

 systemylogistiky@atoz.cz

Jaké vnímáte
trendy v chemické

logistice?

 systemylogistiky.cz

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

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

SL

SYSTÉMY LOGISTIKY



7000 VÝTISKŮ

Ročník 24 / číslo 210 / březen-duben 2024 / cena 133 Kč

Str. 18

Chemický průmysl: bezpečnost jako nejvyšší priorita

EASTLOG
2024

ZODPOVĚDNÁ LOGISTIKA

KOMPLETNÍ PROGRAM ZVĚŘEJNĚN

Str. 5

Viktorie Malsagova,
Mars:

Logistika pro lepší svět domácích mazlíčků

Str. 54

INZERCE

LOGISTICKÉ ŘEŠENÍ NA MÍRU

Paletová přeprava

Celozozová přeprava

Obaly

Skladová logistika

Letecká a námořní přeprava



Global Logistics

www.geis.cz

GARBE.

Industrial Real Estate

ČESKÉ BUDĚJOVICE space for lease

80 km



more space to come



35 km



1. hall	124 x 54 m	6 810 m ²
2. hall	213 x 97 m	20 661 m ²
3. hall	84 x 49 m	4 150 m ²
4. hall	208 x 102 m	20 210 m ²
5. hall	252 x 109 m	23 919 m ²

Professionals
in industrial
real estate

For further info contact
v.zacha@garbe.de
mob: +420 734 441 365

Sluha, chemie, světelný smog...



Stanislav D. Břeň, šéfredaktor časopisu Systémy Logistiky

SL NEWS KAŽDÝ
TÝDEN DO VAŠEHO
E-MAILU



...alchymisté, pachtění a zlý pán

Pokaždé když píšeme článek o chemické logistice (a v tomto čísle je součástí hlavního tématu), napadá mě myšlenka (a přepadá i hrůza), jak je chemie zásadně provázaná s naším bytím. Pochopitelně chemií žije tento svět téměř od svého počátku, mám ale na mysli výdobytky nejdříve nesmělých pokusů prvních alchymistů a mudrců, a především pak poválečný chemický průmysl.

Hnojiva, paliva, farmacie, potravinářství, stavební materiály, plasty... mnoho z toho, co potřebujeme na denní bázi k životu, i když to třeba vnímáme jen málo, v sobě „obsahuje“ chemii. V tomto kontextu může člověka až přepadnout závrať při bytí velmi povrchním vědomí toho, co vše nám chemie zprostředkovává a jak v zásadě jednoduché je o to vše velmi rychle přijít. A dostat se do oné předindustriální éry, kdy sice vzduch byl čistší, voda průzračnější a noční nebe nešpinil světelný smog, kdy by ale velká část z nás asi „neuměla“ (pře)žít, byla by umožněná a zničená jen tím denním pachtěním za trochou jídla. V tomto kontextu je třeba si přiznat, že organické či bio zemědělství bez nášupu hnojiv či pozměněných genů na úkol uživit obyvatele tohoto vesmírného korábu již zásadně nestačí. Jakkoliv by to bylo pěkné a prospěšné.

„Chemii žije
tento svět téměř
od svého počátku.“

Samozřejmě moderní chemii si nelze idealizovat. Obří konglomeráty pracují pro zisk svých majitelů a bez aspoň trochu dobra pro lidi by se to vlastně neobešlo, je to nutný předpoklad profitu. Také je třeba mít na paměti, že chemický průmysl patří k masivním energetickým žroutům a stále ještě i znečišťovatelům, i když obojí v posledních deseti patnácti letech – alespoň v Evropě – pokleslo. V případě chemie zkrátka platí to, co u sirek (byly by bez znalosti chemie?) – dobrý sluha, ale zlý pán.

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

Kam se bude
podle vás ubírat
chemická logistika?

NA ÚVOD

Editorial	03
Vidět a vědět.	09
Offline/Online news	12

NÁZOROVÍ LÍDŘI

V největším skladu pro koupelny a kuchyně v CEE.	42
Viktorie Malsagova, Mars: Naším posláním je tvořit lepší svět pro domácí mazlíčky	54

TRENDY A ZKUŠENOSTI

Chemický průmysl: bezpečnost jako nejvyšší priorita	18
Městské logistice by pomohla lepší spolupráce s municipalitami	26
Jak digitalizace pomáhá reverzní logistice.	38
Monitoring flotil: co a proč sledovat	44
Vyplatí se teď přejednat smlouvu na sklad?	46
Komplikacím při robotizaci je nutné předcházet důkladnou přípravou.	58
Robotů v logistice přibývá.	61
Při digitalizaci definujte cíle a nepřehlížejte lidský faktor.	64

ZDROJE A VÝZKUMY

AutoMax má větší sklad, modernizované procesy a nové WMS	40
Novinky pro logistiku	49
Jaký byl letošní Logimat ve Stuttgartu	50
Alternativní pohony v centru dění	52
Vyřazené palety nemusí být jen odpadem	56

SPECIÁL V TOMTO VYDÁNÍ



STR. 57



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

Doprava

Tajemství úspěchu sběrné služby

Str. 30



Skladování

Cross-docking vyžaduje dokonalou souhru

Str. 32

IT

Algoritmy a strojové učení se neobejdou bez kvalitních dat



Str. 36

Pavel Hampejs, SIKO:

Strategie vyšších zásob se nám vyplatila během dodavatelské krize, potom už méně

Str. 22



EASTLOG 2024



27. ROČNÍK KONGRESU EASTLOG PŘEDSTAVUJE...

HLAVNÍ TÉMA:

ZODPOVĚDNÁ LOGISTIKA

30-31/05/2024, 02 UNIVERSUM, PRAHA

Logistika bývá popisována přídavnými jmény jako rychlá, flexibilní, efektivní či spolehlivá. Jedno z označení, které se ale stále více používá, je **zodpovědná**. První věc, která nás napadne při diskusi o zodpovědné logistice, představuje samozřejmě vztah k **životnímu prostředí**. Zodpovědnost ale není pouze zelenost. Vzhledem k tomu, že automatizace a digitalizace v průmyslu narůstají a rozmáhá se užití umělé inteligence, musí být logistika **odpovědná i vůči lidem**, kteří v ní působí. Odvětví musí být zodpovědné i vůči **společnosti jako celku, státu či municipalitám**. Logistika se také nemůže zbavit role odpovědného hráče v podnikové struktuře – uspokojovat potřeby ostatních oddělení a zároveň sledovat **zájmy vlastníků, generovat přijatelný zisk a prostředky pro investice**. V neposlední řadě jsou logistika a supply chain odpovědné vůči všem aktérům v **dodavatelsko-odběratelském řetězci**. Připojte se k nám 30.-31. května 2024 na 27. ročníku kongresu logistiky a dopravy EASTLOG a diskutujte s přibližně 700 profesionály o tom, jak můžeme z logistiky učinit odpovědnější odvětví.

DĚKUJEME PARTNERŮM ZA PODPORU 27. ROČNÍKU KONGRESU EASTLOG

ZLATÍ PARTNEŘI:



STŘÍBRNÍ PARTNEŘI:



HR PARTNER:



PARTNER E-MAILOVÉ KOMUNIKACE:



PARTNER TECHNIKY:

PARILLASOUND®

PARTNER DESIGNU:



PARTNER TRÍDĚNÍ:



HLAVNÍ PARTNEŘI SEKCI



SPECIÁLNÍ PARTNEŘI SEKCI:



ZÁŠTITA KONGRESU:



PARTNEŘI NÁPOJŮ:



PARTNER LBM:



SPOLUPRACUJÍCÍ ORGANIZACE:



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER:



MEDIÁLNÍ PARTNEŘI:



UNIKÁTNÍ PROJEKT SKUPINY:



30. KVĚTNA: CELODENNÍ KONFERENCEČNÍ PROGRAM

9.00-12.15: **SPOLEČNÝ DOPOLEDNÍ BLOK**

9.00-9.15: ÚVODNÍ SLOVO

9.15-10.00: KEYNOTE PROJEV: CIRKULÁRNÍ LOGISTIKA PRO ZLEPŠENÍ PROVOZU I PLANETY



DEBORAH DULL, GENPACT

Oběhové hospodářství přináší strategický přístup těm logistickým a dopravním týmům, které hledají inovace k dosažení cílů výkonnosti i udržitelnosti. Povíme si, jak se oběhovým hospodářstvím zabývat z nové perspektivy, a to skrze optiku dodavatelského řetězce. Uvedeme souvislosti toho, jak jsme se ocitli v podmínkách současné lineární ekonomiky, dále pak výzvy, které s sebou lineární ekonomika nese pro dodavatelské řetězce, a přednosti přechodu na cirkulární provoz

a logistiku. Probereme provozní výhody při zohlednění rychlých i postupných změn, jež vedou k vyššímu stupni materiálového zabezpečení a současně menším dopadům na životní prostředí.

10.00-10.30: DOPOLEDNÍ PŘESTÁVKA NA KÁVU



13.45-15.45: ODPOLEDNÍ SEKCE

KULATÝ STŮL HR



Součástí letošního kongresu bude opět oblíbený kulatý stůl zaměřený na lidské zdroje s odborníky na personální problematiku v logistice a dopravě. Témat k řešení a diskusí je opravdu hodně: nedostatek pracovníků, rostoucí personální náklady spojené s inflační krizí, nutnost specializace u jistých profesí při současné potřebě zajistit některé činnosti

pracovníky s univerzálními dovednostmi, souhra lidí a strojů, odlišný pohled mladých zaměstnanců na jejich kariéru a perspektivy firem atd. Kulatý stůl bude moderovaný, přičemž zazní také krátké prezentace, které nastolí určité téma a podníká následnou debatu.



MODERÁTOR:
ROMAN MOLEK, TRANSEARCH INTERNATIONAL

10.30-12.15: PREZENTACE A DISKUZE NA TÉMA TISÍC A JEDEN POHLED NA ZODPOVĚDNOU LOGISTIKU



Abychom pokryli velmi důležité a zároveň velmi komplexní téma Zodpovědná logistika, přivítáme na pódiu několik osobností. Každý člověk byl vybrán, aby „zastupoval“ jednu část širšího tématu odpovědné logistiky. Představí konkrétní část z osobního pohledu řečníka nebo z perspektivy jeho společnosti. Po každé prezentaci proběhne krátká, ale poutavá diskuze mezi všemi panelisty, než se přejde k další části. A samozřejmě bude prostor pro dotazy a komentáře i ze strany širokého publika.

Kdo byl vytipován, aby zastupoval jednotlivé části zodpovědné logistiky?



