budějovický Budvar a Robert Bosch.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

NÁVŠTĚVA PROVOZŮ

KLM V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

KLM se tentokrát vydal na „výlet“ do Českých Budějovic. Navštívil společnosti Budějovický Budvar a Robert Bosch. Přibližně patnáctka zájemců se detailně seznámila s tím, jak fungují logistiky obou společností a co chystají do budoucnosti. Také byly diskutovány aktuální problémy spočívající v nedostatku či vysoké ceně surovin a komponent nebo souvislosti spojené s čipovou krizí v autoprůmyslu.

22/10/2021

Krásný slunečný den, příjemné říjnové slunce, pátek… Ideální příležitost na zájezd. A tak se 22. října vydal Klub logistických manažerů luxusním mikrobusem do Českých Budějovic. Cílové destinace byly rovnou dvě a v obou případech pro logistiky velmi lákavé. Nejdříve jsme navštívili národní pivovar Budějovický Budvar. Po přivítání ředitelem logistiky Pavlem Pánkem následovala výborná přednáška obchodního sládka Aleše Dvořáka, vzděláním chemika a duší pivaře v tom nejlepším slova smyslu. Se zasvěcenými informacemi a komentáři se k němu připojil i podsládek Petr Košin. Přibližně patnáctka zúčastněných vyslechla mnoho zajímavého nejen o Budějovickém Budvaru, ale také o pivu jakožto „kulturním a vědním“ fenoménu.

PLNĚ AUTOMATIZOVANÝ PALETOVÝ SKLAD

Následovala prohlídka nejdříve výrobní části se zasvěceným výkladem Aleše Dvořáka a Petra Košina. Prohlédli jsme si podstatné části – tanky s vodou z artéských studní, varnu, kvasné a ležácké tanky, a zejména pak sklep. Zde jsme rovněž ochutnali čerstvý ležák. Poté přišlo na proces stáčení piva – pivovar má novou linku s kapacitou plniče 50 000 lahví za hodinu a připravuje novou linku na plechovky.

Pokračovali jsme „druhým návštěvnickým okruhem“, kdy nás Pavel Pánek seznámil se všemi náležitostmi zdejší logistiky. Ta stojí na dlouhodobé strategii národního podniku produkovat dva miliony hektolitrů piva za rok. Vzhledem k tomu, že se pivovar nachází téměř v centru města, není příliš možností pro další rozvoj v rámci původního závodu. Proto byla logistika vyčleněna do nového areálu, kde před několika lety vznikl automatický paletový sklad s hodinovou kapacitou 160 palet na vstupu a 350 palet na výstupu. Protože nové prostory se nacházejí přes ulici, je výroba propojena speciálním technologickým mostem, v jehož rámci funguje monorail. Automat vyskladňuje zboží do expediční zóny přímo k příslušnému vozu. Řidiči si pak sami odebírají z válečkových dopravníků hotové palety a nakládají je na ložnou plochu. Návštěva Budějovického Budvaru byla zakončena společným obědem a možností „neřízené ochutnávky“ produkce pivovaru v pivovarské restauraci.

Následně jsme se přesunuli jen o přibližně kilometr dále, kde na nás již čekal ředitel logistiky společnosti Robert Bosch Luděk Kučera, dále pak Petr Chaluš (logistické projekty, kvalita) a Jan Tvaroh (fyzická logistika). Všichni jsou nadmíru zkušení logistici a „boscháci“, protože ve firmě pracují plus minus dvacet let. Další přítomný, vedoucí logistických projektů Jan Čermák, uvedl, že se před kolegy téměř stydí, protože ve firmě působí „pouze“ sedm let…

V úvodu členové KLM vyslechli sérii prezentací, na jejichž základě se mohli detailně seznámit s procesní i materiálovou logistikou výrobního závodu. V logistice pracuje 210 zaměstnanců, v přímém provozu pak přibližně stovka, další jsou THP. Logistika se dělí do dvou oddělení – logistické plánování a fyzická logistika (včetně transportu a balení). Robert Bosch postupně digitalizuje všechny procesy, cílem je také zavést automatický příjem do výroby, a to pouze ve vratných nepapírových obalech. Dalším záměrem je plně elektronická heijunka s řešením objednávek materiálu z externího skladu a materiálových center jen formou elektronického kanbanu. Na svou implementaci čeká také systém smart dispatch, který bude na výstupu snímat palety a porovnávat, jestli jde o správné zboží podle plnicího předpisu zákazníka.

Z hlediska fyzických toků je celý systém rozdělen na dva závody, tři externí sklady a několik materiálových center. Všechny díly by měly být dodávány rovnou na linku nebo v rámci konsignačních skladů. Firma spolupracuje s externím poskytovatelem logistických služeb, společností Lašek. Ta ve svých stávajících třech skladech v Českých Budějovicích zajišťuje skladování a manipulaci, obsluhuje distribuční centrum a supermarket v systému kanban nebo konsignační jednotky. Sklady jsou rozdělené takto: na zákaznické balení (mytí, dekonsolidace a dodávky do závodu), na balení dodavatelské (myčka a kompletace obalů pro dodavatele) a sklad pro hotové dílce a nakupované výrobky. V samotné továrně se kromě několika materiálových center sklad nenachází, o čemž svědčí i to, že 95 % nakupovaných dílů a 100 % hotové produkce prochází přes externí sklady.

AŽ 900 PALET ZA DEN

V rámci tohoto komplexního materiálového toku putuje 800 až 900 palet denně. Dodavatelé dodají každý den přibližně 50 kamionů, kdy je doprava řešena zpravidla prostřednictvím pravidelných milk-runových linek. Při vyskladnění směřuje zboží ze skladů na základě většinově elektronických kanbanových objednávek. Hotová produkce je odvážena do externího skladu, kde je zaskladněna (chaotické skladování), čeká na potvrzení zákaznického termínu a odeslání.

Poté jsme si prohlédli materiálové centrum přímo ve výrobě. O tom, jak složitá situace nyní panuje v automotivu, se účastníci mohli přesvědčit přímo na místě. Část výroby, tedy i práce v materiálovém centru, byla pozastavena vlivem zrušených odvolávek ze strany automobilek, které čelí čipové krizi.

FOTO (2×): Jeffrey Osterroth

NOVÁ „TŘINÁCTKA“

ČESKÝ KLUB LOGISTICKÝCH MANAŽERŮ MÁ V SOUČASNÉ DOBĚ 78 ČLENŮ. V POSLEDNÍ DOBĚ BYLO DO KLUBU PŘIJATO 13 NOVÝCH ČLENŮ.

ROMAN BARTIŠEK
VIC PRESIDENT SUPPLY CHAIN, ALBERT ČESKÁ REPUBLIKA

VOJTĚCH FUKAL
MANAŽER LOGISTIKY, NEXEN TIRE EUROPE

JINDŘICH KADEŘÁVEK
JEDNATEL, ELEMENT LOGIC CZECH REPUBLIC

RADEK KAŇOVSKÝ
JEDNATEL, RAVEO

ROMAN KMEC
VEDOUCÍ LOGISTIKY, LIDL ČESKÁ REPUBLIKA

ROMAN KUČERA
JEDNATEL, MARION MANAGEMENT

PETRA LIDMILOVÁ
SUPPLY CHAIN MANAGER, COTY ČESKÁ REPUBLIKA

ALEŠ MALUCHA
GROUP COO, ROHLIK.CZ

DANIEL MAREŠ
CHIEF EXECUTIVE OFFICER, WEDO

ROBERT SGARIBOLDI
CFO, 108 AGENCY

DAVID SIVČÁK
ŘEDITEL PRŮMYSLOVÉHO INŽENÝRSTVÍ A LOGISTIKY, TATRA TRUCKS

PETR SODOMKA
HEAD OF SUPPLY CHAIN MANAGEMENT, VITESCO TECHNOLOGIES CZECH REPUBLIC

MARTINA ŠMÍDLOVÁ
JEDNATELKA, ŠMÍDL PROVOZNÍ HOLDING

INZERCE

DB SCHENKER

Doručíme vám mezinárodní zásilky stejně jednoduše jako ty tuzemské

SSCC KÓDY A DOHLEDATELNOST ZBOŽÍ V DODAVATELSKÉM ŘETĚZCI

Článek připravil David Čapek

O logistické jednotce označené jedinečným SSCC kódem mají uživatelé přesný přehled v průběhu celého jejího pohybu dodavatelským řetězcem. Jedním pípnutím, které oznámí správné sejmutí čárového kódu, ji ve svém systému okamžitě zaevidují.

Právě k jednoznačné identifikaci logistických jednotek slouží SSCC kód (Serial Shipping Container Code – sériové číslo logistické jednotky). Takto označena může být paleta, krabice nebo kontejner, který slouží k přepravě zboží například v námořní dopravě. Sejmutím tohoto kódu čtečkou třeba z palety může příjemce okamžitě ve svém systému potvrdit příjem zboží. Ví totiž, co přesně je na dané paletě, a může to bez rozbalování a kontrol okamžitě naskladnit.

PROPOJENÍ S EDI ROZŠIŘUJE PŘÍNOSY

Významným benefitem značení SSCC kódy je pak i skutečnost, že je lze propojit s EDI komunikací. „Když začnu mít pořádek ve skladu a budu přesně vědět, jaké zboží či jaká šarže mi na které paletě leží, tak proč to rovnou nesdílet?“ klade řečnickou otázku David Reichel, solution architect ve společnosti Grit.

Vedle toho, že na paletě je unikátní identifikace pomocí SSCC, může následně v rámci EDI fungovat avízo DESADV, které obsahuje přesné rozdělení zboží po jednotlivých paletách „Odběratel pak může přesně vědět, na které paletě je které zboží z celé dodávky, případně pokud dodavatel tyto informace sdílí tak také to, jaká jsou sériová čísla, šarže nebo exspirace daného zboží na konkrétní paletě,“ vysvětluje David Reichel.

CESTA K EFEKTIVITĚ

Míra uplatnění SSCC kódů v logistice, třeba právě ve spojení s EDI zprávou DESADV, je značná. „Větší odběratelé nebo logistické firmy prostě s rostoucím počtem svých dodávek, které jsou pořád větší (dodavatel dodává více palet), a s rostoucím počtem kamionů, které narážejí na omezený počet kapacit ramp a závozových oken, chtějí a musí zefektivňovat,“ poznamenává dále David Reichel.

FOTO: GS1 Czech Republic

DENIS MILFAIT
manažer distribuce
Plzeňský Prazdroj

„Příjem všech výrobků na paletě jedním skenem“

Velkou část naší produkce dodáváme přímo na outlety našich zákazníků v režimu DSD (direct store delivery), kde téměř všechny dodávky jsou realizovány prostřednictvím mixovaných palet obsahujících až 15 různých druhů zboží. Z důvodu zefektivnění příjmu zboží v těchto provozovnách připravujeme projekt označování těchto mixovaných palet SSCC kódy tak, aby zákazník mohl paletu přijmout pouze jedním skenem pro všechny výrobky na paletě, a systémově na pozadí se přiřadí veškeré informace včetně již zmiňované exspirace v dopředu zaslaném avízu o dodání. Tímto bychom chtěli nahradit dlouhotrvající stávající proces příjmu, který probíhá naskenováním EAN kódu u každého druhu zboží a ručním zadáním exspirace.

Možnost přijmout najednou celou paletu nebo zrychlit odbavení kamionu je pro firmy z hlediska konkurenční výhody bezpochyby přitažlivá.

Logicky je to důležité především pro velké hráče, mimo jiné v odvětví retailu, FMCG a e-commerce. Pro odběratele, který od dodavatelů bere po přepravce či jedné paletě, to tak velký význam mít nemusí – v takovém případě odběratel i při využití EDI ví, že přepravka nebo paleta má to, co je na daném DESADV. „Jakmile je však dodávka na více paletách, bez SSCC varianty DESADV nebo bez rozebrání palety to nezjistí,“ připomíná David Reichel.

„Poptávka po konzultacích k využití SSCC aktuálně roste. Dotazy pocházejí nejčastěji od on-line obchodníků, respektive jejich dodavatelů. Důvod je nasnadě. Během pandemie se zvýšily objemy zboží a jejich obrátka u e-shopů. E-taileři objevují výhody využívání SSCC kódů ve svých skladech a v přepravě,“ popisuje aktuální situaci Michael Šimek, manažer GS1 BarCodes v organizaci GS1 Czech Republic. Tyto společnosti v dnešní době nezřídka zvažují možnosti automatizace, implementují EDI komunikaci a vyzývají své partnery k zasílání zprávy DESADV.

SPRÁVNÉ ZPRACOVÁNÍ INFORMACÍ U DODAVATELE I PŘÍJEMCE

Jaké jsou předpoklady pro zmíněné efektivní využití SSCC kódů, např. právě ve spojení se zprávou DESADV? Obchodní partneři musí mít nasazenu EDI komunikaci, dále pak dodavatel musí být schopen dát dohromady správný obsah. „Pokud to nemá být ruční činnost, která mu přidělává práci, potřebuje svou expedici řídit a mít WMS, aby věděl, co přesně bude expedovat a co je či bude na které paletě,“ podotýká David Reichel. Příjemce pak opět musí umět správně zpracovat uvedené informace a samozřejmě překonat úvodní bariéru, tedy že není nutné každou paletu rozbalovat.

ELEKTRONICKÝ DODACÍ LIST A PŘÍJEMKA

Ovšem i pro malé dodavatele bez WMS systému jsou na trhu různá „menší“ EDI řešení, například jako služba v cloudu. S jejich pomocí je možné SSCC dodací list vytvořit.

Výhodou včasného doručení zprávy DESADV je okamžitá reakce odběratele. „Příjemce má možnost rezervovat vykládací rampu pro kamion, přiřadit paletám konkrétní místo ve skladu nebo evidovat data za účelem vysledovatelnosti zboží,“ vypočítává Michael Šimek.

INZERCE

SLBOOK 2021

MANIPULAČNÍ TECHNIKA POD LUPOU

SLBOOK: Klasická manipulační technika nebo automatizované vozíky?

Pro některé aplikace je vhodná manipulační technika obsluhovaná řidičem, zatímco pro jiné může být efektivnějším řešením využití automatizovaného vozíku. Automatizace manipulace je vhodná pro pravidelně se opakující, jednoduché operace. Automatizace manipulace přináší spolehlivost, přesnost, bezporuchovost a stoprocentní disponibilitu. „Veškeré malé i větší problémy spojené s lidskou obsluhou, na které si různí zaměstnavatelé stěžují, u automatů odpadají. Člověk zvládne stejnou práci jako automat, ale obvykle přitom občas i něco splete, poškodí nebo rozbije. V určitých momentech může být manuálně řízený vozík rychlejší, ale automat pracuje soustavně, bez přestávek, plynule a v optimálním módu," říká Aleš Hušek, manažer Logistics solution společnosti Toyota Material Handling CZ. Doplňuje, že automat pracuje neúnavně v noci, potmě, nepotřebuje přestávky, takže je v konečném důsledku mnohem produktivnější a efektivnější. Jednoznačně největším benefitem automatizace manipulace je úspora personálních nákladů. To hraje zásadní roli ve vícesměnných provozech. „Pro obsazení třísměnného provozu potřebujete více než tři lidi. Protože musíte plánovat dovolené, nemoci apod. A to už v součtu hovoříme o velmi vysokých personálních nákladech na člověka, který jednotvárně převáží materiál z A do B, případně do bodu C," uvádí Aleš Hušek.