ZODPOVĚDNÉ ZAMĚSTNÁNÍ:
GABRIELA HRBÁČKOVÁ,
HOFMANN PERSONAL



ZODPOVĚDNÁ DISTRIBUCE:
ROMAN KMEC,
LIDL ČESKÁ REPUBLIKA



ZODPOVĚDNÝ DEVELOPMENT:
TOMÁŠ KUBÍN,
P3 LOGISTIC PARKS



ZODPOVĚDNÝ SUPPLY CHAIN A NÁKUP:
MAREK PRACH,
ASAHI EUROPE



ZODPOVĚDNÁ IMPLEMENTACE TECHNOLOGIE:
MICHAL ŠMÍD, AMAZON



ZODPOVĚDNOST ZA LOGISTIKU VŮČI OSTATNÍM ČÁSTEM SPOLEČNOSTI:
MARTIN ŠTRUPL, ED GROUP



ZODPOVĚDNÉ VZTAHY S OBCEMI, MĚSTY A SPOLUOBČANY:
RADKA VLADYKOVÁ,
SVAZ MĚST A OBCÍ ČR



MODERÁTOR:
STANISLAV BŘEŇ,
SYSTÉMY LOGISTIKY

12.15-13.45: OBĚD A BIZLOG

KULATÝ STŮL ESG



Tento programový bod je letošní novinkou, kterou organizátoři reagují na nové požadavky v oblasti ESG. Nefinanční reporting se týká všech velkých podniků a do budoucna i některých malých a středních. „Mentalita“ nefinančního reportingu ale postupuje

napříč dodavatelsko-odběratelskými řetězci. Workshop bude mít podobu kulatého stolu, kolem něhož zasednou odborníci na ESG. V průběhu se uskuteční stručné prezentace, na jejichž základě se rozvine diskuse přítomných odborníků.



MODERÁTOR:
DAVID JANKŮ, FRANK BOLD ADVISORY

HLAVNÍ TÉMA:

ZODPOVĚDNÁ LOGISTIKA



13.45–15.45: **ODPOLEDNÍ SEKCE**

INTRALOGISTIKA

13.45–14.00: **AUTOMATIZACE S VERTIKÁLNÍMI ZAKLADAČI VE FIRMĚ MADAL BAL**



FILIP ČECH,
MADAL BAL



TOMÁŠ JIRSA,
VERTIFLEX

14.00–14.15: **ZODPOVĚDNOST NEJEN V PLENKÁCH ANEB DRYLOCK VYTĚŽUJE SHUTTLE SYSTÉM**



DANIEL KOREC,
DRYLOCK
TECHNOLOGIES



ZDENĚK KARBAN,
TOYOTA MATERIAL
HANDLING

14.15–14.30: **EFEKTIVNÍ SKLADOVÁNÍ MALÝCH DÍLŮ PRO SIEMENS**



BJÖRN ERLER,
SIEMENS CHEMNITZ



JÖRG ZIESMANN,
DEMATIC

14.30–14.45: **AUTOMATIZOVANÉ BALENÍ A SKLADOVÁNÍ ZAMRAZENÝCH PEKAŘSKÝCH VÝROBKŮ**



PETR FENCL,
NOPEK



VLASTIMIL BRAUN,
COMPAS

14.45–15.00: **ROBOSHUTTLY V E-COMMERCE LÉKÁRENSKÉHO ŘETĚZCE DR. MAX**



JAN MAROUŠEK,
VIAPHARMA / DR. MAX



MICHAL BENEŠ,
BITO SKLADOVACÍ
TECHNIKA CZ

15.00–15.45: **PANELOVÁ DISKUZE: JSOU HALY PŘIPRAVENÉ PRO AUTOMATIZACI A ROBOTIZACI?**



JAKUB KODR,
CTP



PETR NEDĚLA,
CUSHMAN & WAKEFIELD



KLÁRA SOBOTKOVÁ,
PANATTONI



PETR SODOMKA,
VITESCO TECHNOLOGIES

DOPRAVA & SCM

13.45–14.00: **RPA V DODAVATELSKÉM ŘETĚZCI VÝROBCE A DISTRIBUTORA LIHOVIN**



KAREL ZOZULÁK,
STOCK PLZEŇ-BOŽKOV



MICHAEL TREML,
XELTO DIGITAL
CZECHIA

14.00–14.15: **STAČÍ ELEKTRICKÝ TAHAČ NA DISTRIBUCI NESTLÉ?**



KATARÍNA DOBIŠOVÁ,
NESTLÉ



VÁCLAV ŠETELÍK,
HOPI LOGISTICS

14.15–14.30: **ZAVEDENÍ POOLINGU PALET DO OPERATIVY PENNY**



TOMÁŠ KUBZA,
PENNY



JAN SOUKUP,
GOPALL

14.30–14.45: **NEARSHORING – SYSTÉMOVÉ PROPOJENÍ EVROPSKÉ LOGISTIKY DO ZEMÍ AFRIKY A ASIE**



JAN PETRÁSEK,
TE CONNECTIVITY



JAN POLTER,
DACHSER CZECH
REPUBLIC

14.45–15.00: **TRENDY NEJEN V MÓDĚ. JAK DIGITAL PEOPLE MĚNILA A MĚNÍ LOGISTIKU?**



DAVID ŠTĚPÁNEK,
ZOOT / DIGITAL
PEOPLE



PAVEL MOTAN,
K2 ATMITEC

15.00–15.45: **PANELOVÁ DISKUZE: NAJDEME CESTU K ZODPOVĚDNĚJŠÍ DOPRAVĚ A SUPPLY CHAINU?**



MARTIN BALÁŽ,
PROLOGIS



MARIE BARTHÉLÉMY,
LPR – LA PALETTE ROUGE



JOHN BÖLTZ,
A. HARTRODT CZ



DANIEL KNAISL,
GEIS

15.45–16.15: **ODPOLEDNÍ PŘESTÁVKA NA KÁVU**

16.15–18.00: **SPOLEČNÝ ODPOLEDNÍ PROGRAM**

16.15–17.00: **KEYNOTE PROJEV V EKONOMICKÉM BLOKU**



Odpolední blok se bude už tradičně věnovat ekonomickým otázkám. Úvodní řeč přednese renomovaný ekonom Jan Švejnar, který popíše současnou situaci České republiky ekonomickou řečí, nastíní hlavní hrozby i příležitosti

a podívá se na fungování zdejšího hospodářství v širším, evropském či globálním, kontextu.

JAN ŠVEJNAR, EKONOM

17.00–18.00: **PANELOVÁ DISKUZE: BUDEME NA TO MÍT BÝT ZODPOVĚDNÍ?**



Odpolední ekonomický blok bude zahrnovat tradiční panelovou diskusi, protože témat k debatě je více než dost. Jak se neschopnost české ekonomiky překonat postpandemickou mizérií dotkla logistických a dopravních firem a jejich klientů? Jaký dopad mělo zejména na logistiku a dopravu dlouhé období vysoké inflace? Jakým způsobem je třeba změnit trh práce, aby

ekonomika získala nové impulsy a zaměstnanci byli připraveni na budoucí výzvy? Jak ovlivnily požadavky vyplývající z ESG a CSRD podniky v logistice a dopravě, a to jak po stránce finanční, regulatorní, inovační nebo organizační? Jsou požadavky vyplývající ze Zelené dohody pro Evropu velkou hrozbou z hlediska konkurenceschopnosti, či velkou příležitostí pro nezbytnou transformaci jednotlivých odvětví? A s přihlédnutím k tomu všemu si položíme zásadní otázku: Budeme na to mít být zodpovědní?



HELENA HORSKÁ,
RAIFFEISENBANK



JINDŘICH KADEŘÁVEK,
ELEMENT LOGIC



MARTIN PIŠKANIN,
HOPI HOLDING



RADEK ŠPICAR, SVAZ
PRŮMYSLU A DOPRAVY ČR



JAN ŠVEJNAR,
EKONOM

30. A 31. KVĚTNA: PESTRÝ DOPROVODNÝ PROGRAM**30. KVĚTNA BĚHEM OBĚDOVÉ PAUZY: SETKÁNÍ BIZLOG**

zaujme, máte možnost domluvit si schůzku individuální.

Cílem programu BizLOG je zprostředkovat schůzky mezi partnery a účastníky kongresu EASTLOG. Vyslechněte si v krátkosti a bez závazků nabídku předních dodavatelů služeb a výrobků pro logistiku a dopravu. Jedno setkání bude trvat 10 minut, pokud vás nabídka

30. KVĚTNA VEČER: LOGISTICKÝ BUSINESS MIXER

pravidelně účastní. Občerstvení, živá hudba a zábavný program jsou šité na míru navazování obchodních kontaktů.

Logistický Business Mixer je VIP setkáním logistických odborníků v příjemné neformální atmosféře večera se speciálním programem her, soutěží a zábavy. Jeho hlavním cílem je networking mezi logistickými profesionály, kteří se této významné společenské události

31. KVĚTNA DOPOLEDNE: SEELOG – POHLED DO ZÁKULISÍ LOGISTICKÉHO PROVOZU

Jednou z nejoblíbenějších částí programu EASTLOG jsou exkurze SEELOG druhý den kongresu, kdy mají účastníci možnost vidět logistiku v akci. Letos jsme pro vás připravili návštěvy tří špičkových logistických provozů v České republice. Kapacita je omezená a ti, kteří se na kongres registrují jako první, budou mít větší šanci se vybrané exkurze zúčastnit, proto se na kongres přihlaste rychle.

ROBOTICKÉ DISTRIBUČNÍ CENTRUM AMAZONU V KOJETÍNĚ

Nové distribuční centrum Amazonu v Kojetíně bylo od začátku koncipováno jako vícepatrová průmyslová budova. Zatímco celková rozloha haly přesahuje 187 000 m², půdorys zabírá pouze 51 000 m². S každodenními úkoly pomáhají zaměstnancům robotické jednotky, které na třech patrech přepravují mobilní racky se zbožím. Celá budova je pak protkána a jednotlivé technologie propojeny pomocí dopravníků, zdvižů a sorterů různých typů. V centru se připravují, balí a odesílají zákazníkům především drobné položky, jako jsou knihy, elektronika a sportovní zboží. Budova je jednou z ekologicky nejšetrnějších průmyslových staveb v zemi. Development měla na starosti společnost Panattoni, která patří k největším developerům v ČR i na světě.

EXKURZI POVEDE MICHAL ŠMÍD, GENERÁLNÍ MANAŽER SPOLEČNOSTI AMAZON ČR.

LOGISTICKÉ PROVOZY SPOLEČNOSTI SIKO KOUPELNY A KUCHYNĚ V ČIMELICÍCH

Společnost SIKO Koupelny a Kuchyně je rodinnou firmou, která vyrostla z malé prodejny v obci Čimelice do společnosti, která má obrát vyšší než 5 mld. Kč, provozuje v Čechách a na Slovensku 51 prodejen a zboží prodává do celé Evropy. V dnešní době je také majoritním vlastníkem společnosti Livea, která prodává koupelnový sortiment ve Francii, a společnosti SAT, která vlastní několik unikátních patentů a vyrábí široký sortiment koupelnového zboží. Během exkurze budete seznámeni s historií a rozvojovými plány společnosti SIKO a logistickými výzvami společnosti, které jsou spojené s expanzí společnosti a nutností navyšovat své logistické kapacity. Součástí návštěvy bude také prohlídka skladu, prodejny a muzea společnosti.

PROHLÍDKU POVEDE PAVEL HAMPEJS, SUPPLY CHAIN DIRECTOR SPOLEČNOSTI SIKO.

NOVÝ ROBOTICKÝ SKLAD KNIŽNÍHO VELKOOBCHODU EUROMEDIA GROUP VE STOCHOVĚ

Společnost Euromedia Group vystavěla nový sklad ve Stochově, jehož jádro tvoří systém kubického skladování Autostore. Lze do něj uložit až 65 000 plastových beden, a to na ploše 10 000 metrů čtverečních. V hořejší části grídu se pohybuje 90 robotů. Společnost tak vyřeší nejen svou skladovací kapacitu, ale také rychlost vychystávání, což má vliv především v sezonním období. Další úsporu místa a zrychlení vychystávání zboží zajistí pojízdné paletové regály Jungheinrich, které mimo jiné redukují nevyužitý prostor uliček. Investice dosáhla více než 500 milionů korun.

PROHLÍDKU POVEDE KAMIL KIDOŇ, ŘEDITEL LOGISTIKY SPOLEČNOSTI EUROMEDIA GROUP.

REGISTRUJTE SE NA KONGRES EASTLOG 2024 UŽ NYNÍ:**WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE****VSTUP ZDARMA PRO ZÁSTUPCE VÝROBNÍCH A DISTRIBUČNÍCH SPOLEČNOSTÍ****VÍCE INFORMACÍ
O KONGRESU
EASTLOG:****Jeffrey Osterroth**
managing partner
jeffrey.osterroth@atoz.cz
+420 603 786 746**Terézia Radková**
project manager
terezia.radkova@atoz.cz
+420 733 521 575**Pavel Kotrbáček**
sales manager
pavel.kotrbacek@atoz.cz
+420 605 296 739

EASTLOG 2024 ZA DVEŘMI

V posledních květnových dnech se uskuteční nejvýznamnější kongres v Česku zaměřený na logistiku a supply chain. Už nyní je otevřená registrace, uživatelé logistických služeb a produktů mají tradičně vstup zdarma.

Připravil Stanislav D. Břeň

Privítali jste novou kolegyni nebo kolegu? Informujte nás.

✉ systemylogistiky@atoz.cz
 🖱 [systemylogistiky.cz](https://www.systemylogistiky.cz)
 in [systemylogistiky](https://www.systemylogistiky.cz)
 f [systemylogistiky](https://www.systemylogistiky.cz)

Agenda

Eastlog 2024 už za měsíc

Zodpovědná logistika, tak zní hlavní motto letošního kongresu Eastlog. „O udržitelnosti se dnes mluví na hodně konferencích a fórech. Zodpovědná logistika ale neznamena pouze zelená. Mnoho souvislostí vychází z ESG, ale i tak se lze na zodpovědnost dívat ještě ve větší šíři,“ komentuje výběr ústředního motivu Jeffrey Osterroth, jednatel ATOZ Group, která kongres pořádá. Eastlog se letos koná posedmadvacáté, a to ve dnech 30. a 31. května 2024 v pražském kongresovém centru O2 universum.

Registrace:
www.eastlog.cz



FOTO: Eastlog 2023

Příchody/Odchody



Michal Vaniš
Příchod – Ringil



Michal Vaniš je od dubna sales managerem společnosti Ringil. Předtím působil 2,5 roku jako sales director společnosti Time Slot Control. V letech 2013 až 2020 pracoval ve firmě Timocom, nejdříve na pozici business development, posléze jako key account & partner management. V letech 2011 až 2013 působil jako vedoucí pracovník back office a projektový koordinátor ve Van Eupen Repair Czech. Svou kariéru v logistice zahájil v roce 2010 jako dispečer ve firmě Zdemar, předtím pracoval od roku 2006 ve společnosti BLM Trucking.



Tomáš Morava
Příchod – Bevy.city



Na pozici COO ve společnosti Bevy.city nastoupil Tomáš Morava. V oblasti logistiky se pohybuje více než 10 let. Před nástupem do Bevy.city působil téměř čtyři roky jako provozní ředitel společnosti Košík.cz, předtím si prošel pozicemi procesního, projektového i provozního manažera ve firmách jako Rohlík.cz, Bonami nebo Auto Kelly. Na pozici provozního ředitele Bevy.city působí od února. Ve své nové roli bude mít mj. odpovědnost za denní chod firmy a spoluutváření a implementaci obchodní strategie.



Marek Doležal
Příchod – Billa ČR



Od 26. března převzal pozici generálního ředitele společnosti Billa Česká republika Marek Doležal.

Společně s Andreasem Jüterbockem a Vincentem van Schagenem bude pokračovat v procesu transformace společnosti Billa v České republice. V této funkci bude přímo podřízen Espenu B. Larsenovi, členu představenstva Rewe International. Marek Doležal vystřídal řadu manažerských pozic ve společnosti Tesco v České republice a na Slovensku. V roce 2014 nastoupil na pozici vedoucího nákupu ve společnosti Penny Česká republika a v roce 2021 byl jmenován provozním ředitelem společnosti Penny Rumunsko, kde řídil oblastí nákupu, logistiky, řízení a správy dodavatelského řetězce, kvality a auditu/bezpečnosti prodejen. V uplynulých měsících působil na pozici generálního ředitele společnosti Billa Slovensko. Ve své nové funkci generálního ředitele bude zodpovědný mj. za nákup, strategický marketing, strategii, expanzi, lidské zdroje a další oblasti.



Martin Binder
Povýšení – Coca-Cola ČR



Společnost Coca-Cola ČR má od 1. února nového generálního ředitele, který je zodpovědný za Českou i Slovenskou republiku. Je jím Martin Binder. Během své 11leté kariéry u společnosti The Coca-Cola

Company působil na manažerských pozicích v řadě zemí Evropy. Má zkušenosti se strategickým řízením aktivit pro národní trhy ve Švýcarsku, Rakousku a Německu. Podílel se také na plánování strategické byznysové agendy pro země centrální Evropy. Mezi lety 2018 a 2020 působil na českém a slovenském trhu v roli business & commercial strategy manažera. Celkem osm let měl také na starosti partnerství se společností McDonald's na trzích střední Evropy. Před nástupem do společnosti Coca-Cola více než osm let podnikal a vybudoval Ideal Live Marketing. Martin Binder získal vysokoškolský titul v oboru sales and marketing na University of Applied Sciences for Management & Communication ve Vídni.



Tewfik Sabongui
Povýšení – Colliers



Tewfik Sabongui, současný generální ředitel české pobočky Colliers, převeze vedení i slovenského zastoupení této realitní společnosti. Richard Urvay, současný výkonný ředitel společnosti Colliers na Slovensku, opustí svou pozici do konce dubna, aby převzal novou roli na straně klienta. Tewfik Sabongui má více než 24 lety zkušeností na realitním trhu v České republice a dalších zemích střední a východní Evropy. Má zkušenosti s řízením provozu a transakcí v celém regionu střední a východní Evropy, nastavil a implementoval strategie, které umožňují propojovat příležitosti, platformy a klienty.

Příchody/Odchody



Tomáš Novotný
Povýšení – Concens Investments



Tomáš Novotný, který se stal v lednu 2024 výkonným ředitelem developerské společnosti Concens Investments, je zodpovědný za rozšíření tržního podílu firmy, za akvizice vhodných pozemků v klíčových lokalitách ČR a za výstavbu nových projektů až po předání prostor konečným uživatelům. Tomáš Novotný působí na českém nemovitostním trhu od roku 2001. V uplynulých osmi letech byl členem investičního výboru realitního fondu kvalifikovaných investorů Arete, kde měl na starosti asset management a development realitního portfolia v hodnotě 1,5 miliardy korun. Předtím zastával pozici regionálního ředitele v developerské společnosti CTP Invest a ve funkci COO působil ve společnosti Point Park Properties (dnes P3). Vystudoval ČVUT v Praze a během svého studia absolvoval roční stipendijní pobyt na Heriot-Watt University v Edinburghu.



Ivana Kepková
Příchod – Dachser Czech Republic



Dachser Czech Republic má novou vedoucí obchodního oddělení pro letecké námořní přepravy. Ivana Kepková je na své nové pozici sales manager air & sea logistics zodpovědná za rozvoj obchodních aktivit, akvizici nových zákazníků a péči o stávající klientské portfolio. Ivana Kepková vystudovala Gymnázium J. A. Komenského v Novém Strašci. Po studiích působila v cestovním ruchu a marketingu. Před 25 lety vstoupila do světa logistiky jako disponent sběrných kamionových přeprav ve společnosti Lagermax. Zde sbírala zkušenosti také v leteckém exportním a obchodním oddělení. V letech 2006–2010 zastávala pozici indoor sales representative

ve společnosti Kühne + Nagel. V roce 2011 nastoupila do obchodního oddělení společnosti DB Schenker, kde prohlubovala své zkušenosti v logistice jako business development manager pro letecké a námořní přepravy a key account manager pro segment automotive.



Zdeněk Kovář
Příchod – Drees & Sommer



Společnost Drees & Sommer jmenovala Zdeňka Kováře do pozice managing director pro Českou republiku. Zdeněk Kovář má více než 20leté zkušenosti z realitního sektoru. Získal je především v rámci svého profesního působení u mezinárodní poradenské firmy s britskými kořeny v oblasti stavebnictví a nemovitostí. Zde pracoval v manažerských pozicích s odpovědností za vedení klíčových projektů napříč různými segmenty a rozvoj obchodních aktivit na českém trhu. Zdeněk Kovář vystudoval ČVUT v Praze, obor Podnikání a řízení ve stavebnictví.



Nizar Trigui
Příchod – GXO Logistics



Společnost GXO Logistics oznámila jmenování Nizara Triguiho do nově vzniklé funkce technického ředitele. Je podřízen generálnímu řediteli Malcolm Wilsonovi, je zodpovědný za globální technologické funkce společnosti GXO a spolupracuje s vedoucími pracovníky společnosti v oblasti inovací. Nizar Trigui naposledy působil jako výkonný ředitel společnosti Bridgestone Mobility Solutions. Předtím pracoval jako technologický ředitel společnosti Dura Automotive Systems, kde řídil firemní produktovou strategii, technologické portfolio a globální vývoj produktů. Svou kariéru zahájil ve společnosti Ford Motor Company, kde zastával pozice v oblasti produktového plánování, vývoje produktů a řízení programů.



Milan Obertík
Povýšení – Konica Minolta



Tuzemská Konica Minolta zakládá specializované oddělení s názvem Forxai Video Vision. To se pod vedením Milana Obertíka zaměří na rozvoj aktivit v rámci využití průmyslových kamer a systémů umělé inteligence programovaných ve vývojovém centru Konica Minolta v Brně. Milan Obertík absolvoval v roce 2015 Vyšší odbornou školu a Střední průmyslovou školu elektrotechnickou v Plzni. Od té doby pracoval postupně v několika firmách se zaměřením na automatizaci a robotizaci výroby. Působil v marketingu a prodeji, specializoval se na segment průmyslových kamer. V českém zastoupení společnosti Konica Minolta zastával od roku 2023 pozici obchodního manažera.



Hynek Černý
Povýšení – Gekkon International



Novým technickým ředitelem společnosti Gekkon International se stal Hynek Černý. Jeho hlavním úkolem je zefektivnění servisní činnosti. Plánuje částečnou automatizaci některých kroků, např. kalkulaci servisů pro operativní leasingy manipulační techniky. Hynek Černý působí v oboru servisní manipulační techniky od roku 1996. Začínal jako servisní technik, byl také vedoucím servisních středisek nadnárodní firmy.