Nejaktuálnější seznam článků najdete na webu www.slbook.cz

Informační technologie

Na tento elektronický dodací list může navazovat elektronická příjemka, zpráva RECADV. Ta slouží k potvrzení fyzického příjmu zboží. S její pomocí se dají řešit případné nesrovnalosti v dodávce zjištěné porovnáním objednaného, dodaného a přijatého množství. Zpráva se vystavuje po fyzickém příjmu a kontrole zboží příjemcem v časové lhůtě dohodnuté s dodavatelem.

Přínosy zavedení a provázání EDI zpráv DESADV a RECADV jsou rozsáhlé. „Uživatelé mohou efektivněji plánovat přejímky a kapacity skladových prostor, zpřesnit kontroly při příjmu a ihned reagovat zpětnou vazbou. Finanční oddělení oceňují okamžitou možnost fakturace na základě potvrzení příjmu zboží. Díky rychlejšímu řešení rozdílů zjištěných při příjmu zboží je následně urychlená i likvidace jednotlivých faktur," dodává Michael Šimek.

UŽITEČNÝ NÁSTROJ V PRAXI

Jak uvádí kupříkladu Plzeňský Prazdroj, všechny palety s produkty této tuzemské pivní jedničky jsou označeny SSCC kódy podle standardu GS1. Hlavní výhodou je podle Denise Milfaita, manažera distribuce Plzeňského Prazdroje, efektivita a rychlost příjmu zboží. „Naši zákazníci mají k dispozici avízo o dodání, které se shoduje s kódem na paletě. Kromě základních údajů jako druh zboží a jeho množství obsahuje i informaci o datu exspirace zboží, což je z pohledu zákazníka pro efektivní příjem nezbytná informace," potvrzuje Denis Milfait. Díky tomu dokážou zákazníci zboží přijmout rychleji a pomáhá jim to následně i v jejich interní logistice.

„MÍRA UPLATNĚNÍ SSCC, NAPŘ. VE SPOJENÍ S EDI ZPRÁVOU DESADV, JE ZNAČNÁ."

SSCC kódy využívá intenzivně rovněž řetězec Makro. „Většina našich dodavatelů nám dopředu avizuje a zasílá informace o každé paletě, zboží, množství i trvanlivosti. Díky tomu můžeme využívat zrychlený proces na příjmu zboží, který zvyšuje přesnost a šetří čas jak náš, tak dodavatele. Tam, kde nám informace chybějí, si vytváříme SSCC sami, abychom měli pod kontrolou i další následné procesy," přibližuje Pavla Majerová, head of logistic services & development logistics ve společnosti Makro Cash & Carry ČR.

„Každá paleta, kterou odesíláme z našeho distribučního centra do prodejen, je již v dnešní době opatřena SSCC kódem s naší číselnou řadou," pokračuje Pavla Majerová. Řetězec tak má naprosto přesný přehled, jaké zboží, v jakém množství i s jakou trvanlivostí odesílá, a to i díky propojení se svým WMS a využití standardů GS1.

„Úspora času zejména u heterogenních palet"

Výhodou SSCC kódů je bezesporu elektronický přenos informací a úspora času při samotném příjmu, kdy ve spojení s elektronickou avizací od dodavatele není nutné například informace o trvanlivosti zadávat ručně, ale postačí namátková kontrola, včetně množství. Toto významně šetří čas především u heterogenních palet.

PAVLA MAJEROVÁ
head of logistic services & development logistics
Makro Cash & Carry ČR

Využíváte SSCC kódy ve spojení s EDI komunikací?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

MICHAEL ŠIMEK
manažer GS1 BarCodes
GS1 Czech Republic

„Hlavní zásady pro přidělování SSCC"

SSCC kód přiděluje ten, kdo logistickou etiketu sestavuje. Pokud má společnost svůj sklad v zahraničí, kde je registrována u tamní členské organizace GS1, přiděluje SSCC kód ze své číselné řady s prefixem daného státu. SSCC je jediný povinný údaj, který musí být vždy uveden na logistické etiketě. V případě, že SSCC označuje nehomogenní mixovanou paletu, budou všechny informace o produktech, počtech, šaržích a datech zaslány prostřednictvím elektronického dodacího listu, EDI zprávy DESADV. Každá paleta musí mít přiděleno jedinečné SSCC formou pořadového číslování. Nesmí dojít k tomu, že by firma měla dvě nebo více logistických jednotek se shodným SSCC. Opakované využití již přiděleného SSCC je možné nejdříve jeden rok po jeho vydání. SSCC umožňuje firmám sdílet další informace o logistické jednotce. Tato data lze poslat prostřednictvím elektronického dodacího listu, zprávy DESADV, před fyzickou expedicí logistické jednotky.

Česko-slovenský projekt LOG-IN: nekončící logistická inspirace

GALAVEČER LOGISTICKÝCH INOVACÍ:

- **12. 5. 2022 v Praze během kongresu EASTLOG**
- **22. 9. 2022 v Bratislavě na kongresu SLOVLOG**

OCENĚNÍ pro nejlepší inovaci a inovátora

www.projektlogin.com/oceneni

WEBOVÝ PORTÁL a PROFILY NA SOCIÁLNÍCH SÍTÍCH

- **www.projektlogin.com**
- **SystemyLogistiky**
- **SystemyLogistiky**

měsíční e-mailový NEWSLETTER

www.atozregistrace.cz/login

ROČENKA LOG-IN

Přináší přehled těch nejzásadnějších inovací v logistice v Česku a na Slovensku!

Objednejte si tištěnou verzi: daniela.krnacova@atoz.cz

www.projektlogin.com

VÝHODY VELKOOBJEMOVÝCH OBALŮ Z LEPENKY? NÍZKÁ HMOTNOST A UDRŽITELNOST

Článek připravil David Čapek

Podobně, jako je tomu u dalších typů velkoobjemových obalů, vztahují se i na ty z lepenky obdobné požadavky a nároky. Obal musí být funkční, správně navržený a bez problémů vydržet přepravní podmínky.

Alfou a omegou poslední doby, a to nejen v logistice nebo v obalových technologiích, je zcela jistě udržitelnost. Lepenka z toho profituje díky možnosti opakovaného použití a případné recyklace.

Pro mezinárodní i vnitrostátní přepravy je klíčové hledisko celkové hmotnosti zásilky. „Nízká přidaná hmotnost při použití lepenkového obalu je z pohledu logistiky velkou výhodou," vysvětluje Pavel Trnka, manažer nadrozměrných přeprav ve společnosti DB Schenker. Dalším předpokladem i přínosem využívání těchto obalů je udržitelnost, možnost jejich opakovaného použití a případná ekologická recyklace.

Velkoobjemové obaly z lepenky se používají na speciální druhy zboží. Protože se dodávají rozložené na díly, jsou připravené pro přepravu a skladování. Způsob a charakter použitého přepravního obalu vždy určuje typ přepravované zásilky. „Bez ohledu na typ obalu je vždy na prvním místě bezpečnost jak nákladu, tak samotného přepravce, a proto se v některých případech musí sáhnout po obalech z plastu, dřeva nebo kovu," upozorňuje Pavel Trnka.

K velkoobjemovým obalům je zapotřebí přistupovat individuálně a podle požadavku baleného produktu, jak upozorňuje Tomáš Körner, vedoucí produktu Obaly pro Českou republiku a Slovensko ve skupině Geis. Důležitou roli hrají i fixace a výztuhy v obalu. „Při navržení velkoobjemového obalu je důležité mít znalosti o přepravním řetězci, způsobu manipulace, kvalitě obalu a podobně," vypočítává Tomáš Körner. Podstatný je nejen způsob přepravy, ale i skladování.

DOSTUPNOST MATERIÁLU SE SNÍŽILA, CENY ROSTOU

Při specifikaci klíčových trendů dnešní doby v segmentu velkoobjemových obalů lze na evropském trhu vidět několik zásadních vlivů. „Jedním z nich je jednoznačně (ne)dostupnost materiálu, což je skutečně stěžejní problematika napříč všemi odvětvími. Přestože je všem jasné, že ceny materiálů i nadále stoupají, mnozí jsou rádi, mají-li materiál vůbec k dispozici," podotýká Libor Miloševský, jednatel společnosti Cardbox Packaging. Zásadní je v daném ohledu spolupráce celého dodavatelského řetězce. Mezi hlavní směry vývoje se již delší dobu řadí také udržitelnost. Požadavky na výrobce obalů kladou nejen jejich zákazníci/odběratelé, ale

FOTO: Cardbox Packaging

„Směrem k úsporám a vratným obalům“

Vzhledem k neustále rostoucí ceně předpokládám tendence k úsporám, ztenčení a zavádění vratných obalů. Na druhou stranu hodně dřevěných obalů přechází na kartonáž.

TOMÁŠ KÖRNER,
vedoucí produktu Obaly, Geis CZ + SK

Ve spolupráci s SVĚT BALENÍ

svetbaleni.cz
svetbaleni.cz
svetbaleni
svet_baleni

Každý kvartál vše o balení v tištěném časopise. Více na **svetbaleni.cz**.

i samotní spotřebitelé. „Dalším trendem, který vidíme, je dramatický růst požadavků na kvalitu a bezpečnost produktů,“ doplňuje Libor Miloševský.

Alfou a omegou posledních let, a to nejen v logistice nebo v obalových technologiích, je bezpochyby udržitelnost, potvrzuje Pavel Trnka. „Lepenka a podobné obaly mají velký potenciál pro recyklaci a opakované použití, proto se domníváme, že míra jejich využití v budoucnu spíše poroste nebo zůstane na stejné úrovni,“ odhaduje.

„V tomto případě existuje předpoklad, že míra využití těchto obalů bude v budoucnu stoupat,“ predikuje Libor Miloševský. Důvodem je podle něj to, že světový průmysl má zřetelnou tendenci k výrobě ve velkém.

PARTNERSTVÍ A EXPERTIZA

Jak v daném případě zvolit vhodného dodavatele obalu? Správný partner pro obalovou techniku by například přepravním firmám neměl pouze nabízet svůj „produkt“. „Měl by být svým způsobem expertním konzultantem, který přepravcům pomůže s výběrem vhodného obalového materiálu a přípravou optimálního přepravního řešení pro konkrétní typy zásilek na míru zákazníkům,“ konstatuje Pavel Trnka.

Také v tomto ohledu se vyplácí důvěryhodnost a flexibilita. „Kompetentní dodavatel velkoobjemových obalů spolupracuje s důvěryhodnými obchodními partnery a je schopen flexibilně reagovat na příchozí požadavky,“ poznamenává Libor Miloševský. Samozřejmostí je podle něj profesionální výrobní tým a ochota inovovat nejen v oblasti výstupů, ale i pokud jde o výrobní vybavení.

INZERCE

NESCAFÉ

KOMPLETNÍ KÁVOVÉ ŘEŠENÍ

zrnková káva

příslušenství

profi kávovary

www.nestleprofessional.cz/pronajem-profi-kavovaru

Nestlé PROFESSIONAL

VOZIDLA S ALTERNATIVNÍMI POHONY ZŮSTÁVAJÍ STÁLE POUZE ALTERNATIVOU

Snaha o snížení emisí a ochrana životního prostředí se v posledních letech dostávají do popředí i v oblasti doručování zásilek. Logistické firmy stále více hledají způsob, jak zajistit rychlé a efektivní doručení rostoucího počtu zásilek a přitom využívat vozidla, která vyprodukují méně škodlivin. Někteří sázejí na elektromobilitu, jiní preferují stlačený zemní plyn (CNG), další se poohlížejí po vodíku. Které z alternativních paliv nakonec ovládne doručování zásilek, tak dnes není jasné. Bude záležet hlavně na rozvoji infrastruktury dobíjecích či tankovacích stanic i na pořizovacích cenách vozidel s těmito pohony.

Článek připravila **Martina Vampulová**

Některé doručovací společnosti zatím vozidla jen testují a pečlivě propočítávají náklady, jiné do svých vozových parků již auta s alternativními pohony zařadily. Například společnost DPD má letos k dispozici 20 elektrododávek a 22 dodávek s pohonem na CNG. „V příštím roce bychom se měli dostat přibližně na 40 elektrododávek a 30 vozidel CNG. To by znamenalo stoprocentní nárůst v rámci elektrododávek," říká generální ředitel DPD Miloš Malaník. Čísla se ještě mohou změnit, nicméně už teď jezdí díky řadě spolupracujících firem s logem DPD na kapotě například vozidla Nissan Voltia, MAN eTGE či elektrické varianty Renaultu Kangoo, Citroënu Jumper nebo Mercedesu Sprinter. DPD je využívá k doručování všech zásilek – jak přímo na adresu koncovým zákazníkům, tak do výdejních míst nebo boxů, ale i při doručování mezi fyzickými osobami a firmami. „Samozřejmě především elektromobily nelze v současné době využívat na všech trasách, protože jsou určitým způsobem limitovány dojezdovou vzdáleností na jedno nabití a omezenou infrastrukturou nabíjecích stanic v České republice. Nicméně standardní denní trasa je v DPD dlouhá zhruba 100 kilometrů, což těmto dodávkám s dojezdem až 200 kilometrů nedělá problém. V centru Prahy se pak délka tras pohybuje jen kolem 50 kilometrů," popisuje Miloš Malaník s tím, že odlišná je situace na venkově, kde denní nájezdy přesahují i 200 kilometrů, ale takové trasy činí méně než deset procent celkového objemu.

„Z alternativních paliv věříme vodíku"

Masivnějšímu nasazení vozidel s elektrickým pohonem pro doručování zásilek brání jejich krátká dojezdová vzdálenost. Proto jsme spustili testy zkoumající využití vodíku. Vodíku hodně věříme a analyzujeme vybudování vlastní čerpací stanice.

PETRA CÍSAŘOVÁ
projektová manažerka programu E-mobilita Packeta

Některé doručovací společnosti vozidla s alternativními pohony jen testují, jiné už je zařazují do pravidelného provozu. Zatímco „výměna" celého vozového parku potrvá desetiletí, lze očekávat, že právě rozvozová auta, a zejména pak ta, jež jsou nasazena ve městech, „pojedou" v popředí zelené tranzice.

NIŽŠÍ PROVOZNÍ NÁKLADY

Řadu kilometrů po českých městech najezdí každý den i dodávky kurýrní společnosti Dodo. Vzhledem k tomu, že firma cítí odpovědnost vůči životnímu prostředí, plných 97 procent vozidel má pohon na CNG. Pravidelně ale kurýři Dodo testují v provozu i elektromobily, které by firma ráda do budoucna integrovala do flotily. Naposledy to byly třeba Peugeot e208 nebo kompaktní Citroën Ami. „V rámci testu jsme jej nasadili na expresní rozvoz jídla a ověřili jsme si, že obzvlášť na provoz v centrálních částech města, kde není potřeba dlouhý dojezd, může velmi dobře posloužit," říká výkonný ředitel Dodo Martin Marek. Standardně firma používá vozidla na CNG k veškerým přepravám, jež zajišťuje. Ve firemní flotile má speciálně upravená vozidla pro přepravu čerstvých potravin a chladírenského zboží, kurýři s vozidly na CNG zajišťují expresní rozvoz teplého jídla i přepravu zásilek pro e-shopy a stejná vozidla chce Dodo využívat i při přepravě v dalších segmentech, kam hodlá expandovat. Aktuálně například při rozvozu nábytku. Vedle ekologie jsou nespornou výhodou využití vozidel na CNG nižší provozní náklady oproti tradičním pohonným hmotám. „Naše auta na CNG dlouhodobě jezdí i pod korunu za kilometr, což je obzvláště nyní, kdy ceny prudce stoupají a benzin i nafta zdražují, opravdu zásadní přidaná hodnota. A v budoucnu bychom z využití alternativních pohonů mohli těžit v případě, pokud by v některých zemích došlo například k omezování vjezdu vozidel s konvenčními motory do měst," upozorňuje Martin Marek.