Marcin Gołębiewski
Povýšení – UPS



Marcin Gołębiewski byl jmenován do funkce ředitele klastru zemí střední a východní Evropy společnosti UPS, kde bude zodpovědný za dohled nad provozem malých balíkových zásilek a za řízení rozvoje obchodu a strategie v tomto důležitém regionu. Sídlí ve Varšavě a bude podřízen

K2

K2 ERP

Podnikový software pro úspěšné firmy

www.k2.cz

Kim Ruymbeke, která přijala novou pozici prezidentky regionu East EMEA. Marcin Gołębiowski nastoupil do společnosti UPS v roce 2004 jako vedoucí účetnictví. Poté zastával různé finanční pozice v regionu, v Polsku a v Itálii a následně působil jako finanční ředitel pro západní oblast a oblast CEMEA. Ve své předchozí funkci finančního ředitele pro střední a východní Evropu, Blízký východ a Afriku Marcin působil v Praze a zaměřoval se na obchodní expanzi UPS, efektivitu v provozu a zvyšování konkurenceschopnosti.



Jan Turek
Příchod –
Pivovary Staropramen

Dodavatelský řetězec společnosti Pivovary Staropramen nově řídí

Jan Turek. V minulých letech působil jako šéf řízení dodavatelského řetězce společnosti Coca-Cola HBC Česko a Slovensko. Během působení Jana Turka v roce 2021 otevřela Coca-Cola HBC v Praze-Kyjích plně automatizovaný sklad, který má rozlohu přes 9000 m² a uskladní přes 21 000 palet nápojů. V logistice Jan Turek začínal ve společnosti Hopi, kde vystřídal několik funkcí, např. pracoval jako logistický manažer pro projekt Unilever nebo Procter & Gamble. V roce 2007 přešel do firmy Coca-Cola Hellenic Bottling Company, kde zastával rovněž

několik pozic, mj. funkci národního manažera distribuce a logistického manažera pro ČR a SR, poté jako supply chain services manažera pro Česko a Slovensko.



Tomáš Szkandera
Povýšení – Sluno

Společnost Sluno mění své nejvyšší vedení. Novým generálním ředitelem společnosti se stává Tomáš

Szkandera, který dosud zastával pozici člena představenstva. Zároveň bude i nadále plnit také roli šéfa vývoje a CEO ve společnosti K2 Software. Skupina K2 ve firmě Sluno na konci roku 2022 koupila 50% podíl.



Martin Baláž
Povýšení – Prologis

Martin Baláž, dosavadní senior viceprezident a country manager pro Českou republiku, Slovensko a Maďarsko, byl jmenován jedním ze čtyř nových head of asset management, čímž se stal zodpovědným za provoz společnosti Prologis v celé střední Evropě. Z nové pozice dohlíží na všechny aspekty provozu, zákaznickou péči, pronájem, správu budov a řízení výstavby v Polsku, České republice, na Slovensku a v Maďarsku.

sku. Kromě Martina Baláže (střední Evropa) se stali head of asset management také Jessica Pilkes (severní Evropa), Cristian Oller (jižní Evropa) a Stuart Davies (Velká Británie).



Simona Kijonková
Odchod – Zásilkovna

Simona Kijonková, zakladatelka Zásilkovny, odejde z vedení skupiny Packeta. Zásilkovnu založila

v roce 2010 a po dobu 13 let ji z pozice generální ředitelky vedla až do současného exitu. V prosinci 2023 uzavřeli společníci skupiny Packeta, JSK Investments (48,6 %), společnost Notino a další čtyři společníci smlouvu o prodeji 100% podílu společnosti Packeta konsorciu Emma Capital a CVC Capital Partners; s kapitálovou podporou R2G. Do funkce CEO skupiny Packeta by měl nastoupit, po splnění všech odkládacích podmínek smluvní dokumentace, manažer Erich Čomor.

INZERCE



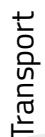

VÁŠ PARTNER PRO 3PL LOGISTIKU VE STŘEDNÍ EVROPĚ



hopilogistics.eu


 Co-Packing


 Warehousing


 Transport


 Fulfillment


**SKLADOVÁNÍ, PŘEPRAVA, E-COMMERCE
FULFILLMENT, ETIKETOVÁNÍ A BALENÍ.**

**RŮZNÉ TEPLOTNÍ REŽIMY PRO FMCG
SUCHÝ, CHLAZENÝ, MRAŽENÝ.**

**ŘEŠENÍ PŘIZPŮSOBENÉ VAŠIM
POŽADAVKŮM.**

**KONTAKTUJTE
NÁS JEŠTĚ
DNES!**

Roman Plachý
+420 724 438 723
rplachy@hopi.cz

Lukáš Már
+420 608 848 792
lmar@hopi.cz

Kaufland má miniload v chlazeném skladu

Masozávod Kauflandu v Modleticích modernizoval sklad chlazeného masa. Výstavba automatizovaného skladu typu miniload navazuje na dřívější investici v podobě robotů, kteří vkládají již zabalené maso automaticky do přepravek, ve kterých výrobky putují do prodejen Kaufland. Pracovníci původně museli manuálně vyskladnit přepravky se surovinou z regálového skladu, přesunout k balícím linkám a znovu manuálně umístit na dopravník u balicí linky. Po přestavbě celého úseku je surovina v přepravkách automaticky zaskladněna do regálového skladu. Podle potřeby balení je poté automaticky vyskladněna a bez doteku lidské ruky prostřednictvím dopravníkové techniky přesunuta přímo k balícím linkám, kde je následně zabalena.



Vladimír Janda
vedoucí závodu
Kaufland

Prostor skladu nyní využíváme efektivněji. Modernizace vedla nejen k větší produktivitě práce ve skladu, ale také zajišťuje snadnější udržování přehledu o zásobách a jednodušší dodržování přísných hygienických standardů společnosti Kaufland. V neposlední řadě tento projekt ulevil také zaměstnancům, kteří teď pracují v příjemnějším prostředí.



FOTO: Kaufland

 Přemýšlíte o automatizaci logistiky?

Krátce:

ČD Cargo změnilo organizační strukturu



Od 1. dubna došlo ke změně organizační struktury ČD Cargo v úseku provozu. Původních šest provozních jednotek zaniklo a byla zřízena tři Oblastní provozní ředitelství (OPŘ): OPŘ západ (sloučením stávajících PJ České Budějovice a Ústí nad Labem) se sídlem v Ústí nad Labem; OPŘ střed (sloučením stávajících PJ Praha a Česká Třebová) se sídlem v Praze; OPŘ východ (sloučením stávajících PJ Brno a Ostrava) se sídlem v Ostravě. Struktura a regionální působnost stávajících provozních pracovišť zůstává zachována. Od této změny očekává ČD Cargo zjednodušení a sjednocení koncepce manažerského řízení nově vzniklých celků spolu se zavedením vrcholové odpovědnosti z pohledu provozní i ekonomické efektivity.

 **Podrobnosti na webu**
www.cdcargo.cz

Bravantické centrum Lidlu obslouží až 65 prodejen



FOTO: Lidl

Nové logistické centrum společnosti Lidl Česká republika v Bravantících v Moravskoslezském kraji by mělo zahájit svůj provoz na podzim letošního roku. Využívat bude technologie s cílem optimalizovat provoz skladů i celý logistický řetězec.

V souladu s udržitelným přístupem k podnikání v Bravantících Lidl nainstaluje nádrže na tzv. šedou vodu, která po úpravě poslouží pro provoz řetězového dopravníku a jeho myčky. Administrativní budovy chce Lidl vytápět a chladit pomocí zpětného tepla, které získá jako odpadní produkt z plynové výroby elektřiny.

Areál, rozkládající se na bezmála čtyřech hektarech, poskytne novým zaměstnancům (asi 300) více než 200 parkovacích míst včetně nabíjecích stanic pro elektromobily, autobusovou zastávku i zázemí. Logistické centrum bude do budoucna

zásobovat až 65 prodejen. V současnosti společnost Lidl provozuje pět logistických center – v Brandýse nad Labem, Cerhovicích, Měříně, Olomouci a Buštěhradě.



Eliška Froschová Stehlíková
tisková mluvčí
Lidl Česká republika

Otevření nového logistického centra je dalším krokem v rozvoji společnosti Lidl a díky tomuto kroku zajistíme efektivnější zásobování bezmála 320 prodejen, kterými v České republice disponujeme.

 **Chystáte se vystavět nový sklad?**
Informujte nás.



ZVYŠTE SVŮJ VÝKON!

S automatizovaným řešením od Linde.

Naše inovativní řešení posune Vaše skladovací a přepravní procesy na novou úroveň a učiní je **efektivnějšími, inteligentnějšími, předvídatelnějšími a odolnějšími.**

Zvyšte výkon a současně uvolněte lidské zdroje ve Vašem týmu, které můžete využít v oblastech vyžadujících plnou lidskou odbornost a pozornost.

Krátce:

Rozšíření centra pro repase vozíků



Po oficiálním zahajovacím ceremoniálu se rozebíhají stavební a instalační práce na nové části Centra pro repase vozíků ve Velkých Bílovicích, které provozuje skupina Kion. Kapacita se má zvýšit až na 6000 vozíků ročně, práce budou dokončeny do července 2025. Centrum pro repase vysokozdvíhových vozíků a další manipulační techniky bylo založeno v roce 2017 a v současnosti se v něm provádějí repase vozíků značek Linde a Still, které náležejí do skupiny Kion. Většina vozíků se sem dostává z flotily krátkodobého a dlouhodobého pronájmu. „Poptávka po kvalitních repasovaných vozících stále roste,“ říká David Čepek, viceprezident Kion Group pro segment průmyslových vozíků a služeb pro Českou republiku.



Podrobnosti na webu
www.kiongroup.com

Logistika v praxi s rekordní účastí



Společnost Bito Skladovací technika uspořádala ve Zlínském univerzitním kampusu další ročník své konference Logistika v praxi. Registrováno bylo přibližně 450 účastníků, kteří se první den seznamovali s prezentacemi a případovými studiemi z logistických provozů. Na straně uživatelů se týkaly např. společností Alza, DEK, Dextrum Fulfillment, eD System, Malfini, Magna, Hartmann-Rico či Viapharma. Druhý den pak byly naplánovány prohlídky téměř deseti logistických provozů.



Podrobnosti na webu
www.logistikavpraxi.cz

Vitesco Technologies spolupracuje s DHL



FOTO: DHL Supply Chain

Od března 2024 jsou logistické toky dvanácti evropských výrobních závodů společnosti Vitesco Technologies centrálně řízeny společností DHL z jejího centra ve Varšavě. DHL dohlíží na 100 000 jednotlivých přeprav, na něž připadá přibližně jedna třetina celkového objemu přepravovaného nákladu společnosti Vitesco Technologies.



Thomas Kirchermeier
vedoucí oddělení pro řízení
dodavatelských řetězců
Vitesco Technologies

Zásadním impulzem v našem odvětví je vývoj a výroba udržitelnějších technologií pro mobilitu zítřka. Chceme, aby naše podnikání mělo nejpozději od roku 2040 neutrální bilanci emisí oxidu uhličitého. Udržitelná logistická řešení jsou významným krokem na této cestě, po níž půjdeme se společností DHL Supply Chain.



Outsourcejete logistické služby?

V Mošnově vytrídí až 300 000 balíků denně

V třídícím centru v Mošnově byl v březnu do ostřejého provozu uveden nový stroj Balíkovna, který je schopen automatizovaně vytrídít až 13 000 balíků za hodinu. Na ploše bezmála 30 000 m² je možné denně třídít až 300 000 balíků. Kapacita skladování je až 1000 paletových míst. V centru pracují tři stovky zaměstnanců. Balíkovna třídí balíky v osmi centrech v celé republice a pak připravuje k distribuci na 58 depech, odkud je klientům vozí balíkové doručovatele. Klienti si balíky mohou také

vyzvednout na některém z 8400 výdejních míst. Třídící centrum v Mošnově je největším centrem pro Moravu a Slezsko; třídící centrum v Malešicích největším pro Čechy. Balíkovna očekává, že v letošním roce vytrídí v Mošnově díky navýšené kapacitě až 20 milionů balíkových zásilek. Za celý loňský rok Balíkovna doručila klientům více než 57 milionů balíkových zásilek. V rámci probíhající transformace by se k 1. lednu 2025 měla Balíkovna oddělit od České pošty.



FOTO: Balíkovna



Lukáš Rampas
ředitel
Balíkovna

Díky strategické poloze Mošnova a napojení logistického areálu na železniční i leteckou dopravu se Balíkovně otevírá možnost prohloubení spolupráce s obchodními partnery v Polsku a na Slovensku a rovněž možnost rychlejšího zpracování velkých objemů zahraničních zásilek z Asie.



Posilujete své logistické kapacity?



VÁŠ PARTNER NEJEN V LOGISTICE.

Moderní logistické prostory v Lovosicích k pronájmu

Praktická lokalita u dálnice D8 | Inovativní služby přidané hodnoty

david.peterka@fiege.com | +420 606 261 067 | global.fiege.com



Anketa:

Sázíte při inovování vozového parku vaší firmy na bateriová auta, nebo na jiné alternativy?

8 %
Sázíme výhradně na bateriová auta.

8 %
Spoléháme na LNG, CNG či biometan.

4 %
Řešením je syntetika či vodík.

79 %
Volíme mix různých typů pohonu.

V zemích Evropské unie bylo loni registrováno 5361 nových nákladních elektrických vozidel (s hmotností nad 3,5 tuny), meziročně o 127 % více. V Česku bylo registrováno 10 nových nákladních elektrických vozidel, meziročně o šest kusů více. Rovněž evropský trh s elektrickými lehkými užitkovými vozidly (LUV) zažívá výrazný nárůst. V roce 2023 bylo v EU registrováno 108 297 nových elektrických LUV, což představuje 57% meziroční nárůst. V Česku bylo loni registrováno 392 nových elektrických lehkých užitkových vozidel, celkem tak u nás bylo ke konci v provozu téměř 1400 bateriových elektrických LUV kategorie N1.

Z ankety Systémů Logistiky na LinkedIn vyplývá, že firmy sázejí při obnovování vozového parku na mix

různých typů pohonu (včetně elektrického), než aby byly závislé na jednom řešení. Jak ovšem upozorňuje např. doc. Tomáš Horák, vedoucí katedry chytrých měst a regionů Fakulty dopravní ČVUT v Praze, bateriová nákladní vozidla (BEV) se již nyní začínají prosazovat v přepravách na poslední míli ve městech. „Je slyšet názor, že tím jejich praktické využití vesměs končí. Domnívám se, že tomu tak není. Technologie spojené s BEV se rychle rozvíjejí. Protože toto vyjádření píšu z Texasu, nemohu opomenout, že již nyní v USA vidíme v reálném provozu bateriový kamion od Tesly – Tesla Semi Truck, který od loňského roku jezdí pro společnost Pepsi. Výsledky zátěžových zkoušek tohoto kamionu z reálného provozu jsou velmi slibné,“ upozorňuje Tomáš Horák.



Jan Kodada
obchodní a marketingový ředitel
Gebrüder Weiss ČR

Na základě našich dosavadních zkušeností vidíme uplatnění bateriových nákladních vozů především při přepravách na kratší vzdálenosti do 200 km, např. pro city logistiku. V současnosti je počet registrací elektrických nákladních vozidel v ČR velmi nízký, a to i z důvodu omezené dobíjecí infrastruktury, která je pro nákladní auta velmi nákladná. V blízké budoucnosti tak neočekávám její rychlý rozvoj na dlouhých trasách. Nabízí se ovšem otázka, jak rychle se dočkáme nových, lepších baterií, které umožní násobně větší dojezd. K většímu rozvoji by jistě přispěla i rychle rostoucí dobíjecí infrastruktura. Z hlediska budoucnosti alternativních pohonů je zajímavá i myšlenka tlakování nákladních vodíkových vozidel na 700 bar jako u osobních vozů, čímž se zdvojnásobí jejich dojezd. Další zajímavou alternativou je HVO neboli ekologická nafta, na kterou letos převedeme v Rakousku zhruba 80 vozidel.



Lubomír Sasarák
manažer vozového parku
pro střední a východní Evropu
DHL Supply Chain

Ekologická varianta je součástí všech nabídek na transport, nabízíme různé možnosti, ať už se jedná o využití tahačů na alternativní paliva (HVO, LNG/BioLNG, CNG/BioCNG) nebo elektrická nákladní auta. V Německu testujeme nákladní vozidlo na vodík, ale jeho využití v praxi je zatím hudba budoucnosti. Aktuálně jsou k dispozici elektrická nákladní vozidla na platformě standard. Dají se využít pro různé druhy přeprav. Velké typy tahačů jsou schopné ujet podle výrobců již 350 až 500 km. Vzdálenost ale není jediný faktor, důležité je také, jaký maximální výkon můžeme při dobíjení použít. Co se týče vzdálenější budoucnosti, hodně bude záležet, jak se vyvine a zdokonalí technologie baterií. Velice slušné vyhlídky jsou v případě kombinace elektrického tahače a elektrického návěsu. Zde se již bavíme o dojezdu asi 800 až 900 km.

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

HLASUJTE NA LINKEDIN PROFILU SYSTÉMŮ LOGISTIKY V PŘÍŠTÍ ANKETĚ:

Budete letos investovat do automatizace a digitalizace provozu vaší společnosti?



Pište své komentáře na:

✉ systemylogistiky@atoz.cz



Diskutujte s námi na:

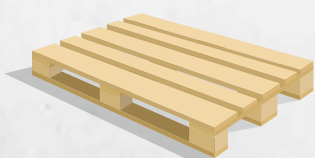
f [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky) in [systemylogistiky](https://www.instagram.com/systemylogistiky)

INZERCE

MÍT VÍCE ČASU NA SVOU RODINU?

Rodinnou logistiku si jistě nejlépe vyřešíte sami, ale my vaší firmě umíme pomoci s výzvami v celém dodavatelském řetězci tak, abyste mohli být doma o něco dříve. Jsme specialisté na skladování, celní služby, pozemní, leteckou a námořní přepravu.

Dokážeme optimalizovat celý váš supply chain i jeho dílčí nebo problematické části.



HERUS

... Váš partner v paletách

- NÁKUP A PRODEJ PALET
- KOMPLETNÍ PALETOVÝ SERVIS
- VYROVNÁVÁNÍ PALETOVÝCH KONT
- LICENCOVANÉ OPRAVY PALET
- RECYKLACE PALET
- EKOLOGICKÁ LIKVIDACE PALET



CHEMICKÝ PRŮMYSL: BEZPEČNOST JAKO NEJVYŠŠÍ PRIORITY

V českém hospodářství má výroba chemických látek a přípravků významné postavení, protože jsou na ni úzce navázána další odvětví zpracovatelského průmyslu, jako jsou výroba plastů a pryže, textilní průmysl, elektronický průmysl či automotive. Tento sektor představuje klíčový dodavatelský segment pro tyto oblasti, v poslední době ale čelil problémům způsobeným nedostatkem surovin nebo obalů, nárůstem cen vstupů včetně energií či poklesu výkonu celé ekonomiky.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

Logistika pro chemický průmysl je komplexní záležitost, která souvisí s bezpečností, dohledatelností i dostupností surovin. Jedním z důležitých trendů, který nastartovala nedávná pandemie, bylo hledání dodavatelů blíže konečné výrobě či spotřebě. Ukázalo se totiž, že dlouhé dodavatelské řetězce čelí v případě krizí značným výkyvům, které vedou k omezování nebo dočasnému uzavírání výroby.

SUROVINY I DODAVATELÉ JSOU PŘÍLIŠ DALEKO

Mnoho surovin potřebných v chemickém průmyslu pochází z Asie. Firmy, které sídlí v Evropě, se

snáží dodavatele přiblížit a tak učinit odolnější svůj dodavatelský řetězec. Pro tento trend nearshoringu ale hovoří také další skutečnosti. Snížení vzdálenosti mezi výrobními nebo distribučními centry a zákazníky vede ke snížení času dodání a nákladů na dopravu. To může vést k rychlejší reakci na poptávku zákazníků nebo spotřebitelů. Blízkost umožňuje lépe monitorovat kvalitu výrobků nebo služeb a rychleji řešit případné problémy.

Dalším důležitým faktorem je redukce rizika spojeného s globálními politickými a obchodními nestabilitami, které mohou ovlivnit dodávky zboží. Nearshoring přispívá k udržitelnosti díky snižování emisí způsobených dlouhými mezinárodními přepravami. Na druhé straně obvykle stojí vyšší náklady a často neexistence dodavatelů nebo nedostatečná kapacita jejich výroby.

„V posledních letech sledujeme dominující trend outsourcingu skladové logistiky, a to zejména v chemické oblasti,“ přidává další pohled na trendy v chemické logistice Daniel Bukovjan, vedoucí chemického skladu společnosti Jipocar Logistic. A pokračuje: „Důvodů outsourcingu je více, patří mezi ně zejména zdlouhavá a nákladná realizace i provoz chemického skladu a komplikovaná legislativa.“ Problémem je podle něj také nedostatek personálu s odborným zaměřením na CLP (Nařízení Evropského parlamentu a Rady ES č. 1272/2008 o klasifikaci, označování a balení látek a směsí) a ADR (Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road). Zkušenost Jipocar, který má 30 „chemických“ zákazníků, je taková, že klienti se raději věnují tomu důležitějšímu, tedy obchodní činnosti, a nikoliv logistice.



CHEMIKÁLIE POD DROBNOHLEDEM

Moderní technologie umožňují detailní monitoring skladovaných chemikálií od okamžiku doručení až po jejich využití nebo likvidaci. Systémy monitorování ve skladech často zahrnují senzory pro sledování teploty, tlaku, vlhkosti a dalších parametrů, které mohou ovlivnit stabilitu a bezpečnost chemických látek. Senzory jsou propojeny s centrálním systémem, který umožňuje operátorům rychle reagovat na jakékoli anomálie nebo potenciální rizika. Sledovatelnost pak zahrnuje pečlivé dokumentování každého kroku od příjmu až po výdej chemikálií, včetně informací o množství, stavu, původu a účelu použití. Tato transparentnost a sledovatelnost jsou klíčové jak pro dodržování předpisů, tak pro rychlou a efektivní reakci v případě nehody nebo havárie.