FOTO: GasNet

„Prostor pro budování udržitelnějšího dodavatelského řetězce existuje"

Bez kamionové přepravy se neobejdeme, ale prostor pro postupné budování udržitelnějšího dodavatelského řetězce tu existuje. Budoucnost vidíme v některých alternativních pohonech, a proto jsme nedávno testovali kamiony na LNG. Potenciál má též částečný přesun některých toků na železnici, pokud to dovoluje infrastruktura.

IVANA KOŠIANOVÁ
manažerka silniční dopravy Gefco

VYŠŠÍ POŘIZOVACÍ CENA A NEDOSTATEČNÁ INFRASTRUKTURA

Využití alternativních pohonů vozidel ovšem s sebou nese i určitá negativa. V první řadě je pořízení takových vozidel dražší. „Z dlouhodobého pohledu lze nicméně toto negativum obrátit naopak z provozního hlediska ve výhodu. Vstupní náklady na pořízení e-dodávek jsou sice vyšší, ale v součtu s levnějším provozem pro dopravce nejsou dražší než konvenční automobily," tvrdí Miloš Malaník. Dalším důvodem, proč se zatím vozidla na CNG nebo elektromobily příliš ve vozových parcích doručovacích firem nezabydlela, je i nedostatečná infrastruktura. Dobíjecích stanic pro elektromobily je v Česku zatím jako šafránu a s čerpacími stanicemi na CNG to není o mnoho lepší. „Čerpací stanice ve větších městech již dnes tankovat CNG často umožňují, v menších městech to ale mnohdy bývá problém. To platí i u elektromobilů. Dobíjecí infrastruktura teď není taková, aby nám umožnila zároveň držet maximální efektivitu plánování tras, která je pro nás zásadní. To je také hlavní důvod, proč s plošným zahrnutím elektromobilů do flotily zatím vyčkáváme," konstatuje Martin Marek.

PACKETA VIDÍ BUDOUCNOST VE VODÍKU

Významnou bariérou masivnějšího nasazení vozů s elektrickým pohonem pro doručování zásilek je zatím také malá dojezdová vzdálenost na jedno nabití či natankování CNG. Některé firmy si s touto překážkou dokážou poradit třeba přesným pláno-

váním tras nebo využíváním takových vozidel jen ve městech. Skupina Packeta, která vlastní Zásilkovnu, raději sází na vodík. „Vodíku hodně věříme a analyzujeme vybudování vlastní čerpací stanice, plánujeme také využít rozsáhlé plochy našich dep k umístění fotovoltaiky k jeho výrobě," říká Petra Císařová, projektová manažerka programu E-mobilita skupiny Packeta. Hlavní výhody vodíku vidí především v technických parametrech, kdy vozidlo na vodík dokáže ujet pro doručovací službu vyhovující vzdálenost a zároveň je řidič auto schopen dočerpat stejně jako benzin nebo naftu během pár minut a zase pokračovat v jízdě. Není tedy omezen nabíjením jako v případě baterií, které může trvat i několik hodin a omezuje to využití vozidla.

Plusy a minusy alternativních pohonů vozidel v doručování

- ***ekologičtější způsob doručování***
- ***méně vyprodukovaných emisí CO_2***
- ***nižší náklady na pohonné hmoty***
- ***delší servisní intervaly***
- ***vozidla se dostanou i tam, kde mohou městské samosprávy omezit vjezd vozidlům s konvenčními motory***

- ***vyšší náklady na pořízení vozidel***
- ***kratší dojezdová vzdálenost***
- ***nedostatečná síť čerpacích stanic CNG, LNG a dobíjecích stanic v Česku***
- ***chybějící podpora alternativních pohonů v ČR (v Německu jsou LNG kamiony až do konce roku 2023 osvobozené od platby mýta)***

„Do projektu plánujeme vložit primárně vlastní finanční prostředky, ale budeme určitě hledat i další zdroje, protože vstupní investice jsou obrovské. Vybudování jedné tankovací stanice v depu se pohybuje v rozmezí jednoho až dvou milionů eur," konstatuje Petra Císařová. Packeta potřebuje vozidla, která nabízejí dojezd okolo 300 kilometrů, k plnění proto firma plánuje využít vedle vlastní stanice i nově vznikající distribuční síť ostatních partnerů. Zároveň jim k využití nabídne i vlastní stanici. „Na rozvoji vodíkové technologie je na začátku nutné spolupracovat," myslí si Petra Císařová.

MILOŠ MALANÍK
generální ředitel
DPD

„S přibývajícími vozy na alternativní pohon se bude ovzduší nejen v Praze zlepšovat"

V červenci jsme spustili projekt měření kvality ovzduší v Praze, které mimo jiné probíhá pomocí zabudovaných zařízení na sedmdesáti dodávkách, v nichž každý den projíždějí kurýři pražskými ulicemi. O data, která jsou k dispozici v reálném čase, se již brzy podělíme s občany prostřednictvím interaktivní webové stránky. Každý Pražan tak bude mít možnost zjistit míru kvality ovzduší v okolí svého bydliště. Chceme poskytnout veřejnosti reálné informace o stavu ovzduší a podílet se na jeho zlepšení ve spolupráci s místní samosprávou.

FOTO: Pixabay

V ČESKU CHYBÍ PODPORA KAMIONŮ NA LNG

Tlak na ekologii a udržitelnost v rámci přepravy sílí i v oblasti doručování zboží na delší vzdálenosti. V těchto relacích firmy většinou nasazují kamiony. Zatímco v segmentu dodávek a menších vozidel s alternativními pohony je jich na trhu zastoupeno více, elektrická nákladní vozidla či kamiony na vodík jsou většinou ve fázi testování. O něco lepší je situace s nákladními vozidly na LNG (zkapalněný zemní plyn). Podle údajů firmy Gefco, která nedávno testovala právě kamiony na LNG, mají tato vozidla ve srovnání s těmi využívajícími konvenční pohonné hmoty nižší spotřebu či delší servisní intervaly. „V zahraničí může být benefitem i možnost vjezdu do vybraných zón metropolí, kam je jinak možné se dostat pouze na speciální povolenky," říká Ivana Košianová, manažerka silniční dopravy společnosti Gefco pro Českou republiku a Slovensko. Paralelu mezi menšími vozidly a kamiony na LNG lze nalézt i při hledání negativ. Pořizovací cena vozidla s alternativním pohonem je vyšší, infrastruktura tankovacích stanic je nedostatečná.

Plošně je navíc potřeba počítat hlavně v zahraničí, kde jezdí víc vozidel na LNG, s jejich vyšší obsazeností, což se může negativně projevit i do časového harmonogramu plánování trasy. V oblasti automobilového průmyslu to pak může ohrozit dodávky just-in-time. „V České republice podpora alternativních pohonů chybí. V té je nejefektivnější sousední Německo, kde LNG kamiony nemusejí až do konce roku 2023 platit mýtné," připomíná Ivana Košianová.

Ekologické způsoby přepravy hledají logistické a doručovací firmy nejen ve využití alternativních pohonů vozidel. Stále častěji lze v ulicích velkých měst vidět třeba elektrokola. Tlak na snižování emisí je citelný a poptávku po „zelených" řešeních registrují dopravci a přepravci i ze strany některých klientů. Ivana Košianová ovšem upozorňuje na to, že s kartami v uplynulých týdnech a měsících výrazně zamíchal nedostatek některých komponentů a surovin pro automobilový průmysl. „Tato situace významně protáhla dodací lhůty u dodávkových i nákladních aut a do budoucna lze předpokládat, že to zpomalí i výměnu flotil dopravců za ekologičtější varianty," uzavírá.

MARTIN MAREK
výkonný ředitel, Dodo

„Složení vozového parku je jen špička ledovce"

V otázce udržitelné logistiky je složení vozového parku pouze špičkou ledovce. Prioritou by měla být efektivita již při plánování tras. Na základě obrovského množství datových vstupů dokážeme každou cestu kurýra navrhnout takovým způsobem, aby v oblasti, do které jede, doručil maximum zásilek a zároveň zvolil nejefektivnější trasu. Ta má ve výsledku na životní prostředí větší dopad než samotná skladba flotily vozidel.

Má používání vozidel s alternativními pohony budoucnost?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

ELEKTRICKÁ TRAKCE I PRO DALŠÍ KATEGORIE NOSNOSTÍ

Produktové novinky v tomto vydání se vztahují výhradně k manipulaci a vysokozdvižným vozíkům. Z přehledu je patrné, že výrobci jednoznačně směřují k elektrické trakci ve většině svého produktového portfolia. Další podrobnosti nejen o těchto vozících představených v poslední době najdete na webu www.projektlogin.com. Tipy pro tuto rubriku můžete zasílat na systemylogistiky@atoz.cz.

Novinky zpracovala **redakce SL**

MANIPULACE

ČELNÍ VOZÍK S NIŽŠÍ SPOTŘEBOU

- O 15 % MÉNĚ ENERGIE NEŽ PŘEDCHOZÍ MODELY
- MOŽNOST DODÁVKY S PALIVOVÝMI ČLÁNKY

Toyota uvádí na trh novou generaci 80V čelních elektrických vysokozdvižných vozíků s odolným designem pro vnitřní i těžké venkovní aplikace. Nová řada Traigo 80 nabízí modely s nosností 2,0–3,5 t, s výškou zdvihu až 6500 mm, s optimální ergonomií a s lithium-iontovým pohonem pro zvýšení produktivity a čistoty provozu s nulovými lokálními emisemi. Zákazníci si mohou vybrat mezi kompaktním designem šasi pro práci v těsných prostorách nebo delším šasi s větší baterií pro náročnější frekventovanější nasazení. Kromě toho byly přidány dva nové modely s podvozkem vhodným pro častou manipulaci s dlouhými a těžkými náklady a s vyložením 600 mm.

Více na www.toyota-forklifts.cz

MANIPULACE

VÝKON NA ÚROVNI MOTOROVÝCH VOZÍKŮ

- AŽ O 5 % ZVÝŠENÍ CELKOVÉ ÚČINNOSTI
- VODNÍ CHLAZENÍ VÝKONOVÝCH MODULŮ POJEZDU

Nové modely elektrických vysokozdvižných vozíků Linde X20–X35 s nosností od 2,0 do 3,5 tuny jsou podle výrobce prvními elektrickými vysokozdvižnými vozíky, které se výkonem a odolností vyrovnají motorovým vozíkům Linde s hydrostatickým pojezdem. Navíc zajišťují bezemisní bateriový provoz. Spolu s novými modely elektrických vozíků pro standardní aplikace Linde E20–E35 jsou založeny na stejné platformě jako vozíky Linde H20–H35 se spalovacími motory, které byly uvedeny na trh na konci roku 2019. K dosažení požadovaného výkonu se v obou modelových řadách používají elektromotory nové generace založené na technologii synchronní reluktance (SRM). Nové elektromotory jsou vybaveny také neodymovými permanentními magnety pro zvýšení výkonu.

Více na www.linde-mh.cz

MANIPULACE

JUNGHEINRICH OBNOVIL ELEKTRICKÉ VOZÍKY ŘADY 2 A 3

- NOVÁ HYDRAULIKA
- NIŽŠÍ SPOTŘEBA ENERGIE

Společnost Jungheinrich obnovila elektrické vozíky řady 2 a 3. Podle výrobce byly kompletně optimalizovány hydraulika, bezpečnost a software vysokozdvižných vozíků. Na začátku října opustil výrobní linku závodu Jungheinrich v Moosburgu první vozík nové generace a zamířil na mezinárodní trh. Řada 2 a 3 zahrnuje dvanáct různých modelů vozíků. Tyto vysokozdvižné vozíky, které jsou k dispozici jako tříkolové nebo čtyřkolové, mohou zvedat břemena o hmotnosti 1300 až 2000 kg do výšky 7000 mm. Maximální rychlost pojezdu je 17 km/h. Díky modernizaci zvýšila společnost hydraulický výkon vysokozdvižných vozíků až o 20 %.

Více na www.jungheinrich.cz

ZVLÁDNOUT BEZCHYBNĚ CELNÍ ŘÍZENÍ VYŽADUJE ZNALOST ZBOŽÍ I PŘEDPISŮ

Problematika celního řízení je poměrně široká a komplikovaná. Zorientovat se v celních předpisech nebývá jednoduché a celní řízení se může snadno zkomplikovat. Kde vznikají nejčastější chyby a na co si dát pozor?

Článek připravila **Martina Vampulová**

FOTO: Dachser

Zjednodušeně se dá říci, že celní řízení je bez každodenní a dlouhodobé praxe pro laika velmi náročné. Celní problematika obecně je značně obsáhlá, a navíc se neustále vyvíjí a mění. To platí především o mimoevropských trzích, ale i v rámci Evropy dochází ke změnám. „Mezi ty aktuálně nejdůležitější bych v Evropě zařadil změny v celním odbavení do Velké Británie, které nastanou od 1. ledna příštího roku. K tomuto datu končí přechodné období a zásilky do Velké Británie budou muset být procleny ihned po vstupu do země, nikoliv do šesti měsíců, což je dosavadní lhůta na vyřízení všech celních záležitostí," připomíná ředitel DB Schenker Tomáš Holomoucký a dodává, že pro zachování současné úrovně přepravy zboží do Velké Británie a hladký průběh celního řízení bude potřeba ještě větší součinnost mezi přepravními firmami a jejich zákazníky. „Pro celní řízení jsou pak důležité zejména dva dokumenty: obchodní faktura a Mandatory Brexit Import Information," dodává.

NEJČASTĚJŠÍ CHYBY

Nejde ovšem jen o změny vyvolané odchodem Velké Británie z Evropské unie. Firmy často chybují, zpravidla nevědomky, v náležitostech celních deklarací a další dokumentaci týkající se konkrétní zásilky. Většinou se podle Tomáše Holomouckého dopouštějí omylu při sazebním zařazení zboží, které má poté vliv na výši celního dluhu. To potvrzuje i Jan Polter, obchodní ředitel Dachser Czech Republic, podle kterého firmy často neznají přesný charakter importovaného nebo exportovaného

„JEDNOZNAČNĚ URČIT, KDY JE LEPŠÍ VSADIT NA VLASTNÍ ZAMĚSTNANCE A V JAKÝCH SITUACÍCH SE VYPLATÍ CELNÍ SLUŽBY POPTAT U SPECIALISTŮ MIMO FIRMU, NENÍ ÚPLNĚ MOŽNÉ."

zboží. „Pro celní řízení musí být doložen úplný popis deklarovaného zboží, jeho užití či z jakého materiálu je zboží vyrobeno. Toto jsou velmi důležité informace pro stanovení celně tarifního zařazení do příslušného čísla TARIC (*systém integrovaného tarifu Evropské unie – pozn. red.*) a tím třeba i pro stanovení dovozní daně," upřesňuje. Možná ještě zásadnější a častější chybou je ovšem skutečnost, že firmy vůbec nezjišťují, jaká případná celní omezení se mohou přepravovaného zboží týkat. „Problém začne být velice nepříjemný v okamžiku,

kdy například celní správa požaduje po dovozci doložení některých dokumentů, které jsou nezbytné k propuštění zboží do následného celního režimu. A dovozce je nemá. Celní řízení se potom prodlužuje a nabíhají různé penalizační poplatky spojené s logistikou. A taková situace není příjemná ani pro dopravce, ani pro dovozce," říká Jan Polter.