Vedle bezpečnostních hledisek se v oblasti skladování stále více prosazují digitalizace a optimalizace procesů. „Hlavním trendem je zejména práce s daty a vyšší standardy z pohledu bezpečnosti a dlouhodobé udržitelnosti,“ říká David Peterka, head of business development společnosti Fiege.

VELKÉ OBJEMY NA VELKÉ VZDÁLENOSTI

V přepravě chemických produktů hraje podstatnou roli železnice, a to díky své efektivitě, spolehlivosti a ekonomické konkurenceschopnosti. Výhody železniční dopravy zahrnují schopnost přepravit velká množství zboží (zejména bulk) na dlouhé vzdálenosti s nízkým rizikem nehody. Chemické produkty jako kapaliny, plyny nebo pevné látky jsou často přepravovány ve speciálních cisternových vozzech, které jsou navrženy tak, aby poskytovaly bezpečný a stabilní transport. Vozy jsou vybavovány systémy pro monitorování a sledování teploty, tlaku a dalších důležitých parametrů, což umožňuje rychlou identifikaci a řešení jakýchkoli potenciálních problémů.

„Méně celopaletových jednotek“

Prvkem měnícím vývoj skladové logistiky chemických produktů je změna expedičního balení, a to ve smyslu jeho velikosti. Před rokem 2020 bylo odesíláno více celopaletových jednotek, poslední roky nám ukazují pravý opak. Důvodů je více, ale zmínit můžeme například úsporné balíčky firem a v poslední době v agro oblasti změny v dotační politice státu.

**DANIEL
BUKOVJAN**
vedoucí
chemického
skladu
Jipocar Logistic



VLADIMÍR JOZÍFEK
site manager pobočky
Lovosice, Fiege

„Zlepšit provozní bezpečnost a efektivitu“

V poslední době jsme společně s našimi partnery provedli několik inovací v oblasti provozní bezpečnosti a efektivity skladu. Začali jsme s výstavbou nového regálového systému, který nám umožní lépe organizovat a skladovat naše zásoby. Současně jsme provedli modernizaci sprinklerového systému a rozšířili jsme ho v rámci skladu hořlavých kapalin, což zvýšilo naši schopnost rychle a účinně reagovat na případné požáry. Dalšími kroky bylo zvýšení počtu světlíků a úprava a modernizace EZS, což přispívá k zvýšení kapacity skladu pro skladování hořlavých látek. Pro ochranu venkovního prostoru před možným rozlitem kapalných látek v případě havárie jsme provedli stavební úpravy. Dále jsme ve spolupráci s naším klientem implementovali nový WMS, což nám umožňuje efektivněji sledovat a řídit pohyb zásob. Společně jsme modernizovali osvětlení na LED s pohybovými čidly, což nejen snižuje spotřebu energie, ale také zlepšuje bezpečnost prostředí. Zvýšili jsme i počet nákladových ramp, což pomáhá optimalizovat proces nakládky a vykládky citlivého zboží.

I když železniční nákladní doprava zaznamenala v poslední době výkyvy, přeprava chemických komodit roste. „Svou pozici v distribuci rafinérských produktů po železnici v České republice a Polsku posilujeme prostřednictvím spolupráce se společnostmi Lotos Kolej, která je – stejně jako my – součástí skupiny Orlen. Klíčovými kroky pro zajištění bezpečné a efektivní železniční dopravy, které provádíme, jsou instalace kompozitních zdří na železničních cisternách a zvýšení bezpečnosti přepravy LPG,“ říká Lada Gadas, tisková mluvčí skupiny Orlen Unipetrol, která jinak zajišťuje železniční dopravu prostřednictvím firmy Orlen Unipetrol Doprava.

KLÍČOVÁ ADR

Silniční přeprava chemikálií vyžaduje dodržování přísných předpisů a standardů, včetně správného označení nákladů, používání speciálních kontejnerů a obalů, a samozřejmě i školení řidičů. Bezpečnostní opatření zahrnují např. pravidelnou údržbu vozidel, monitorování teploty a tlaku nákladu a přípravná opatření pro případ havárie.

Klíčovým dokumentem pro silniční dopravu chemického zboží je Dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí (ADR – Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road), v aktualizované podobě ADR 2023, která platí pro roky 2023 a 2024. V ADR jsou následující třídy nebezpečných věcí: Třída 1 Výbušné látky a předměty; Třída 2 Plyny; Třída 3 Hořlavé kapaliny; Třída 4.1 Hořlavé tuhé látky, samovolně se rozkládající látky, polymerizující látky a znečistitelné tuhé výbušné látky; Třída 4.2 Samozápalné látky; Třída 4.3 Látky, které ve styku s vodou vyvíjejí hořlavé plyny; Třída 5.1 Látky podporující hoření; Třída 5.2 Organické peroxidy; Třída 6.1 Toxické látky; Třída 6.2 Infekční látky; Třída 7 Radioaktivní látky; Třída 8 Žíravé látky; Třída 9 Jiné nebezpečné látky a předměty.

Ke každé položce v různých třídách je přiřazeno tzv. UN číslo, což je čtyřmístné identifikační číslo látky nebo předmětu převzaté ze Vzorových předpisů OSN. Dále jsou uváděny klasifikační kódy nebezpečnosti látky nebo předmětu. Dohoda

zahrnuje také pravidla pro účely balení, kdy jsou stanoveny tři obalové skupiny v závislosti na stupni nebezpečí.

Z hlediska situace na trhu budou muset silniční dopravci i nadále přicházet s novými efektivními řešeními pro zlepšení konkurenceschopnosti. „Jako důležité kroky směrem k udržitelnějšímu přístupu k přepravě rafinérských produktů vnímáme investice do ekologičtějších vozidel a rozšíření vozového parku o moderní cisterny. To může zahrnovat i implementaci nových technologií, jako jsou kontejnery pro přepravu plynného vozidla, a optimalizaci přepravy na menší stanice pomocí zkrácených cisternových návěsů,“ vyjmenovává Lada Gadas ze skupiny Orlen Unipetrol, který pro silniční dopravu svých produktů využívá dceřinou firmu Petrotrans.

V další části se podíváme na novinky – ať už technické, procesní či projektové.

LOGISTICKÝ PROJEKT PRO AUTOMAX

„V loňském roce jsme ukončili roční projekt vyvolaný požadavky našeho klíčového zákazníka, společnosti AutoMax, který měl dva hlavní cíle – zlepšení práce s informacemi a optimalizaci procesů,“ informuje David Peterka. V rámci projektu došlo ke změně stávajícího WMS na nový WMS, konkrétně Kvados MyStock, který podle Davida Peterky umožňuje pracovat lépe s daty o zboží online a propojovat různá oddělení a systémy společnosti, jako např. obchod, supply chain finanční oddělení atd. Data se pak dají lépe analyzovat, což pomáhá k lepšímu plánování skladových zásob, a zejména prodeje. Druhá část projektu zahrnuje zvýšení kapacity a rozšíření skladu, optimalizaci layoutu od vstupu přes skladovací pozice a vychystávání až po předání dopravci nebo klientovi. „Změny a splnění dvou hlavních cílů má následně dopad na splnění všech požadavků vycházejících z českých zákonů a norem pro skladování tohoto typu zboží. Tyto podmínky jsou popsány v dokumentu Požárně bezpečnostní řešení a Standard Operation Process, s nimiž jsou seznámeni všichni pracovníci,“ vysvětluje David Peterka. A dodává: „Proces i napříkl řešení mimořádných událostí jsou pravidelně

kontrolovány a auditovány a tím je současně zajištěna vyšší bezpečnost pracovníků a celého provozu.“ (Projektu se věnujeme také samostatně v případové studii v jiné části tohoto vydání.)

WMS ŠITÝ NA MÍRU CHEMICKÉMU SKLADU

Jipocar Logistic vloni zavedl registraci nakládkových a vykládkových oken pro chemický sklad s přímým napojením na WMS, díky které lze řídit plynulost nakládek a vykládek desítek odbavených přepravních jednotek denně. Firma provozuje jeden z největších distributorů zaměřených chemických skladů v ČR v klasifikaci B. „Je vybaven speciální podlahou s chemickou odolností, paletovými regály s vně instalovaným EPS, stabilním hasicím zařízením typu sprinkler (v případě požáru je hašeno speciální pěnou jedno místo a nedochází k poškození ostatního zboží), moderní manipulační technikou a bezpečnostními prvky,“ vyjmenovává Daniel Bukovjan. Kromě látek výbušných, infekčních a radioaktivních lze uskladnit vše jako organické peroxidy, látky podporující hoření či toxické látky. WMS je postavený na míru chemickému skladu s možností online přístupu ze strany zákazníka a zvládne zaskladnit zboží s ohledem na jeho chemickou vlastnost, typ balení, výšku a hmotnost. Po vyskladnění celopalety nebo jednotlivých kusů lze objednavku avizovat a předat přepravci včetně značení POS (Přepravní obalový soubor) nebo dokladů s výpočtem bodů ADR. „Před několika měsíci jsme klientům obchodujícím s agrochemickými přípravky z důvodu změny legislativy, respektive traceability přípravků na ochranu rostlin, vyvinuli systém automatického hlášení o pohybu zboží na Ústřední kontrolní a zkušební ústav zemědělský,“ dodává Daniel Bukovjan.

„PODSTATNOU ROLI V PŘEPRAVĚ CHEMICKÝCH PRODUKTŮ HRAJE ŽELEZNICE, A TO DÍKY EFEKTIVITĚ, SPOLEHLIVOSTI A EKONOMICKÉ KONKURENCESCHOPNOSTI.“

ETCS NA NOVÁ VOZIDLA

Orlen Unipetrol informuje, že v oblasti železniční dopravy investuje do jednotného evropského vlakového zabezpečovače ETCS (European Train Control System). „ETCS provozujeme na devatenácti vozidlech, mezi nimiž jsou čtyři lokomotivy řady 753.6 (Bizon), osm lokomotiv řady 753.7 (Brejlovec) a sedm lokomotiv řady 383 (Vectron). Investice do ETCS činí téměř 200 milionů korun, přičemž zhruba 50 procent z této částky je financováno ze Státního fondu Dopravní infrastruktury a Operačního programu Doprava Ministerstva dopravy,“ říká Lada Gadas. Skupina dále plánuje do konce roku 2025 zařadit do své flotily další čtyři elektrické lokomotivy Siemens Vectron MS řady 383, celkově jich bude mít jedenáct. Uvažuje se i o použití lokomotivy na vodíkový pohon, která by zajišťovala provoz na vlečce. Orlen Unipetrol má také projekty zaměřené na zlepšení sledovatelnosti materiálů, jako je implementace čárových kódů ve skladech náhradních dílů, a investice do moderních technologií pro manipulaci s materiály, např. přechod z manipulační techniky s pohonem na elektřinu a následně na lithium-iontové baterie. Transparentnost a správu skladovacích procesů zvyšuje díky digitalizaci atestů k náhradním dílům.