POVINNOSTI IMPORTÉRŮ A EXPORTÉRŮ

Obecně platí, že při dovozu a vývozu konkrétního druhu zboží z a do třetích zemí je povinností všech dovozců a vývozců podrobit zboží kontrole celních orgánů a celnímu řízení. Každá komodita zboží podléhá národním a nadnárodním opatřením a ta jsou přímo navázána na celní řízení. Ve vztahu mezi dovozcem či vývozcem a celní deklarací musí panovat absolutní důvěra. Celní deklarant dostává od svého klienta dokumenty k celnímu projednání, ke zpracování celního prohlášení a musí důvěřovat jak těmto dokumentům, tak i dalším informacím, které mu k celnímu řízení byly poskytnuty. „Za správnost dokumentů i za správnost podaných informací nicméně nese plnou odpovědnost dovozce či vývozce," upozorňuje Jan Polter.

„Celní řízení je komplexní proces"

Nejnáročnější je ohlídat, aby byly veškeré náležitosti celního řízení v souladu s celním kodexem v dané zemi. V krajním případě závažného pochybení by se totiž mohlo celní řízení vrátit na úplný začátek, kdy může záhy docházet ke kontrolám a penalizacím ze strany celních úřadů.

TOMÁŠ HOLOMOUCKÝ, ředitel, DB Schenker

ROZHODUJÍCÍ JE ROLE CELNÍHO DEKLARANTA

V celním řízení je pak zcela zásadní role celního deklaranta. Ať už jsou to zaměstnanci přepravní firmy nebo externí společnosti, která celní řízení zajišťuje, musí se velice dobře orientovat ve velmi širokém spektru problematiky celního řízení. „Jednoznačně nejdůležitější schopností celního deklaranta je řekněme zbožíznalství. Musí umět správně zařadit konkrétní zboží pod sazební číslo," říká Jan Polter s tím, že k tomu je nutné získat od klienta co nejvíce relevantních informací vztahujících se ke zboží, následně je správně roztřídit a využít znalostí celního rozdělení zboží do konkrétních kapitol celního sazebníku. „Chyba může mít za následek daňový únik, případně daňový přeplatek. A obě varianty jsou strašákem každého celního deklaranta," připomíná Jan Polter. Šikovný celní deklarant nicméně dokáže poradit a pomoci nastavit systém dovozů a vývozů různých komodit zboží do různých zemí.

VYPLATÍ SE OUTSOURCING?

Jak už bylo řečeno, všechny náležitosti celního řízení mohou provádět vlastní zaměstnanci speciálně vyškolení pro tuto činnost nebo lze proclení zboží

INZERCE

SLBOOK 2021

DEVELOPMENT POD LUPOU

P3 LOGISTIC PARKS

Brownfieldy v průmyslovém developmentu očima Tomáše Kubína

Nakolik je v dnešní době složité dát tuzemským brownfieldům nový život, ať už z pohledu legislativy nebo ekonomické výhodnosti?

Kvalitních pozemků v dobrých lokalitách je nedostatek, a tak se může zdát, že brownfieldy jsou především nutností. Náš pohled je ovšem takový, že brownfieldy vnímáme jako příležitost. Jak pro nás jako developera, tak pro municipalitu, do které patří. Výhodou je, že obvykle mají vybudovanou a dostatečně kapacitní infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že na takových pozemcích dříve probíhala převážně výrobní činnost, není ani nutné řešit pro industriální development zásadní změny územního plánu. Z ekonomického hlediska však mohou být brownfieldy nevyzpytatelné. Náklady na odstranění původních staveb a uvedení pozemku do stavu, se kterým by se už dalo pracovat, se dají jen odhadovat, a teprve až když se jednotlivé vrstvy začnou okrývat, dostane se na světlo skutečná výše investice a časová náročnost takového projektu.

DALŠÍ DOTAZ NA TOMÁŠE KUBÍNA:

Můžete zmínit a stručně popsat nějaký úspěšný příklad "nového života" brownfieldu v ČR?

ODPOVĚDI NA TUTO I DALŠÍ OTÁZKY NAJDETE ZDE:

WWW.SLBOOK.CZ/LOGISTIKAPODLUPOU

Management

zajistit externě. Jednoznačně určit, kdy je lepší vsadit na vlastní zaměstnance a v jakých situacích se vyplatí celní služby poptat u specialistů mimo firmu, není úplně možné. „I takové firmy, které mají vlastní zaměstnance zaměřené na logistiku, čas od času potřebují externí specialisty na části logistického řetězce nebo se znalostí specifických zahraničních trhů a jejich celních náležitostí. Pokud tedy přepravujeme zásilku na trh, se kterým nemáme mnoho zkušeností nebo kde došlo k výrazným změnám celního kodexu, konzultujeme pro jistotu daný případ s odborníky," uvádí Tomáš Holomoucký. Navíc odběratelům. Navíc právě kvůli omezení rizika od nás čím dál více našich klientů vyžaduje i kontroly svých firemních postupů vázaných k celní problematice, a to i s případným proškolením svých zaměstnanců," říká Jan Polter.

VÝHODY AEO

Obchodníci usazení na celním území EU, kteří jsou součástí mezinárodního dodavatelského řetězce a jsou zapojeni do činností souvisejících se cly, mohou požádat o status oprávněného hospodářského subjektu (AEO). A to s sebou přináší nemalé výhody. Držitel certifikátu AEO musel podstoupit šetření auditory celní správy a kontrolu celních předpisů, což svědčí o jeho profesionalitě, serióznosti a zkušenostech. A nejen to. „Po získání certifikátu jsou zásilky přepravované držitelem certifikátu přednostně odbavovány a méně často kontrolovány. Pokud k celní kontrole případně dojde, má držitel certifikátu právo na přednostní kontrolu. Certifikace AEO má také vliv na výši čerpání benefitů při ručení za celní dluh. To vše s sebou logicky přináší zrychlení přepravy u zásilek určených do a ze zemí mimo Evropskou unii nebo do a ze zemí se zdlouhavými celními procedurami," dodává na závěr Tomáš Holomoucký.

FOTO: Deutsche Bahn

importéři i exportéři si stále častěji uvědomují rizika spojená s dovozem nebo vývozem zboží a snaží se je maximálně omezit. „Naši zákazníci si velice rychle zvykli na komplexní zajištění celé logistiky – profesionální vyzvednutí zásilky, zajištění jejího celního odbavení a případné skladování s následnými dílčími rozvozy ke koncovým

„Základem je absolutní důvěra"

Ve vztahu mezi dovozcem či vývozcem a celním deklarantem musí panovat absolutní důvěra. Celní deklarant může být ten nejlepší, ale bez aktivní spolupráce ze strany importéra či exportéra správné celní řízení neprovede.

JAN POLTER
obchodní ředitel Dachser Czech Republic

Využíváte při celním řízení externí partnery?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

OBALKO ODHALILO TŘI DIMENZE OBALU

FOTO (6×): Martin Mašín

Po pandemické odmlce, kdy se kongres Obalko uskutečnil pouze online, navštívilo devátý ročník 420 obalových profesionálů. Přednášející a diskutující největšího českého a slovenského obalového kongresu se shodli na tom, že navzdory trendu udržitelnosti nelze slevovat z ostatních požadavků kladených na obaly. V rámci Balení v akci mohli účastníci navštívit společnosti Thimm pack'n'display, Canpack a Plzeňský Prazdroj.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

Po dlouhém pandemickém období bez kongresů naživo se opět setkala obalová komunita. Příležitostí k tomu byl kongres Obalko 9, který se uskutečnil ve dnech 14. a 15. října v Aquapalace Hotelu Prague. Celkem 420 účastníků diskutovalo o aktuálních problémech a výzvách obalového průmyslu. Hlavní motto kongresu znělo Tři dimenze obalu. „Je několik důležitých funkcí obalu, ale vypíchli jsme tři, které v současnosti mnoho firem pokládá za naprosto klíčové – ochrana, marketing a cirkularita. V podstatě ve všech přednáškách nebo panelových diskusích byly tyto tři dimenze obalu přítomné," říká Jeffrey Osterroth, generální ředitel pořádající společnosti Atoz Group. 3D pojetí bylo umocněno trojdimenzionální grafikou, všudypřítomnými 3D brýlemi nebo simulátory virtuální reality ve večerní části programu. Součástí kongresových dnů byly Ceremonie Obal roku, Obalový Business Mixer a Balení v akci.

DEN VE VÍRU OBALŮ

Hlavní konferenční program odstartoval Ladislav Špaček. Mistr etikety se tentokrát zaměřil na jiné etikety, než jsou obaloví profesionálové zvyklí, totiž náš osobní obal. Velmi přesvědčivě a zároveň vtipně předestřel fakta o tom, jak nás lidé vnímají při osobním jednání, jak můžeme budovat vztahy typu win-win a proč ztrácíme klienty. Mnohé je spojeno s naší schopností kultivovaného společenského vystupování.

„CELKEM 420 ÚČASTNÍKŮ DISKUTOVALO O AKTUÁLNÍCH PROBLÉMECH A VÝZVÁCH OBALOVÉHO PRŮMYSLU."

Následovala prezentace, která byla takříkajíc zásahem na komoru. Přední obalový odborník a někdejší předseda německého obalového institutu Thomas Reiner se pustil do klíčového tématu současnosti – udržitelnosti. Obalový průmysl čelí obrovským výzvám, které souvisejí s ekologickou udržitelností. Na příkladu konkrétních firem Thomas Reiner ukázal, že někteří jsou při přechodu

na udržitelnější obaly hodně daleko, ale některé firmy stojí teprve na začátku. Nutnost značných změn v následujících letech bude celý průmysl tlačit k velkým investicím a inovacím. Přednášející však připomněl, že stále existuje velké množství nevyřešených problémů – technických, technologických, legislativních, společenských i ekonomických. Stejně tak nelze ztratit ze zřetele nutnou balanci všech funkcí obalu.

V panelové diskusi nazvané Tři dimenze obalu sdíleli informace a své názory Petr Chvojka (Rohlik Group), Jannis Samaras (Kofola ČeskoSlovensko), Martin Jahoda (Emco), Pavla Cihlářová (GS1 Czech Republic), Ivo Benda (Greiner Packaging Slušovice) a Martin Hejl (Thimm pack'n'display). Jádrem diskuse byla debata o vyváženosti různých funkcí obalů. Diskutující se shodli na tom, že navzdory potřebě velkých změn na obalovém trhu nelze rezignovat na to, proč tu obaly vlastně jsou. Mají především chránit a zajistit bezpečný transport. Zástupci jednotlivých společností také uvedli konkrétní příklady svých obalových inovací.

Po uplynutí dopoledního programu byla i letos zařazena networkingová platforma BizPack. Uskutečnilo se několik desítek předem připravených schůzek mezi potenciálními obchodními partnery. Jsou koncipovány jako krátká, přibližně desetiminutová setkání, během nichž si mohou obě strany sdělit základní informace a poznat, zda má smysl navázat hlubší obchodní jednání.

Odpoledne si účastníci mohli vybrat, které téma je jim bližší. Technologie a transport, nebo marketing a design – podle toho pak volili účast na jednom ze dvou takto nazvaných workshopů. Technologická sekce zahrnovala příspěvky z oblasti digitální výroby etiket (Jaroslav Vidra, Litograf; Peter Lauko, Tomáš Kugler, oba Konica Minolta), blockchainu (Petr Čermák, Blockchain Connect | Czech Alliance) nebo automatizované přípravy tiskových dat (Dana Kilárska, Purgina; Anton Puškár, M & P).

Závěr workshopu patřil panelové diskusi o paletovém trhu, kdy debatovali Pavel Pánek (Budějovický Budvar), Tomáš Körner (Geis CZ) a Milan Kovařík (Zemský výbor Epal pro ČR a SR).

Marketingová sekce zahrnovala několik tematicky pestrých příspěvků na téma nynější obalové revoluce v FMCG (Gabriela Kobesová, Danone), vývoje POS/POP materiálů po covidové krizi (Petr Šimek, Andrea Vozníková, oba POPAI), digitální tiskové a výsekové technologie (Martin Muzikář, Thimm pack'n'display; Radi Uzunov, Jan Becher Pernod Ricard), connected packagingu (Jenny Stanley, Appetite Creative) nebo greenwashingu (Petra Koudelková, FSV UK).

UDRŽITELNOST VYBÍZÍ K DISKUSI

Megatrendem současnosti je udržitelnost, a proto se na tuto problematiku zaměřila společná odpolední část kongresu. Odstartovala ji diskuse nazvaná Svět se mění a obaly s ním, které se účastnili zástupci firem, jež jsou na trhu dlouhé desítky let.

V debatě, kterou řídil Petr Šikýř (Eko-kom), prezentovali své názory na minulý vývoj obalového trhu a současné a budoucí výzvy Jiří N. Salamánek (efko cz), Petr Kopáček (Danone) a Pavel Hampejs (Unilever).

V následující případové studii se účastníci seznámili s výsledky testu papírových lahví v reálných podmínkách. Obalovou inovaci pro rostlinné nápoje AdeZ od společnosti Coca-Cola Company prezentoval Szilárd Vargyas (Kifli.hu, součást skupiny Rohlik Group). Následující vystoupení patřilo také nápojům a papíru. Na programu však bylo pivo a inovativní skupinový obal pro multipacky pivních plechovek. Řešení představili Michal Matys (Pivovar Svijany), Jiří Andrš (Pivovar Clock) a Jan Kaprhál (Smurfit Kappa).

Pozornost mezi příznivci i odpůrci zálohování PET lahví a plechovek bezpochyby vzbudila Lucia Morvai, zástupkyně Správca zálohového systému. Na Slovensku se rozhodli připojit k přibližně desítce evropských zemí a zavádějí zálohovací systém, který je ve svých cílech, recyklačních i osvětových, velmi ambiciózní a jenž startuje již v lednu 2022. Systém se pochopitelně dotkne mnoha společností, které působí v Česku i na Slovensku. Jednou z nich je Kofola ČeskoSlovensko a právě „náčelník“ této nápojářské skupiny Jannis Samaras navázal s příspěvkem Udržitelnost je o hledání cest. Naznačil přístup Kofoly k udržitelnosti, prezentoval výsledky LCA spojené s obalovým portfoliem Kofoly a nastínil (po) kroky firmy na poli udržitelnosti (využití rPETu, široké nasazení vratných obalů, projekt Cirkulka a další).

VŠE O OBALKU 9

- stáhněte si 16stránkovou s nejzajímavějšími myšlenkami
- prohlédněte si prezentace
- projděte si otázky a odpovědi

www.obalko.cz

CEREMONIE I NEFORMÁLNÍ 3D VEČÍREK

Závěr prvního kongresového dne patřil dvěma společenským událostem. Nejdříve se uskutečnila Ceremonie Obal roku, která představuje slavnostní předání cen této jediné certifikované obalové soutěže v Česku. Pořádá ji obalový institut Syba (obalroku.cz) a výsledky soutěže byly prezentovány např. v časopise Svět balení 112/2021. Během přibližně hodinové ceremonie si trofeje a diplomy převzaly desítky designérů, konstruktérů a majitelů inovativních firem.

Po důstojné ceremonii navázal už uvolněný večírek Obalového Business Mixeru. Za líbivých a k tanci vybízejících melodií živé kapely ochutnávali účastníci kulinářské speciality, vína či koktejly a neformálně debatovali se stávajícími nebo novými obchodními partnery. V duchu letošního „3D kongresu“ bylo možné také vyzkoušet svět ve virtuální realitě.

Obalko je nejen odborný program, ale také praxe ve firmách. Druhý den se proto zájemci vydali do Všetat, aby si prohlédli digitální továrnu nejen na výrobu lepenky. Několik desítek účastníků mohlo nahlédnout do zákulisí výroby a získat detailní informace o tom, jak funguje závod společnosti Thimm pack'n'display. Představena byla například nová platforma pos4you. Celou továrnu charakterizuje vysoký stupeň automatizace, robotizace a digitalizace. Návštěvníci si také „sáhli“ na nový zvlňovací stroj i zařízení na zpracování vlnité lepenky s digitálním laserovým výsekem.

Příznivci moderních provozů měli šanci ještě 20. října, kdy účastníci vyrazili do nového závodu na výrobu nápojových plechovek ve Stříbře. Po prohlídce společnosti Canpack následovala prohlídka Plzeňského Prazdroje.

Příští kongres Obalko se uskuteční ve dnech 13.–14. října 2022 opět v Aquapalace Hotelu Prague.

Využití brownfieldových areálů pro průmyslový development je záležitostí, která bezpochyby dává smysl. Třeba kvůli absenci dostatku kvalitních volných ploch pro výstavbu nových budov i celých industriálních parků „na zelené louce“, nemluvě o negativním postoji značné části veřejnosti k průmyslové výstavbě na tzv. greenfieldech. Revitalizace brownfieldů má sice zpravidla větší sympatie, přináší ovšem i řadu úskalí, která je zapotřebí brát v potaz.

VDECHNOUT NOVÝ ŽIVOT BROWNFIELDŮM NENÍ VŽDY JEDNODUCHÉ

Článek připravil **David Čapek**

S brownfieldy bývá spojena nějaká forma ekologické zátěže, developeři a stavební firmy se však umějí s těmito problémy popasovat. Větší nástrahou se tak stává často zdlouhavý proces schvalování, a to navzdory tomu, že investor chce stavět budovy minimálně podle v současnosti platných standardů.

V opačném případě se totiž může stát, že se připravovaný „nový život“ určitého brownfieldu zadrhne, respektive vyžádá si mnohem více finančních prostředků a zdrojů, než bylo původně plánováno. Důvodem bývá kupříkladu skutečnost, že se podcení míra ekologické zátěže, jež je s daným územím spojena.

Kvalitních pozemků v dobrých lokalitách je nedostatek, a tak se může zdát, že využití brownfieldů je v zásadě nutností. „Náš pohled je ovšem takový, že brownfieldy vnímáme jako příležitost. Jak pro nás jako developera, tak pro municipalitu, do které patří. Výhodou je, že obvykle mají vybudovanou a dostatečně kapacitní infrastrukturu. Vzhledem k tomu, že na takových pozemcích dříve probíhala převážně výrobní činnost, není ani nutné řešit pro industriální development zásadní změny územního plánu,“ vysvětluje Tomáš Kubín, head of construction CEE & CZ ve společnosti P3. Jak ale zároveň podotýká, z ekonomického hlediska mohou být brownfieldy nevyzpytatelné. Náklady na odstranění původních staveb a uvedení pozemku do stavu, se kterým se už dá pracovat, se obtížně odhadují. „Teprve až když se jednotlivé vrstvy začnou odkrývat, dostane se na světlo skutečná výše investice a časová náročnost takového projektu,“ upozorňuje Tomáš Kubín.

KOMPLIKACE MOHOU NASTAT

„V očích laické veřejnosti může být například areál bývalého Kovošrotu ideálním místem pro redevelopment, avšak známe celou řadu případů, kdy v podobných lokalitách již několik let běží povolovací procesy a výstavba moderních areálů se zelenou certifikací stále nemá všechna potřebná povolení,“ poznamenává Lukáš Svobodník, senior associate v průmyslovém oddělení společnosti Colliers.

Pro revitalizaci brownfieldů je proto nezbytné mít mimo jiné dostatek odhodlání a trpělivosti. I když jsou brownfieldy v územním plánu většinou zařazeny jako plochy pro průmyslovou výrobu, neznamená to, že developer bude mít brzy k dispozici povolení a začne stavět. „Obvykle jsou v takových areálech již dříve zastavěné plochy, jejichž odstranění je nejprve nutno povolit a následně zajistit kontrolovanou demolici včetně ekologické likvidace stavebního materiálu, který nejde znovu využít,“ pokračuje Lukáš Svobodník. Následně je zapotřebí odstranit pravděpodobnou kontaminaci, opravit a modernizovat infrastrukturu a až poté se pustit do povolovacích procesů.

To vše samozřejmě přináší komplikace „z pohledu čísel a ekonomiky“, jak potvrzuje Michal Diviš,

FOTO: CTP

senior associate v oddělení investic ve společnosti 108 Agency „Naprosto zásadní nákladová položka jsou demolice a likvidace případných kontaminací, které jsou na našem území bohužel velmi časté," doplňuje.

Revitalizace brownfieldů je i kvůli stavu územního plánování v ČR ekonomicky značně komplikovaná. „Chápu, že pokud změním průmyslový brownfield na rezidenční zástavbu, budu muset počítat s investicí do infrastruktury. Nyní se ale potýkáme prakticky u všech brownfieldů s problémem, kdy kapacita infrastruktury byla ‚rozkradena', a i když nový průmysl nahrazuje původní průmysl se stejným nárokem na infrastrukturu, musíme do ní znovu investovat," říká Pavel Sovička, generální ředitel společnosti Panattoni. A poukazuje i na skutečnost, že podle stávajících legislativních předpisů se po demolici musí veškerý stavební odpad odvézt na skládku. Přitom moderní udržitelný přístup velí zrecyklovat a využít maximální možné množství odpadu přímo na místě.

FOTO: Demaco

SITUACE PODOBNÁ I ZMĚNĚNÁ

Zjednodušila se za poslední dobu legislativa a povolovací procesy pro opětovné využití brownfieldů? Jsou obce a města, tedy místní samosprávy, v tomto ohledu vstřícnější? „Žádné zásadní rozdíly v povolování nebo v přístupu obcí či státu k brownfieldům nevidíme, situace se za poslední roky nezměnila. My ale tento stabilní stav v podstatě vidíme pozitivně, protože jsme se v něm naučili fungovat a víme, co nás čeká a nemine," nestěžuje si na dané status quo Jaroslav Kaizr, partner společnosti Demaco. Změnila se ovšem podle něj situace na trhu – nemovitosti, a zejména moderní průmyslové nemovitosti, nabyly na hodnotě, a to umožňuje rozvoj i takových brownfieldů, kde to ještě v nedávné minulosti nemělo ekonomické opodstatnění.

„Zástupci v samosprávách měst a obcí jsou podle mého názoru vždy ti, kdo musí učinit první krok a začít aktivně a koncepčně takový problém na svém území řešit, ačkoli jeho následná realizace přesáhne délku jednoho volebního období," říká Ondřej Míček, industrial consultant ve společnosti Savills Czech & Slovak Republic. Jako příklad uvádí

„Složité povolování i projekční práce"

Revitalizace průmyslových brownfieldů opět na průmyslovou výstavbu je stejně složitá jako výstavba na zelené louce, ale zatěžují ji navíc především potřebné demoliční výměry. Často jsou lokality již historicky obklopeny obytnou zástavbou, což komplikuje projekční a povolovací práce apod. Je tedy nutno zvažovat vhodnost umístění projektu do dané brownfieldové lokality. Samostatnou kapitolou je pak získávání dotací, které mohou pokrýt například náklady spojené s likvidací ekologické zátěže. To je však časově i procesně poměrně komplikovaná záležitost.

TOMÁŠ NOVOTNÝ
member of investment committee
Arete

Development

lokality dlouhodobě blokované složitými vlastnickými vztahy způsobenými privatizací v 90. letech. „Myslím si, že zde má právě obec s jednotlivými vlastníky daleko lepší vyjednávací pozici o odkupu a následném sjednocení pozemků než soukromý investor," dodává Ondřej Míček.

V obecnějším smyslu záleží pochopitelně jak na zástupcích samosprávy, tak i vedení developerských či investorských firem. „Na straně samosprávy měst a obcí bychom rádi viděli partnery, kteří rozumějí a vědí, o čem je development a jaké jsou jeho zákonitosti. Měli by být schopni definovat dlouhodobé potřeby svěřené oblasti, protože development je během na dlouhou trať," popisuje Jaroslav Kaizr. Na straně developera a investora pak je žádoucí, aby aktivně přistupoval k potřebám obce mj. v souvislosti s udržitelným rozvojem. „Developer/investor by měl společně s obcí hledat způsoby, jak projekt co nejlépe znovu začlenit do organismu města, aby přinesl co největší přidanou hodnotu," shrnuje Ondřej Míček.

VE VEŘEJNÉM ZÁJMU?

Intenzivně diskutovaným tématem je i případná komplexnější podpora pro revitalizaci brownfieldů ze strany státu, resp. vlády či některého z ministerstev, především resortu průmyslu a obchodu či životního prostředí. „Z mého pohledu je v zájmu státu a příslušných místních samospráv, aby brownfieldy nalezly co nejdříve nové uplatnění, a z tohoto pohledu by měly záměrům na revitalizace vycházet vstříc. Na konkrétním případě potom taková podpora může být vyjádřena různými způsoby – počínaje proaktivním přístupem ze strany orgánů státní správy a místní samosprávy a konče různými formami dotací," nastiňuje možné formy podpory Pavel Blažek, business developer ve společnosti CTP.

Také podle Michala Diviše si revitalizace brownfieldů koncepční podporu státní správy i samosprávy rozhodně zaslouží. „Uměl bych si ji představit například právě při likvidaci kontaminací, a to formou dotace nebo jiné finanční spoluúčasti, když právě orgány státní správy mohou rozhodnout o tom, v jakém rozsahu je likvidace v konkrétních projektech třeba," konstatuje Michal Diviš.

Nutno říci, že některé programy v tomto směru skutečně probíhají. Agentura CzechInvest aktualizuje každých pět let dokument Národní strategie regenerace brownfieldů, na němž spolupracují ministerstva, kterých se tato problematika týká, a jehož vizí je tvorba koordinovaného přístupu společně s finančními programy, které mají revitalizaci těchto lokalit v ČR podpořit. Jak ale zdůrazňuje Ondřej Míček, nejdůležitější jsou vždy konkrétní lidé. „Obecně si myslím, že nejefektivnější řešení nedokáže dodat stát, ale často to jsou aktivní osvícení lidé na místní úrovni s vizí a ochotou spolupracovat a hledat řešení problému ve svém území se soukromým investorem," uzavírá.

„Začlenění do lokálního ekosystému"

Využitelnost brownfieldů má vždy své pro i proti a hodně při tom záleží na lokalitě. Například tam, kde je silná chemická či jiná ekologická zátěž, projekt nemusí vycházet ekonomicky. Takových míst ale není mnoho. Dalším důležitým činitelem je doprava a v rámci městské logistiky její vhodné začlenění do již fungujícího města. Případ od případu se také setkáváme s tím, že v rámci revitalizovaného území vstupujeme jako nový subjekt do dlouho zažitého lokálního ekosystému, který měníme, což s sebou může přinášet větší či menší třecí plochy. Na druhou stranu častou výhodou brownfieldů je třeba již existující napojení na inženýrské sítě a jejich dostatečná kapacita. Nelze opomenout ani konečný výsledek – bez zabírání zemědělské půdy dostane místo, které dlouho neplnilo svůj účel, nový a moderní život.

PAVEL BLAŽEK
business developer
CTP

FOTO: P3

TOMÁŠ MYLER
mluvčí
Lidl Česká republika

„Revitalizace brownfieldu zahrnovala i sanaci podloží"

Lokalitu v Buštěhradu jsme pro výstavbu nového logistického centra vybrali především proto, že největší koncentrace našich prodejen je v Praze a blízkém okolí. Podařilo se nám zde revitalizovat celkem 18 hektarů půdy, která poslední léta ležela ladem. Na druhé straně je ovšem nutné dodat, že vybudování logistického centra na brownfieldu bylo také výzvou a přípravné terénní práce byly opravdu náročné. Bylo nutné například vybudovat přeložku železniční vlečky, která zásobuje dosud fungující ocelárnu, největší problém byl pak s materiálem. Nebylo totiž zdokumentované, co pod povrchem vlastně je. Stavbaři tedy museli vše vybagrovat a do hloubky 1,5 metru probíhala sanace podloží. Veškerý materiál se přetřídil, a co bylo možné, jsme vrátili zpět a vytvořili nové podloží.