ČEPRO PŘEVZALO ROBIN OIL

Jednou z velkých změn, která se nedávno odehrála na petrochemickém trhu a souvisí s logistikou a dopravou, je akvizice čerpacích stanic Robin Oil firmou Čepro. Státem vlastněná akciová společnost zařadí 75 nově nabytých pump do své sítě EuroOil. Robin Oil je dlouholetým odběratelem pohonných hmot od Čepra s prodejem 150 milionů litrů ročně. „Významný potenciál má Robin Oil v oblasti alternativních energií – v síti prozatím vůbec

„Kratší cisternové návěsy pro menší stanice“

V rámci silniční dopravy se přizpůsobujeme trendům čistší mobility a plánujeme rozšíření vozového parku o ekologičtější alternativy včetně kontejnerů pro přepravu plynného vodíku a zkrácených cisternových návěsů pro efektivnější zásobování menších stanic. V oblasti skladování se Orlen Unipetrol zaměřuje na modernizaci skladovacích prostorů pro chemikálie a náhradní díly. Projekty, jako jsou skladové kontejnery pro chemické látky a implementace čárových kódů na skladových polozkách, umožňují efektivnější správu a sledování skladových zásob.

LADA GADAS
tisková mluvčí
Orlen Unipetrol



nebyly v nabídce. Ve spojení hledáme i další synergie, ať už jde o logistiku, širší využití fleetových karet nebo nabídku doplňkových služeb,“ informuje generální ředitel Čepra Jan Duspěva.

NOVÉ STANICE NA VODÍK I BIOLNG





Je-li řeč o alternativních energiích, lze připomenout postupný rozvoj vodíkové infrastruktury. Čepro vloni otevřelo čerpací stanici na vodík ve Mstěticích u Prahy. Umožňuje plnit všechny typy vodíkových vozidel včetně osobních vozů, nákladních vozů, autobusů a také vysokozdvizných vozíků. Základní investice činila 800 000 eur a hlavním dodavatelem technologie byl IDOPS (technologie pochází od společnosti Wolf tank Adisa). Vloni svou první vodíkovou stanici otevřela na pražském Barrandově také skupina Orlen. Do roku 2030 chce Orlen Unipetrol provozovat 28 vodíkových plnicích stanic a dva vodíkové distribuční terminály pro železniční dopravu v Litvínově a Neratovicích.

Novinku pro oblast alternativních paliv letos oznámil také řetězec Lidl, který při přepravě zboží využívá bioLNG. Ve flotile má sedm tahačů na zkapalněný biometan a do konce roku by jich mělo přibýt minimálně deset. Vozy tankují v síti GasNet, konkrétně na šesti plnicích, a to v Hradci Králové (D11), v Jazlovicích u Říčan (D1), v Klecanech u Prahy (D8), Mladé Boleslavi (D10), Nýřanech (D5) a Kaplicích (budoucí D3).



FOTO: Jason Mitrione, Unsplash

Jaké vnímáte
trendy v chemické
logistice?

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

TRHU VĚŘÍME, V MOŠNOVĚ STAVÍME DÁL SPEKULATIVNĚ

Do skupiny Concens Investments patří především pilotní projekt Ostrava Airport Multimodal Park, který firma rozvíjí více než šest let a jež společně se svým výrobním parkem v Nošovicích zčásti exitovala nadnárodnímu investičnímu fondu. „V ČR jsme také vybudovali dvě servisní centra pro Linde Material Handling a v současné době pracujeme na otevření nových klíčových lokalit, které by měly ztrojnásobit velikost našeho současného portfolia. Letos cíluje až zdvojnásobit plochu spravovaných areálů,“ říká Tomáš Novotný, výkonný ředitel společnosti Concens Investments.

Vášim největším projektem určeným pro 3PL nebo lehkou výrobu je Ostrava Airport Multimodal Park. Jaké jsou hlavní charakteristiky tohoto parku?

Ostrava Airport Multimodal Park (OAMP) je jedním z prvních soukromých multimodálních parků v rámci České republiky, který spojuje výhody napojení na železniční síť pomocí naší vlastněné a vybudované železniční vlečky, přímé blízkosti Letiště Leoše Janáčka, které operuje především cargo dopravce, a soukromého logistického a výrobního areálu pro silniční dopravu. Společně s perfektním napojením na dálniční síť a s dostupností pracovní síly tak vytváří ideální základnu pro logistické a výrobní společnosti.

Lokalita kolem ostravského letiště se dynamicky rozvíjí a stává se významným bodem při pohybu zboží mezi Českem, Polskem, Slovenskem či Maďarskem, a to ve třech dopravních módech. Z jakých dalších výhod mohou nájemci těžit?

Kromě již zmíněných předností při kombinaci multimodální dopravy jde především o připravenost areálu. V současné době máme pod stavebním povolením dalších 95 000 m² logistických a výrobních prostor, které doručíme do sedmi měsíců od podpisu nájemní smlouvy. Dalším faktorem je i skutečnost, že tuto nabídku jsme aktivně navýšili, neboť společnost Concens spustila spekulativní výstavbu dalších 120 000 m² ploch na sousedních pozemcích v přímém sousedství letiště, které dodáme na trh ke konci tohoto roku ve specifikacích třídy A průmyslových nemovitostí. Chceme tak poskytnout maximální flexibilitu a dostupnost pro budoucí klienty.

Přiblížil byste portfolio současných nájemců?

Je těžké vypíchnout zásadní nájemce, a neopomenout některé z nich, nicméně mezi naše partnery patří především společnost MSC, která operuje kontejnerový terminál v rámci areálu OAMP, dále společnost ABB, pro kterou jsme v rámci areálu vybudovali hi-tech výrobní centrum pro výrobní automatizaci a robotizaci. Dalšími klienty jsou Continental, Česká pošta, DHL, Geis, Rhenus, PST CLC a další.

Průmyslový realitní trh vloni trochu ochladl, přesto poptávka po kvalitních nemovitostech trvá. Jaké aktuální trendy na trhu vnímáte?

Souhlasím s tím, že došlo k celkovému poklesu poptávek. Registrujeme i zastavování již běžících tendrů. Zdá se mi však, že až na výjimky se jedná o projekty menšího rozsahu. Na trhu jsou stále nadnárodní hráči, kteří usilují o nové lokality pro konsolidaci byznysu. V době minulého propadu ekonomiky to byl zcela identický scénář. Společnosti hledaly úspory, zbavovaly se svých majetků a konsolidovaly v pronajímaných skladech. Očekávám, že toto bude obdobný případ. Pro investory je důležité zachovat chladnou hlavu a věřit trhu, který jistě zase posílí. Proto jsme se odhodlali spustit



TOMÁŠ NOVOTNÝ, Concens Investments

spekulativní výstavbu 120 000 m² ploch k pronájmu. Na druhou stranu jako důsledek ochladnutí vidíme i odliv velkých kapitálových fondů z regionu CEE, což my ale vnímáme jako příležitost pro náš soukromý kapitál, který v příštích letech hodláme do developmentu v ČR uvolňovat.

Důležitými atributy trhu v roce 2022 a 2023 byly ceny energií, které přispívaly k výraznému zvýšení provozních nákladů nájemců. Realizovali jste ve svých nemovitostech nějaké úsporné projekty?

Je dobré, že celý proces úsporných aktivit je podpořen i ekonomickým meritem a nájemci chápou nutnost investic do úsporných opatření. Myslím si, že je chybné tlačit na zvyšování developerských standardů ve věcech, ze kterých benefituje pouze nájemce. Například zvyšování úrovně certifikací budov by bez finanční kontribuce nájemců a společného uvědomění nebylo možné. V naší společnosti připravujeme veškeré projekty tak, aby splňovaly nejvyšší tržní standardy a možnost instalace FVE, přičemž třeba osvětlení LED je již standard. Plánujeme výstavbu hal s tepelnými čerpadly, která by

mohla nahradit vysoce emisní konvenční plynové sahary. Velkým benefitem, kterým náš OAMP park v Mošnově přispívá ke snížení uhlíkové stopy, je již zmiňované využití železniční dopravy.

Jaké má Concens plány do budoucnosti?

Zahájili jsme další etapu rozvoje areálu OAMP v Mošnově, a to výstavbou spekulativních 120 000 m² prémiových průmyslových ploch. Do konce roku bychom rádi dokončili akvizici minimálně dvou nových lokalit v ČR a rádi bychom se zabývali myšlenkou diverzifikace portfolia například prostřednictvím developmentu datových center. Ve skupině bychom se chtěli také více soustředit na alternativní využití energie, například bateriová úložiště či poskytování energetických služeb pro nájemce. Máme připraveny finanční prostředky na investici do strategických lokalit a rádi bychom se soustředili i na dlouhodobější pozemkové akvizice.

CONCENS
INVESTMENTS

www.concens.cz



Strategie vyšších zásob se nám vyplatila během dodavatelské krize, potom už méně

O LOGISTICE KOUPELEN A KUCHYNÍ S PAVLEM HAMPEJSEM, SIKO

SIKO je největším prodejcem koupelnového a kuchyňského vybavení s obrátem přes šest miliard korun. Na kraji jihočeských Čimelic vlastní rozsáhlý areál s centrálou, sklady, showroomem i rodinným muzeem. V současnosti jde o jedinou logistickou centrálu firmy, která přijímá zboží z celého světa a dodává do převážné části Evropy. Provedl nás supply chain director Pavel Hampejs.

Rozhovor vedl **Stanislav D. Břeň**

Pavel Hampejs.

FOTO: SIKO (1×), Stanislav D. Břeň (5×)

Loni jste rozšířili skladové kapacity v centrálním skladu v Čimelicích. Kolik zboží sklad aktuálně pojme?

V současné době jsme schopni uskladnit přes 65 000 palet na ploše 30 000 metrů čtverečních zateplených skladů se zakládací výškou 11 metrů. K dispozici máme i další plochy pro skladování o velikosti okolo 5000 metrů čtverečních. Pokud bychom započítali i sklady na našich pobočkách, pak lze hovořit o 200 000 paletových pozic.

V části haly skladujete poměrně těžký sortiment, což mělo vliv na nosnost použitých regálů a únosnost podlah. Jaká jsou další specifika, která provázejí skladování vašeho sortimentu?

Máme velmi různorodý sortiment, což je v našem odvětví běžné. Při stavbě nové skladové haly, která byla zkolaudována v loňském roce, jsme museli předem počítat i s tím, že tam umístíme nejtěžší sortiment, tedy dlažby a obklady. Protože jsme tuto halu o ploše 10 000 metrů čtverečních přistavovali ke stávajícím halám, bylo nutné vyřešit výškový rozdíl daný místním členitým terénem. V některých částech bylo nezbytné dorovnat

až osmimetrový výškový rozdíl a celou stavbu následně zabezpečit hlubokými piloty a nestandardně silnou podlahou.

Využíváte ve skladu nějaké automatizované nebo robotizované technologie? Nebo o takových možnostech uvažujete?