Jaké jsou plusy a jaké minusy využití brownfieldů v průmyslovém developmentu?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

NEJDŮVĚRYHODNĚJŠÍ ZNAČKA 2021

NEJDŮVĚRYHODNĚJŠÍ ZNAČKY ROKU 2021

ALKOHOL BOŽKOV	AUTOKOSMETIKA SHERON	BALÍKOVÉ SLUŽBY PPL PROFESSIONAL PARCEL LOGISTIC	BEZDÝMNÉ TABÁKOVÉ VÝROBKY IQOS	ČERPACÍ STANICE BENZINA ORLEN GROUP
DERMOKOSMETIKA VICHY LABORATOIRES	DĚTSKÉ OBLEČENÍ lupilu	DĚTSKÉ VITAMÍNY Marťánci	DODAVATELÉ ENERGIÍ SKUPINA ČEZ	DOPLŇKY STRAVY NA IMUNITU Preventan +Vitamin C Pro Vaši imunitu
E-SHOPY S POTRAVINAMI rohlik.cz	FUNKČNÍ NÁPOJE isostar SPORTS NUTRITION	KLINIKY ESTETICKÉ MEDICÍNY MEDICOM CLINIC	KRMIVA PRO PSY Brit	MASO A UZENINY 1917
OČNÍ KLINIKY Gemini OČNÍ KLINIKA	OSOBNÍ AUTOMOBILY ŠKODA	POSKYTOVATELÉ DOPRAVNÍCH SLUŽEB České dráhy	PRIVÁTNÍ ZNAČKY K CLASSIC	PRODEJCI DROGERIE dm
PRODEJCI ELEKTRA DATART	PRODEJCI LÉČIV Dr.Max	PRODEJCI OBUVI D DEICHMANN	PRODEJCI POTRAVIN LIDL	PŘÍPRAVKY NA BOLEST V KRKU Strepsils
PŘÍPRAVKY NA KLOUBY A KOSTI GS Condro	PŘÍPRAVKY NA MOČOVÉ CESTY Urinal	PŘÍPRAVKY NA PÉČI O PROSTATU Prostenal	PŘÍPRAVKY NA STŘEVNÍ PROBLÉMY ENDIARON	REALITNÍ KANCELÁŘE M&M REALITY
STAVEBNINY YTONG	TABÁKOVÉ VÝROBKY Marlboro	VETERINÁRNÍ PŘÍPRAVKY Foresto	VOLNĚ PRODEJNÉ LÉKY NA BOLEST Ibalgin	VOLNĚ PRODEJNÉ LÉKY NA CHŘIPKU A NACHLAZENÍ PARALEN GRIP

VŠECHNY VÍTĚZE LETOŠNÍHO ROČNÍKU NALEZNETE NA STRÁNKÁCH: WWW.DUVERYHODNEZNACKY.CZ

ORGANIZÁTOR: Atoz marketing

PARTNER E-MAILOVÉ KOMUNIKACE: email kampane

B2B MEDIÁLNÍ PARTNEŘI: ZaP, Pharma profit, Svět balení, Media Guru

SPECIÁLNÍ PARTNEŘI: Nestlé Professional, Parillasound, TEP factor team adventure, Way studio

VÝZKUMNÁ AGENTURA: NielsenIQ

B2C MEDIÁLNÍ PARTNEŘI: Bus TV, City Digital Media, Evropa 2, Frekvence 1, gurmet, Inpublic group, Jenženy.cz, mafra, storemedia, yourradio, Z Radio

Případová studie č. 244

AUTOMATICKÝ DOUBLE-DEEP SKLAD PRO VÝROBCE LIMONÁD

Společnost Coca-Cola HBC Česko a Slovensko s hlavním výrobním závodem v pražských Kyjích investovala v posledních letech přibližně dvě miliardy korun do pořízení nebo renovace stáčecích linek či logistického zázemí. Završením rozsáhlých investic bylo podzimní slavnostní spuštění automatizovaného paletového skladu včetně protihlukových opatření, mokřadu či zelených stěn.

Článek připravil Stanislav D. Břeň

Celý výrobní závod v Kyjích dnes tvoří tři hlavní části, resp. haly – výrobní linky, klasický sklad a nový automatizovaný sklad. Závod má nyní celkem šest stáčecích linek – dvě na PET, jednu aseptickou a po jedné na sklo, plechovky a bag-in-boxy. Nachází se zde rovněž výroba preforem pro výrobu PET lahví.

INVESTICE ZA DVĚ MILIARDY

Letos na podzim společnost Coca-Cola HBC ČR a SR uzavřela přibližně čtyřletou etapu, ve které proinvestovala téměř dvě miliardy korun. V roce 2018 se uskutečnila rekonstrukce tehdy jediné PET linky v Kyjích a dále firma spustila moderní aseptickou linku. Tato investice a rozvoj aseptické linky vyšly na více než 300 milionů korun. V dubnu 2019 byla dostavěna zcela nová PET linka, díky níž bylo mj. možné odlehčit některé lahve sycených nápojů. V květnu 2019 byla zprovozněna nová tzv. mokrá část plechovkové linky a v březnu 2020 pak také paletizace i balení.

Nejaktuálnější investici představuje automatický paletový sklad, do kterého firma investovala 18 milionů eur. Samotná stavba začala na jaře 2020 a dokončena byla v zimě téhož roku. Vystrojení technologií trvalo od podzimu 2020 do června 2021, kdy byl sklad uveden do provozu. V červenci 2021 pak společnost uzavřela externí distribuční sklad v Horních Počernicích, kam do té doby vozila velkou část hotové produkce. Mezi klíčové benefity nového automatizovaného skladu patří výrazná redukce dopravy. „Zrušili jsme nadbytečnou kyvadlovou dopravu v podobě 22 kamionů denně. Celkem jsme tak ušetřili 65 000 kilometrů kamionové dopravy ročně," vypočítává Jan Turek, ředitel supply chain Coca-Cola HBC CZ/SK. Díky novému skladu mohla společnost snížit zásoby, zvýšit své ambice v oblasti servisní úrovně zákazníků a snížit hlukovou a emisní zátěž.

SKLAD PRO 21. STOLETÍ

Regálová hala má rozměry 100 × 71 m, distribuční hala pak 27 × 75 m, spojovací tunel ve výšce nad silnicí má plochu 370 m^2. Nejvyšší bod nového skladu se nachází ve výšce 20,5 metru. Ačkoliv se podobná automatizovaná sila stavějí do větších výšek, zde byl investor limitován požadavky místní samosprávy a regulativem územního plánu.

Výstavba nové haly odstartovala v březnu 2020, do spuštění zkušebního provozu 12. července 2021 tak uplynulo 470 dní. „Během nich se podařilo za ztížených podmínek daných koronavirovou pandemií provést nejen výstavbu haly o ploše více než 9000 metrů čtverečních včetně všech potřebných technologií, ale i okolní komunikace, protihlukové stěny, nakládací přístřešky a vybudování mokřadu. Aby byla zajištěna efektivita přepravy palet, byl nový automatizovaný sklad propojen s původními skladovými prostory. Pro správnou funkčnost automatizovaných technologií byly po stavební stránce kladeny u tohoto projektu největší nároky na rovinnost podlah a dílčí plnění termínů umožňujících zahájení montáže technologií," popisuje Tomáš Rys, technický ředitel ze společnosti Strabag. Zmiňovaný mokřad zachycuje dešťovou vodu z areálu, která se pak nemusí odvádět do kanalizace.

DOUBLE-DEEP I PRO NASKLADNĚNÍ VARIABILNÍCH PRODUKTŮ

Podle dodavatele skladové technologie, italské společnosti System Logistics (nyní součást Krones Groups), je průměrná hodinová kapacita pro naskladnění 238 a pro vyskladnění 250 palet. Dosavadní zkušenosti ukazují, že při vyskladnění lze dosáhnout rychlosti až 280 palet za hodinu. Celý sklad řídí software Systore, který provozuje firma System Logistics a jenž dostává požadavky na zaskladnění nebo vyskladnění z SAP, resp. WMS společnosti Coca-Cola HBC. „Z důvodů ome-

FOTO (2×): Stanislav D. Břeň

Automatický sklad v číslech

***21 168 palet** je maximální kapacita nového automatizovaného skladu.*

***9125 metrů čtverečních** je rozloha nového skladu.*

***470 dní** trvala výstavba skladu do fáze spuštění zkušebního provozu.*

***500 milionů korun** je přibližná výše investice do nového skladu.*

zení výšky skladu na 20 metrů jsme museli jít do řešení dvojité hloubky. To však v běžných skladech neumožňuje užívat naskladnění variabilních produktů v rámci stejné uličky. Požadavkem klienta však právě tato variabilita byla. Proto jsme vyvinuli unikátní řešení, které umožňuje variabilitu i při dvojité hloubce skladu a které přispívá k vysoké efektivitě skladu," říká Luca Canali ze společnosti System Logistics.

Velkou výzvu pro automatizovaný sklad představuje kvalita palet. Téma je nyní velmi ožehavé, protože v poslední době významně vzrostly ceny palet a jejich dostupnost na trhu je velmi omezená. Zejména výrobci si stěžují, že posílají na trh nové nebo zánovní palety, ale dostávají zpět výrazně horší, až „céčkovou" kvalitu. V Coca-Cole HBC je problém umocněn faktem, že do automatického paletového skladu musí jít jen kvalitně zabalené zboží, což předpokládá také vyšší jakost palet. V Kyjích mají pracoviště, kde dochází k částečně automatizované a částečně manuální kontrole palet a způsobu zabalení paletizovaného zboží. Na takzvaném seřadišti, kudy denně projede 2000–3000 palet, je u přibližně 100–200 palet potřeba upravit obal, úplně je přebalit nebo dát lepší paletu. Předchází se tak problémům s manipulací v automatizovaném skladu.

KLASICKÝ A AUTOMATICKÝ SKLAD

Firma v současnosti využívá dva typy skladování. V původním skladu se skladuje klasicky do bloku nebo do paletových regálů. Za skladem se nachází „stará" expedice, kam najíždějí kamiony nebo rozvozová auta pro městskou logistiku. Tento typ skladování a expedice je určen především pro „áčková" SKU, tedy produkty s vyšší obrátkovostí.

V druhém případě jde zboží do automatického skladu. Tomu ještě ve výrobní hale předchází tzv. nádraží neboli seřadiště. Zde jsou koncentrovány všechny palety pro nový sklad před vstupem do můstku spojujícího výrobní halu a paletový automat. Výrobní linka č. 1 je na seřadiště napojena přímo pomocí válečkového dopravníku. Zboží z dalších výrobních linek přiváží vysokozdvižná technika. Ze seřadiště palety putují výtahem a následně spojovacím krčkem do automatického skladu. Zde fungují vozíky typu monorail, které se pohybují na podlahové kolejnici a zavážejí zboží k celkem devíti jeřábům. Jejich úkol spočívá v uložení zboží do paletových regálů, které jsou řešeny jako double deep, ačkoliv jednotlivé zaskladnění proběhne vždy pouze s jednou paletou. Celkem může být ve skladu 21 168 v sedmi řadách nad sebou. Vzhledem k tomu, že automat palety přeskupuje a někdy také plně nevyužívá dvojitou hloubku dané skladové pozice, pohybuje se reálná kapacita kolem 20 000 palet, což byla požadovaná kapacita na začátku projektu.

Vyskladnění začíná už při příjezdu řidiče a jeho registraci na bráně (pro příští rok chystají v Kyjích projekt AYM – Automated Yard Management, který předpokládá check-in pomocí mobilního telefonu už před příjezdem). Ve skladu začíná automatické vyskladnění na spodní smyčku monorailu, odkud jsou palety dopraveny na předem danou pozici v expediční zóně. Ještě před přistavením vozu k vratům na řidiče, který si zboží sám nakládá, čekají vyskladněné palety.

„Během 15 měsíců"

Ačkoliv byl celý projekt automatického skladu naplánován dávno před covidovou krizí, podařilo se nám i přes veškerá omezení tuto velkou investici dotáhnout včas do konce a provoz spustit během 15 měsíců od startu výstavby.

JAN TUREK, ředitel supply chain, Coca-Cola HBC CZ/SK

Chystáte automatizační nebo robotizační projekt?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

SPOLEČNOSTI PODPORUJÍCÍ INOVACE V LOGISTICE:

GENERÁLNÍ PARTNER PROJEKTU: 108 REAL ESTATE AGENCY

PARTNEŘI PROJEKTU: ctp, DSV, KASYS®, K2, stow

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

Kristýna Rusňáková:
„DŮLEŽITÉ JE, ABY KAŽDÝ V TÝMU VĚDĚL, ŽE SI JEHO PRÁCE VÁŽÍM“

Být ředitelkou logistiky e-shopu je výzvou. A nejen před Vánoci. A jako výzvu přijala své působení ve společnosti Trenýrkárna i Kristýna Rusňáková, když před více než čtyřmi roky nastoupila do skladu jako řadový zaměstnanec. Tehdy vůbec netušila, jak ji logistika a speciálně logistika e-shopu chytne.

Článek připravila **Martina Vampulová**

„Vždy mě zajímalo zázemí e-shopu a chtěla jsem v nějakém pracovat. To, že nakonec působím v logistice, je spíš náhoda. V Trenýrkárně jsem postupně prošla všemi odděleními v rámci logistiky a už jsem zde zůstala. Je to pestrá práce a stále se lze posouvat dopředu. Člověk se v logistice nikdy nenudí,“ říká Kristýna Rusňáková, která podle svých slov získala nejvíce zkušeností v praxi. Často navštěvuje logistické zázemí větších firem a snaží se poučit, jakých chyb se vyvarovat. Trenýrkárna coby online obchod s dámským a pánským spodním prádlem se stále rozvíjí, i když v oblasti pánského spodního prádla je podle Kristýny Rusňákové jedničkou na českém online trhu. Řadu inspirativních informací a podnětů získává ředitelka logistiky i v rámci odborných školení, konferencí a v neposlední řadě také ve formě podcastů, které zejména v poslední době často a ráda poslouchá.

„VE VEDENÍ TÝMU JE EMPATIE VÝZNAMNÝM PŘÍNOSEM.“

V Trenýrkárně Kristýna Rusňáková zodpovídá za kompletní chod logistiky a zákaznického servisu. K ruce má dalších 21 spolupracovníků, s jejichž pomocí musí mimo jiné zajistit, aby byly včas vyřízené objednávky a odeslané všechny zásilky, ale třeba také vyřešené případné reklamace a všechny provozní záležitosti dotažené do konce. Velmi důležitým úkolem je i personální management, kdy musí zajistit dostatek pracovníků na všech úrovních logistiky, a navíc dohlédnout, aby pracovali efektivně. Do její kompetence patří mimo jiné i zajištění aktuálních produktů na

Foto: Trenýrkárna

Jedním z plánů Trenýrkárny, respektive Kristiny Rusňákové je bezpapírová logistika. Tento koncept nejen přispívá k vyšší efektivitě a snížení chybovosti, ale v konečném důsledku vede také k ekologické udržitelnosti.

„Kristýna Rusňáková v datech“

2016 Zahájila kariéru recepční v kosmetickém salonu, který patřil firmě DaniDarx stejně jako Trenýrkárna.

2017 Přešla z recepce salonu do skladu Trenýrkárny.

2018 Nastoupila na pozici vedoucí logistiky.

2018 Oddělení logistiky se pod vedením Kristýny Rusňákové odštěpilo od ústředí a přesunulo do Prahy-Satalic.

2019 Nastoupila na pozici ředitelky logistiky a převzala zodpovědnost i za finanční stránku logistiky.

2021 Přesun skladu ze Satalic na Zličín a vývoj nového logistického systému.

webu všech více než 60 značek spodního prádla. A nejen to. Logistiku má na starosti i po finanční stránce, dohlíží tedy i na efektivitu a nákladovost všech logistických procesů.

NA PRÁCI KOLEGŮ ZÁLEŽÍ

„V rámci pracovního týmu je pro mě velmi důležitá férovost a vzájemná důvěra. Snažím se hodně se svými spolupracovníky komunikovat a vše jim pečlivě vysvětlovat. Jsem toho názoru, že pokud lidé vědí, proč se něco dělá, jde to vždy lépe, než když něco dělají jen proto, že musí. Důležité je i to, aby každý v týmu věděl, že si jeho práce vážím. A v neposlední řadě je třeba nezapomínat ani na ta dvě kouzelná slůvka: prosím a děkuji,“ připomíná Kristýna Rusňáková.

Svůj typický den začíná ranním přečtením e-mailů a kontrolou úkolů v systému Asana. Podle nich se snaží si naplánovat celý den. Kromě toho ji každé ráno ještě čeká obchůzka haly, aby zjistila, že je vše v pořádku, pozdravila se s kolegy a přesvědčila se, že jsou všichni na pracovních místech. Během dne pak plní krátkodobější i dlouhodobější úkoly a prostřednictvím e-mailů nebo na osobních schůzkách komunikuje s kolegy či dodavateli. Během celého pracovního dne zodpovídá dotazy kolegů a řeší úkoly, které nesnesou odklad. „Odhaduji, že nejvíce času trávím u e-mailu a komunikací s týmem. Téměř každý den se totiž objeví situace, kterou je třeba vyřešit neodkladně,“ dodává. Na své pozici se Kristýna Rusňáková snaží, aby vše fungovalo na sto procent, aby se její tým vyvarával zbytečných chyb a byl maximálně efektivní. Za neméně důležité považuje i to, aby její kolegové byli v práci spokojení a chodili do ní rádi.

Právě fakt, že se nesnaží volit někdy možná jednodušší zkratky, na které by doplráceli zákazníci, ale naopak přistupují ke své práci poctivě, považuje Kristýna Rusňáková za rozhodující. Trenýrkárna je firma, která stále roste, a možnost rozvoje oceňuje i její ředitelka logistiky: „Nejsme gigantický e-shop, takže se pořád rozvíjíme a máme co zlepšovat. To je jeden z důležitých motorů, které mě v mé práci pohánějí a líbí se mi.“

PLÁNY? DALŠÍ RŮST TÝMU A BEZPAPÍROVÁ LOGISTIKA

Za svůj zatím největší pracovní úspěch považuje Kristýna Rusňáková celé své dosavadní působení v Trenýrkárně, kdy se z řadové pracovnice ve skladu vypracovala na ředitelku logistiky. „Začala jsem od nuly bez jakýchkoliv zkušeností, a nyní vedu největší tým ve firmě. Na druhou stranu se ale musím ještě hodně učit, protože v oboru se nepohybuji nijak dlouho. Ráda bych svůj tým rozšířila na dvojnásobek a do logistiky zavedla zcela bezpapírový systém,“ dívá se do budoucna Kristýna Rusňáková. A co bylo z jejího úhlu pohledu zatím nejnáročnější? Rozhodně to bylo období první a druhé vlny covidu. V té době zájem o zboží z Trenýrkárny výrazně rostl, ale firmě chyběly kapacity pracovníků i skladové prostory. „Zvládli jsme to jen díky skvělému týmu, který jsem v té době měla. Tehdy jsme nasbírali opravdu velké množství přesčasů, mnohdy jsme z práce ani nejezdili domů, abychom vše zvládli. A to se podařilo. Další, pro mě velmi náročnou zkouškou bylo kompletní přestěhování skladu do nových prostor. A nejen to, zároveň jsme vyvíjeli nový logistický systém, který jsme si kompletně sami i naprogramovali,“ vzpomíná.

EMPATIE JE VELICE PŘÍNOSNÁ

Nad otázkou, zda žen v logistice přibývá, pokyvuje Kristýna Rusňáková souhlasně hlavou. Rozhodně ženy dnes pronikají do logistiky víc, než tomu bylo dříve, a obsazují pozice, které v minulosti byly doménou hlavně mužů. A Trenýrkárna není výjimkou. Logistiku e-shopu tam obstarávají především ženy. Proto sází i Kristýna Rusňáková především na empatii. Ve vedení týmu je podle ní tato vlastnost významným přínosem. A to nejen tam, kde pracuje víc žen než mužů. „Naopak nevýhodou pro ženu mohou být některé technické záležitosti. Při rekonstrukci našeho skladu jsem zjistila, že toho přece jen o šroubcích nebo dveřních pantech příliš mnoho nevím,“ dodává.

Po náročném celodenním pracovním kolotoči relaxuje Kristýna Rusňáková u seriálu nebo dobrého filmu. Ale ani sport jí není cizí. Když má čas, ráda si zahraje fotbal nebo s přáteli posedí u dobrého jídla. Baterky dobíjí i cestováním. Pokud to jde, vyráží za dobrodružstvím hlavně v létě, aby nabrala síly na vánoční sezonu.

A na závěr našeho povídání ještě vzkazuje ostatním: „Měla jsem štěstí. Jsem totiž přesně příklad toho, že pokud mladý, ambiciózní a šikovný člověk začne pracovat ve správné firmě, má velký potenciál dotáhnout to daleko.“

„Zajímavosti z praxe“

2 **Pouze dvě kamenné prodejny v Praze**, vše ostatní e-shop distribuuje prostřednictvím skladu v Praze-Zličíně.

12 **Při objednávce do 12.00 hodin** je zboží zákazníkovi odesláno ještě týž den.

21 Kristýna Rusňáková **řídí tým 21 kolegů**.

250 **Denní průměr** objednávek během roku.

1000 K tomuto číslu se vyšplhá denní **počet objednávek před Vánoci**.

60 000 **Počet měsíčně** naskladněných kusů zboží.

150 000 Tolik kusů spodního prádla **má Trenýrkárna skladem rovnou k odeslání**.

100 000 000 **Celková roční hodnota objednávek** v korunách přesáhla v roce 2020 tuto hranici.

Ptejte se Kristýny Rusňákové

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

S MOBILNÍMI REGÁLY LZE MAXIMÁLNĚ VYUŽÍT SKLADOVACÍ PLOCHU

BEZPEČNOST OBSLUHY

Certifikované systémy jsou většinou vybaveny například akustickým signálem a výstražným světlem při každém pohybu regálu, případně při vstupu obsluhy do prostoru systému, mají tlačítko nouzového zastavení dávající pokyn k okamžitému vypnutí systému. Zvolit lze i kompletní bezpečné střežení prostoru systému pojízdných regálů vícestupňovou kontrolou přístupu či lokálním zabezpečením jednotlivých podvozků směrovými světelnými závorami.

MAXIMÁLNÍ VYUŽITÍ PROSTORU

Výhodou mobilních regálových systémů je možnost využití skladového prostoru na maximum. Běžně to představuje navýšení kapacity až o 80 %.

DŮLEŽITÁ JE KVALITA PODLAHY

Při výstavbě skladového prostoru je třeba s využitím pojízdných regálů počítat už ve fázi stavební přípravy. Pokud se regály montují do stávajícího skladu dodatečně, je nutné zajistit dostatečně kvalitní podlahu, do které se mohou kolejnice instalovat.

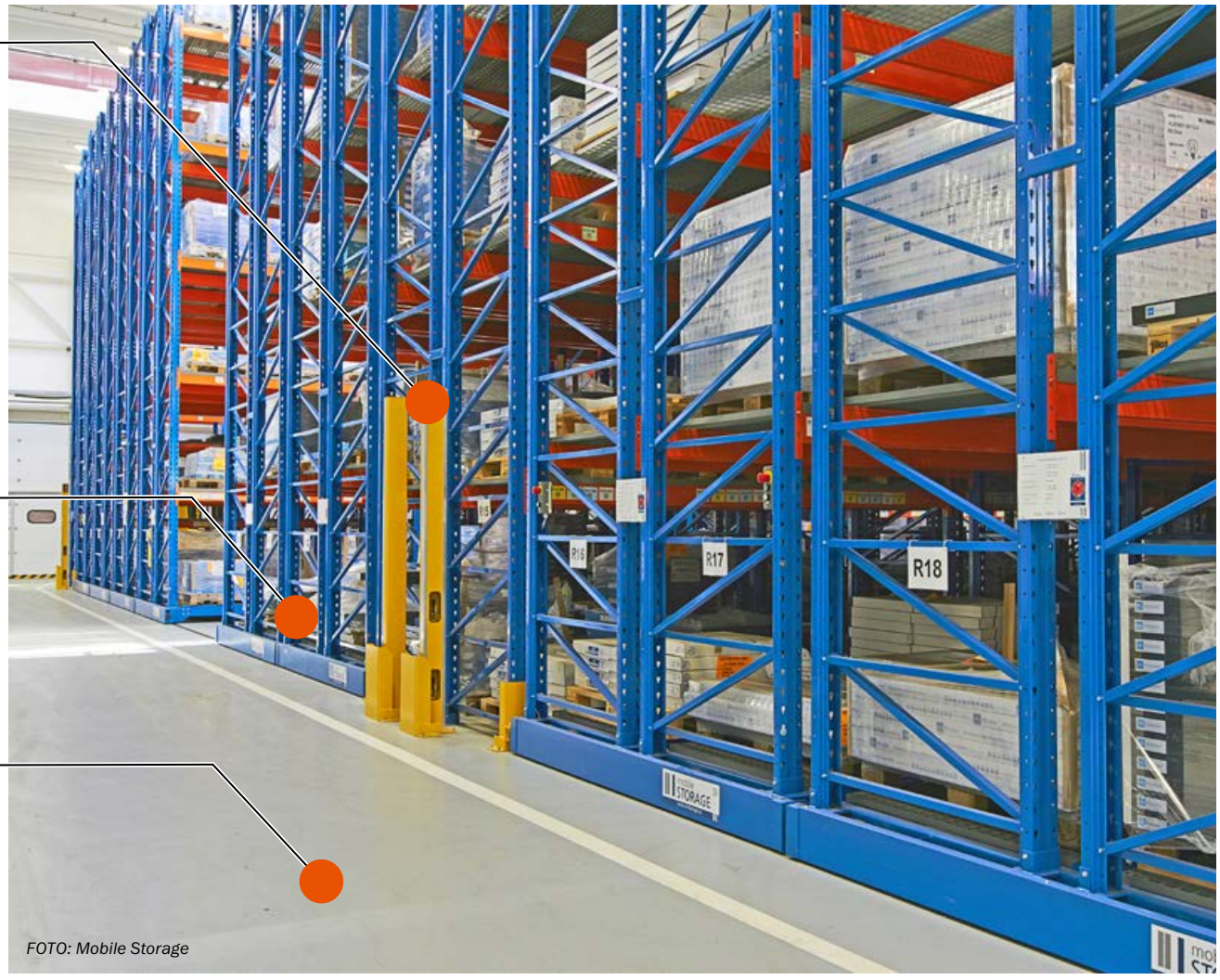


FOTO: Mobile Storage

Článek připravila **Martina Vampulová**

Mobilní regálové systémy jsou vhodné pro jakýkoliv druh ukládaného zboží, ať už je uloženo na paletách nebo volně, všude tam, kde je třeba maximalizovat skladovací plochu. Zároveň umožňují uchování přímého přístupu ke každému zboží, naopak určitou komplikací se může stát nutnost integrace kolejiště podvozků do podlahy skladu.

Jednoznačně největší výhodou využití pojízdných regálů je maximální využitelnost skladového prostoru při současném zachování přímého přístupu ke každému uskladněnému zboží (tzv. FIFO princip). Hodí se především do skladů, kde je pohyb zboží spíše střední a nižší, bez současného vychystávání více položek z více míst najednou. Odborníci je doporučují i pro sklady se specifickým provozem nebo energetickou náročností. To znamená, že se víc než dobře hodí například pro skladování chlazeného nebo mraženého zboží. Mobilní regály pak často využívají firmy i v situacích, kdy potřebují zvětšit úložnou kapacitu skladu, ale nemohou rozšířit skladovací prostor. Díky mobilním regálům lze skladovací kapacitu rozšířit až téměř na dvojnásobek. „Tento systém navíc umožňuje ušetřit energii a provozní náklady, takže firmy mohou počítat s dobrou návratností investice," říká Jan Novotný, sales manager Dexion. Podle ukládací jednotky lze zvolit i druh regálu, a to buď paletový, konzolový, nebo policový. Existují ovšem i speciální pojízdné regály například na skladování dlouhých trubek nebo koberců.

DODATEČNÁ INSTALACE DO SKLADŮ JE KOMPLIKOVANĚJŠÍ

Na rozdíl od konvenčních regálů jsou ty pojízdné závislé na kolejišti, po němž se pohybují. Kolejnice jsou integrované do podlahy skladu, je tedy důležité vědět, zda se mají mobilní regály instalovat do stávajícího skladového provozu nebo budou součástí nově vzniklého objektu. „Pokud je sklad ve fázi stavební přípravy, je vhodné již s tímto počítat a navrhnout optimální rozložení kolejiště. Pokud se jedná o stávající sklad, je potřeba zajistit, aby podlaha byla ve vyhovujícím stavu pro dodatečnou instalaci kolejnic a bezproblémový chod paletového regálu," říká Jan Novotný s tím, že jde hlavně o kvalitu a nosnost podlahy. Instalace systému do stávajících skladů je z hlediska montáže komplikovanější, protože je potřeba vyřezat drážky do podlahy. Pokud se zjistí, že únosnost podlahy není vyhovující, musí se stávající podlaha kompletně vybourat a vybudovat nový betonový podklad. Proto je instalace mobilních regálů v rámci nového skladu,

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

Navštivte slbook.cz

„ROKY OVĚŘENÝ ZPŮSOB SKLADOVÁNÍ“

JAN NOVOTNÝ
SALES MANAGER
DEXION

Mobilní regály jsou roky ověřený způsob skladování a inovace se zaměřují hlavně směrem k bezpečnosti, rychlosti a plynulosti práce ve skladu vybaveném takovým systémem.

v němž se s využitím takové technologie počítá už v projektové fázi, určitě ekonomičtější a technologicky jednodušší.

BEZ DŮKLADNÉ ANALÝZY SE FIRMA NEOBEJDE

Rozhodnutí, zda využít pojízdné regály nebo dát přednost konvenčnímu vybavení skladu, by měla předcházet důkladná analýza. „Každý sklad je specifický a jejich provozovatelé či uživatelé mají individuální požadavky. Zatímco někdo očekává pouze navýšení kapacity, jiný může mobilní paletové regály požadovat například kvůli úspoře energií v chlazeném skladu,“ říká Jan Novotný. Při rozhodování je tedy vhodné znát odpovědi na otázky, zda bude skladovací kapacita dostatečná, zda bude sklad flexibilní z hlediska zaskladňování a vyskladňování zboží, jaké budou dodatečné stavební úpravy a s tím spojené další náklady.

V neposlední řadě je třeba počítat i s tím, že u mobilních regálů je nutné zajistit připojení na elektrickou síť. V případě, že se firma rozhodne pro využití mobilního regálového systému, měla by oslovit odborníky, jejichž systémy jsou certifikované, dokážou vyprojektovat optimální rozložení mobilních regálů, mají dostatek referencí a v neposlední řadě zajistí záruční i pozáruční servis, a to včetně potřebných náhradních dílů. „Stabilního partnera s dlouhodobými zkušenostmi ocení firmy již v přípravné fázi projektu,“ doporučuje Daniel Göllner, vedoucí systémového oddělení Jungheinrich ČR. Podstatným aspektem je také elektronika. „V oblasti hardwaru jsou technologie jednotlivých dodavatelů podobné, v čem se ovšem odlišují je elektronika, která tyto regály ovládá. Právě v rozvodných skříních se bude odehrávat hlavní rozdíl v ceně, výkonu, přizpůsobitelnosti a spolehlivosti jednotlivých zařízení,“ vysvětluje Martin Hynčica, vedoucí obchodu a marketingu společnosti Bito skladovací technika.

„INOVACE SE ZAMĚŘUJÍ HLAVNĚ NA BEZPEČNOST, RYCHLOST A PLYNULOST PRÁCE VE SKLADU VYBAVENÉM MOBILNÍMI REGÁLY.“

BEZPEČNOST ZBOŽÍ I OBSLUHY

Při provozu systému mobilních regálů je důležité zajistit bezpečnost zboží i obsluhy. „Na trhu evidujeme více výrobců s různou úrovní bezpečnosti zařízení nebo certifikace. Rozhodující je reflektovat specifika uskladněného zboží a typu obslužné techniky při maximální bezpečnosti provozu a komfortu obsluhy,“ připomíná Daniel Göllner. Certifikované systémy jsou většinou vybaveny například akustickým signálem a výstražným světlem při každém pohybu regálu, případně při vstupu obsluhy do prostoru systému, mají tlačítko nouzového zastavení dávající pokyn k okamžitému vypnutí systému. Zvolit lze i kompletní bezpečné střežení prostoru systému pojízdných regálů vícestupňovou kontrolou přístupu či lokálním zabezpečením jednotlivých podvozků směrovými světelnými závorami. „Díky tomu systém pozná, že se jedná o nedovolený vstup obsluhy, a celé zařízení zastaví, totéž se stane, bude-li například nestandardně uložené zboží na regálu,“ dodává Zdeněk Daněk, jednatel Mobile Storage. Kromě toho může být celý systém přímo připojen i ke skladovému softwaru (WMS).

POPTÁVKA PO MOBILNÍCH REGÁLECH ROSTE

Podle údajů výrobců a prodejců mobilních regálových systémů se zájem o ně v posledních letech zvyšuje. „Snaha o plynulou výrobu jakýchkoliv výrobků vede k předzásobení se materiálem na vstupu do výroby a k uložení hotových výrobků na výstupu z výroby a s tím úzce souvisí i zvýšená poptávka po mobilních skladových systémech,“ uvádí Zdeněk Daněk a dodává: „V posledních letech jsou navíc mobilní skladovací systémy projektovány do velké většiny nově budovaných skladových hal, ale i výrobních provozů.“ Nemalou roli pak hraje i omezená kapacita volných skladových prostor na realitním trhu. „Poptávka po nich je více než dvojnásobná oproti nabídce. Firmy se proto v první fázi snaží využít dostupné skladové prostory na maximální možnou míru,“ uvádí Jan Novotný a přidává ještě jeden důvod, proč poptávka po mobilních regálových systémech vykazuje rostoucí trend: „Toto řešení je žádané i s ohledem na vzrůstající fixní náklady spojené se skladováním, jako je nájemné nebo energie.“

INOVACE SMĚŘUJÍ DO BEZPEČNOSTI

Ačkoli se konstrukce mobilních regálů v posledních letech v zásadě nemění, výrobci se nicméně snaží přicházet s nejrůznějšími inovacemi. Zaměřují se hlavně na bezpečnost, rychlost a plynulost práce ve skladu vybaveném mobilními regály. Kromě toho je patrná i snaha o alespoň částečnou automatizaci provozu integrací do skladových procesů, a to včetně připojení k WMS, a v neposlední řadě i o zvyšování úspor provozních nákladů na skladování.

„NAVÝŠENÍ KAPACITY AŽ O 80 %“

DANIEL GÖLLNER
VEDOUCÍ SYSTÉMOVÉHO ODDĚLENÍ
JUNGHEINRICH ČR

Oproti stacionárním paletovým regálům je u mobilních systémů možnost maximálního využití skladového prostoru, což běžně představuje navýšení kapacity až o 80 % spojené s dodatečnou investicí do podvozků a kolejiště.

„DO NOVÝCH SKLADOVÝCH HAL I VÝROBNÍCH ZÁVODŮ“

ZDENĚK DANĚK
JEDNATEL
MOBILE STORAGE

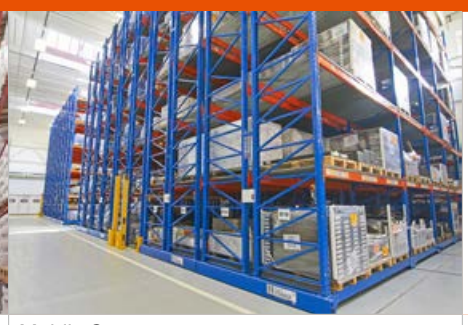
V posledních letech jsou mobilní skladovací systémy projektovány do velké většiny nově budovaných skladových hal, ale i výrobních provozů.

Jaké přednosti mají mobilní regálové systémy?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

V PŘÍŠTÍM ČÍSLE:
SHUTTLE SYSTÉMY

MOBILNÍ REGÁLY LZE VYSTAVĚT AŽ DO VÝŠKY 15 METRŮ

SPECIFIKACE: Pojízdný regálový systém pro paletové zboží			
VÝROBCE:	Jungheinrich	Dexion	Mobile Storage
DODAVATEL V ČR:	Jungheinrich (ČR)	Dexion	Mobile Storage
WEB DODAVATELE:	www.jungheinrich.cz	www.dexion.cz	www.mstorage.cz
NÁZEV REGÁLOVÉHO SYSTÉMU:	Mobilní paletové regály Jungheinrich	Mobilní paletové regály Movo	Mobis-P
PROVEDENÍ ŠROUBOVÉ/ BEZŠROUBOVÉ:	šroubové spojení podvozku s regálem i jištění nosníků v rámech	montované	nastavitelnost výškové úrovně bez šroubů
KONSTRUKCE:	příhradová konstrukce, ocelové profily	ocelová	podvozky jsou válcované profily, nástavby jsou tenkostěnné profilované plechy
VÝŠKOVÁ PŘESTAVITELNOST (PO KOLIKA MM):	50	50	76
VÝŠKA REGÁLŮ (mm):	podle projektu, běžně 10 000 i více	do 15 000	do 12 000
DÉLKY POLIC (mm):	podle projektu a uskladněného typu palet/ zboží	do 5000	do 3600
HLOUBKY POLIC (mm):	podle projektu a uskladněného typu palet/ zboží	1100 a další podle požadavku	do 1200
NOSNOST POLIC (kg):	podle projektu a uskladněného typu palet/ zboží	do 6000	do 1200 kg/m^2
DOBA DODÁNÍ OD OBJEDNÁNÍ (TÝDNŮ):	standardně 8–10	8–12	8

Redakce neručí za správnost údajů poskytnutých výrobci/dodavateli.

Beg Bohemia	Bito-Lagertechnik Bittmann	Stow International
Beg Bohemia	Bito Skladovací technika	Stow ČR
www.beg.cz	www.bito.com/cs-cz	www.stow.cz
Beg-Mobilní paletový regál	Paletové regály na mobilních podvozcích	Stow Mobile
bezšroubové	šroubové	šroubové
ocelová	standardně stojné rámy v kombinaci s nosníky na mobilních podvozcích	profily válcované za studena
50	50	50
podle zadání zákazníka, výšky palety atd.	na míru projektu, do 12 000	podle požadavků
1800, 2700, 3600, možno i atypický rozměr	na míru projektu, běžně od 1350 do 5000	podle požadavků
1000 nebo 1100	standardně 800 nebo 1100, případně na míru podle projektu	podle požadavků
podle hmotnosti palety, obvyklá 1000 kg na paletu	nosnost je specifikována podle projektu a je opět na míru, nejlehčí palety 600 kg až po několik tun na jedno paletové místo	podle požadavků
8–10	v závislosti na velikosti projektu, standardní položky do 3 týdnů	8–10

SPONZOROVANÁ SEKCE

JAK VYBÍRAT VRATA PRO SKLADOVÝ PROVOZ

Výběr vhodných vrat závisí v první řadě na typu konkrétního skladového provozu. Vrata musí splňovat řadu požadavků z hlediska ovládání, bezpečnosti nebo tepelných vlastností. Neméně podstatná pak je i volba vyrovnávacího můstku a těsnicího límce.

Článek připravila **redakce SL**

BĚŽNÝ STANDARD NENÍ VŽDY VÝHROU

Správná volba vratového systému se mnohdy podceňuje, případně se v rámci projektu zvolí běžný standard, který však nemusí vyhovovat každému uživateli. Během reálného provozu pak vznikají požadavky na změny. Pokud je tedy již znám uživatel haly či logistického provozu, je důležité předem se zabývat tím, jaký bude uvažovaný typ provozu, jaká bude četnost otevírání vrat, jaké jsou požadavky na tepelnou izolaci, požární odolnost a ovládání.

JAK ŘEŠIT VRATOVÉ OTVORY

Typ skladového provozu intenzivně ovlivňuje volbu typu vrat a zároveň i volbu vyrovnávacího můstku a těsnicího límce. Například u skladu s chlazeným zbožím budou jiné požadavky na tepelnou prostupnost. V rámci venkovního pláště budovy se setkáváme s vratovými otvory pro takzvanou zadní nakládku, kdy nákladní auto je přistaveno zadní částí vozidla k budově, nebo jde o vratové otvory, skrze které nákladní vozidlo zajede do budovy a vykládka se řeší uvnitř budovy, případně vratové otvory, kde je větší četnost průjezdů. U poslední zmíněné varianty se vyplatí řešit vratový otvor dvojicí vrat: sekčními vraty z důvodu izolace a rychloběžnými vraty z důvodu četnosti otevírání. Alternativním řešením mohou být rychloběžná spirálová vrata. Z praxe lze však rozhodně doporučit dvojici vrat. Kvůli četnosti provozu kolem vrat je větší pravděpodobnost poškození, a pokud jsou v opláštění dvoje vrata, je možné třeba i omezeně zajistit oddělení vnitřních prostor a venkovního prostředí.

PRAVIDELNÁ ÚDRŽBA PRODLUŽUJE ŽIVOTNOST

Při výběru dodavatele vratového systému je vhodné zaměřit se jak na jeho zkušenosti a reference, tak i na míru následné podpory, kterou poskytuje. Je zřejmé, že každé strojní zařízení, mezi něž patří i vrata, vyžaduje pravidelnou údržbu. V rámci této údržby je zapotřebí provést kontrolu funkčnosti, opotřebení některých částí a promazání. Tyto pravidelné kontroly jsou povinné a odměnou pro uživatele je bezproblémový provoz a prodloužení životnosti vrat. Životnost vrat rovněž ovlivňuje odborně provedený servis a opravy. Uvedenou činnost by měl provádět vyškolený pracovník odborné firmy.

Tento článek byl zpracován ve spolupráci s Josefem Hájkem, vedoucím technického oddělení společnosti Tyros Loading Systems CZ.

PŘÍŠTÍ OTÁZKA?

V dalším vydání:

JAK NA BEZPEČNOSTNÍ ZNAČENÍ VE SKLADECH?

Navrhněte téma pro tuto rubriku.

Na základě čeho vybíráte vratové systémy do skladu?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky
syslogistiky

SLBOOK CZ 2022
JEDINÁ PUBLIKACE
SVÉHO DRUHU!

Nové, aktuální vydání vyjde už v lednu 2022!
Uzávěrka se blíží! Aktualizujte si své údaje.
Domluvte si ten nejlepší inzertní prostor už nyní
a dostanete navíc prezentaci na www.slbook.cz
ihned po uzavření objednávky!

BUĎTE VIDĚT DŘÍV NEŽ OSTATNÍ!

Kontakt pro aktualizaci:
Lucie Fischerová
project coordinator
+420 605 290 968
lucie.fischerova@atoz.cz

Kontakt pro inzerci:
Pavel Kotrbáček
sales manager
+420 605 296 739
pavel.kotrbacek@atoz.cz

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, Martina Vampulová

KOREKTURY:
Martina Čechová

FOTOGRAFIE:
Stanislav D. Břeň, Martin Mašín, archiv, titulní strana: Gabriella Clare Marino, Unsplash

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

ADMINISTRATIVA A FINANCE:
Petra Fajfrová, 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 Žlíbku 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 užity pouze za účelem poskytnutí informací o zboží a značkách. Uveřejněné materiály mohou být dále publikovány pouze se souhlasem vydavatele.

Diskutujte
Inspirujte
Informujte

Systémy Logistiky v síti
Komentáře, inspirace, rozhovory:
www.systemylogistiky.cz

V příštím vydání si přečtete

Leden–únor

Přečetli jste vše? Neminuli jste něco?

Hlasové instrukce pomáhají k efektivnímu vychystávání

U sběrných linek roste důraz **na podporu digitálních technologií**

Vozidla s alternativními pohony zůstávají stále pouze alternativou

36 stran inspirativních myšlenek, případových studií a inovací

FOTO: PPL

Logistika **poslední míle**

FOTO: Stanislav D. Břeň

Jak hledat **nové skladové prostory**

FOTO: Stow

Shuttle systémy

Vydává:
Atoz logistics

Váš byznys na významných B2B akcích. Více na www.atoz.cz.

SLOVLOG
250 slovenských logistických profesionálů
27–28/01/2022
Bratislava
www.slovlog.sk

PHARMA profit
300+ zástupců lékáren, lékárenských sítí a dodavatelů
21/04/2022 Praha
www.kongrespp.cz

EASTLOG 2022
400+ logistických odborníků
12–13/05/2022 Praha
www.eastlog.cz

EASTLOG 2022

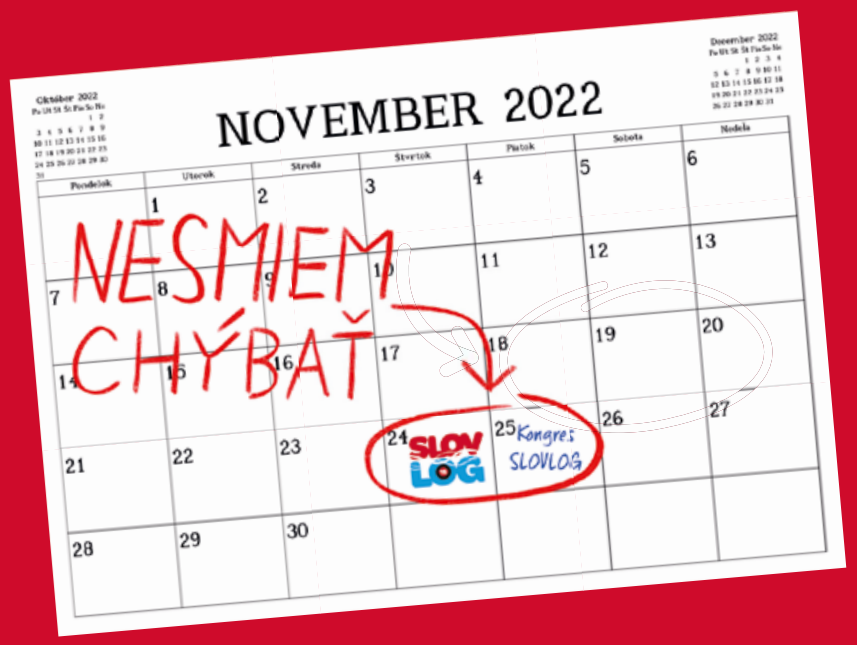
ULOŽTE SI DO DIÁŘE!

25. ROČNÍK
12.–13. 5. 2022
PRAHA

WWW.EASTLOG.CZ

SLOVLOG 15

ZAPÍŠTE SI DO DIÁRA!



15. ROČNÍK
24. – 25. 11. 2022
BRATISLAVA

WWW.SLOVLOG.SK

UNIKÁTNE AKCIE SKUPINY

AtoZ logistics

DACHSER
Intelligent Logistics

SPOLEČNĚ VYTVÁŘÍME ÚSPĚŠNOU BUDOUCNOST

DACHSER Contract Logistics

DACHSER Contract Logistics přináší komplexní řešení dodavatelského řetězce prostřednictvím globální přepravní sítě, efektivního skladování, služeb s přidanou hodnotou, individuálního poradenství a integrovaných informačních systémů. Profitujte z dokonalé kombinace našich služeb.

Od 1. 3. 2022 nabízíme volné skladové prostory v nové pobočce DACHSER České Budějovice.

www.dachser.cz