V současné době tyto technologie nevyužíváme. Před realizací poslední konvenční haly jsme si dělali ekonomickou studii ohledně využití automatizovaného sila pro skladování a výdej dlažeb, nicméně z ekonomického hlediska by jeho implementace pro nás nebyla rentabilní. S růstem objemu našich e-commerce aktivit a orientací na expanzi do zahraničí aktuálně zvažujeme dva nové projekty, a to systém Autostore pro skladování a výdej drobného zboží a poloautomatizaci pracoviště pro balení e-shopových zásilek.

Jaké technologie využíváte pro sledování a řízení skladových zásob?

„Podíl e-shopových prodejů se pohybuje okolo 30 procent obrátu společnosti a nadále roste.“

V současné době kombinujeme dva systémy pro řízení zásob v našem centrálním skladu. A to řízení zásob jak přímo v SAP, tak především pomocí softwaru Veritico od společnosti Logio. Tento software



využíváme i pro doplňování zásob zboží na našich pobočkách v České republice a na Slovensku.

Jakým způsobem se vyrovnáváte se sezonními výkyvy poptávky? Lze uspokojivě predikovat poptávku a návazně plánovat logistické toky?

Náš sortiment nepodléhá výrazné sezonnosti. Změny v objemu prodeje jsou spíše řízené našimi promočními aktivitami.

Z jakých zemí či kontinentů k vám zboží nejčastěji přichází a jak důležitá je ve strategii firmy okamžitá dostupnost zboží pro interní i externí zákazníky?

Strategie dostupnosti zboží pro naše zákazníky je klíčová, proto se snažíme držet vyšší skladové zásoby. To se nám vyplatilo například před dvěma lety, kdy došlo na trhu k výpadkům zboží a prodloužení

Pavel Hampejs v číslech

01/2022: Ve společnosti SIKO koupelny & kuchyně se stává **supply chain directorem**.

11/2011: Nastupuje do společnosti Unilever CR, nejdříve na pozici **customer service manager CR&SR**, od července 2015 do prosince 2021 je **supply chain managemem**.

06/2008: Stává se **supply chain operations managemem** ve společnosti Philips, v níž působí do dubna 2010.

2002: Vystudoval **Vysokou školu ekonomickou** v Praze.

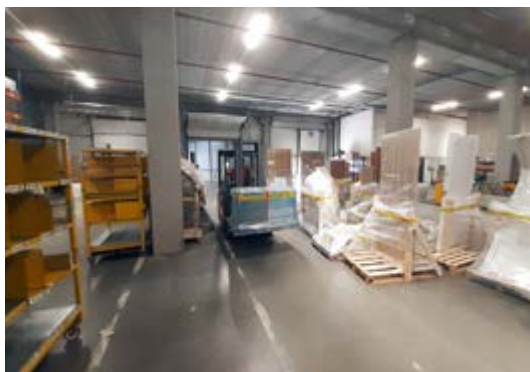
1999: Začíná pracovat pro společnost Unilever CR, na pozici **planning manager Foods** působí devět let.

položek, které držíme skladem, zároveň si mohou u nás vybrat i zboží na objednávku z katalogů našich dodavatelů, které jim objednáme a doručíme. Většinu našich poboček zavázíme denně. Do největších poboček pak zavázíme vybraný sortiment napřímo od našich dodavatelů. Při distribuci zboží na naše pobočky spolupracujeme s desítkami přepravců, a to především při importu zboží a exportu do zahraničí. Využíváme i lokální dopravce, například Šikotrans.

zákazníkům doručí zásilku na adresu, pravidelně dovážíme zboží i našim B2B partnerům, a to ve spolupráci s našimi smluvními přepravci.

Jaké jsou nejdůležitější metriky, které používáte k hodnocení výkonu vaší logistiky a dodavatelského řetězce?

Zaměřujeme se především na vysokou kvalitu a servisní úroveň našich služeb pro naše zákazníky



dodacích lhůt od dodavatelů. Vyšší zásoby nám výrazně pomohly tyto výpadky překonat a zajistit tak pro zákazníky okamžitou dostupnost zboží. Dodavatele máme téměř z celého světa, z evropských zemí i ze zemí mimo Evropskou unii.

Změnily váš přístup ke skladovým kapacitám a optimalizaci zásob krizové zkušenosti načerpané od vypuknutí pandemie přes dodavatelско-odběratelskou až po energetickou a inflační krizi?

Jak jsem zmínil, strategie vyšších zásob se nám vyplácela v době dodavatelské krize, na druhou stranu nás dohnala v době, kdy výrazně stouply úrokové míry a držení vyšších zásob bylo spojeno s vyššími náklady. V té době jsme implementovali program na optimalizaci skladových zásob. Ten nám přinesl úsporu v hodnotě zásob přes sto milionů korun.

Máte 38 prodejen v Česku a 13 na Slovensku. Jakým způsobem se zboží dostává z distribučního centra v Čimelicích do kamenných obchodů?

Při plánování velikosti zásob na pobočkách a jejího doplňování nám pomáhá software Veritico. Současně nám chodí objednávky přímo z prodejen. Naši zákazníci si mohou vybrat z asi 16 tisíc

Provozujete také e-shop. Kolik procent zboží je prodáno tímto způsobem a jak se odlišuje logistika napojená na online prodej?

Podíl e-shopových prodejů se pohybuje okolo 30 procent obratu společnosti a nadále roste. Navíc je tento kanál pro nás klíčový pro plánovanou expanzi do zahraničí. Naší prioritou je především kvalita poskytovaných služeb a spokojenost našich zákazníků. Pro distribuci e-shopových přeprav využíváme především služeb DHL, PPL a Zásilkovny.

Kolik e-shopových zásilek vyexpedujete denně z Čimelic?

Přibližně jde o 500 objednávek denně, ale podobný počet si zákazníci vyzvedávají na prodejnách. Vratky z online prodeje tvoří 1-2 procenta všech doručených zásilek.

Pro Maďarsko využíváte pouze e-shopové B2C zásilky, nebo zde fungují třeba partnerské výdejny či pick-up boxy?

Pro distribuci B2C objednávek do Maďarska spolupracujeme s přepravními společnostmi, které

i obchodní partnery. Z hlediska optimalizace se díváme na velikost zásob v absolutní hodnotě a její vyjádření v dosahu zásob. Dále samozřejmě sledujeme naše nákladové ukazatele a ukazatele měřící operační efektivitu skladu.

Zboží pro e-shopové objednávky balíte do použité kartonáže. Jakou máte odezvu od koncových zákazníků?

Naši zákazníci tento krok vnímají velmi pozitivně. Dáváme tak společně použitým krabicím druhou šanci. Místo slisování a likvidace zůstanou v oběhu. Udržitelnost je pro nás zásadní, je to téma, které rezonuje.

Jakými dalšími způsoby se v rámci logistiky nebo packagingu snažíte redukovat uhlíkovou stopu?

Zaměřujeme se na lepší vytěžování přeprav, tedy optimalizace ložení zboží na paletách, vytěžování kamionů. Usilujeme o to, aby naši přepravci měli moderní flotilu. Úspěšně pokračujeme v budování sítě vlastní fotovoltaické elektrárny na našich budovách a logistických halách a přemýšlíme o možnostech agregace elektriny například pomocí elektrolyzérů na vodík. Prošli jsme dvěma

„Přemýšlíme o možnostech agregace elektriny například pomocí elektrolyzérů na vodík.“

cirkulárními scany odpadu s analýzou odpadových toků. Díky implementaci doporučené strategie nakládání s odpady a jejich opakovanému využití jsme dosáhli významných úspor v nákladech i emisích oxidu uhličitého a snížili jsme množství papírového, respektive lepenkového odpadu téměř o třetinu.

Zmínil jste fotovoltaickou elektrárnu. Jaká je její kapacita a jak velkou část lokální spotřeby jí průměrně pokryjete?

V současné době má výkon téměř 500 kilowattpeaku a pokrývá přibližně třetinu naší spotřeby. V polovině letošního roku plánujeme spuštění další elektrárny o výkonu 798 kilowattpeaku. K této elektrárně bude připojena i baterie s kapacitou jedna megawatthodina, kterou budeme využívat ve skladu pro nabíjení naší manipulační techniky. Předpokládáme, že po spuštění této elektrárny budeme schopni pokrýt naši spotřebu ze 70 až 80 procent.

Centrální sklad v Čimelicích

Skladové prostory v Čimelicích tvoří celkem pět hal, poslední o ploše 10 000 m² přibyla v loňském roce a vystavěla ji společnost Metrostav. Centrální sklad obsluhuje síť vlastních prodejen, velkoobchodní i e-shopové aktivity. Haly mají na výšku až 14 metrů se zakládacím patrem v 11 metrech. Skladové prostory zahrnují 30 000 metrů čtverečních a 65 000 paletových pozic. Denně tu příjmem a vyexpedují zboží pro třicet kamionů. Skladem drží 16 000 výrobků, dalších 40 000 přes sklad jen „proteče“ – to jsou případy, kdy si zákazník objedná zboží např. na prodejně z katalogu dodavatele, které nedrží společnost skladem, produkt pak musí

fyzicky projít přes sklad. Na tři směny zde pracuje přibližně 100 skladníků.

Převážnou většinu skladu tvoří stacionární příhradové regály od firmy Stow s vysokou nosností, protože se do nich ukládá např. těžká dlažba. Manipulaci obstarává technika značky Jungheinrich, v omezeném počtu pak Linde Material Handling. V současnosti SIKO nedspouje žádnou pokročilejší skladovou techniku, která by automatizovala nebo robotizovala Intralogistické procesy. Do budoucna se ale zvažuje systém kubického skladování malých položek, např. Autostore, a poloautomatizované řešení pro pracoviště balení e-shopových zásilek.

V letošním roce bude dokončen úsek dálnice mezi Příbramí a Pískem. Bude pro vás mít významnější přínos?

Dokončení každého úseku dálnice pomůže zrychlit dopravu a zkrátit časy přeprav. V tom nám těchto 32 nových kilometrů určitě pomůže. Na druhou stranu se nám nový úsek dálnic z důvodu

nárůstu mýtných poplatků promítne do nákladů na přepravu.

Co nového v logistice plánujete pro následující měsíce či léta?

Připravujeme další expanzi do zahraničí a efektivní logistika je samozřejmě nutnou podmínkou.



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



4 poznatky Pavla Hampejse o logistice společnosti SIKO:

S růstem objemu našich e-commerce aktivit a orientací na expanzi do zahraničí zvažujeme dva nové projekty, a to systém Autostore pro skladování a výdej drobného zboží a poloautomatizaci pracoviště pro balení e-shopových zásilek.

Sortiment nepodléhá výrazné sezonnosti. Změny v objemu prodeje jsou spíše řízené našimi promočními aktivitami.

Program na optimalizaci skladových zásob nám přinesl úsporu v hodnotě zásob přes sto milionů korun.

Dodavatele máme téměř z celého světa, z evropských zemí i ze zemí mimo Evropskou unii.

S touto strategií je spojena i loňská akvizice společnosti Livea, významného e-shopu s koupelnovým zbožím ve Francii a dalších evropských zemích. Zaměřujeme se na optimalizaci logistiky v rámci celé Evropy. Pokračujeme v dalším zkvalitňování procesů balení e-shopových zásilek a optimalizaci skladování menších produktů.

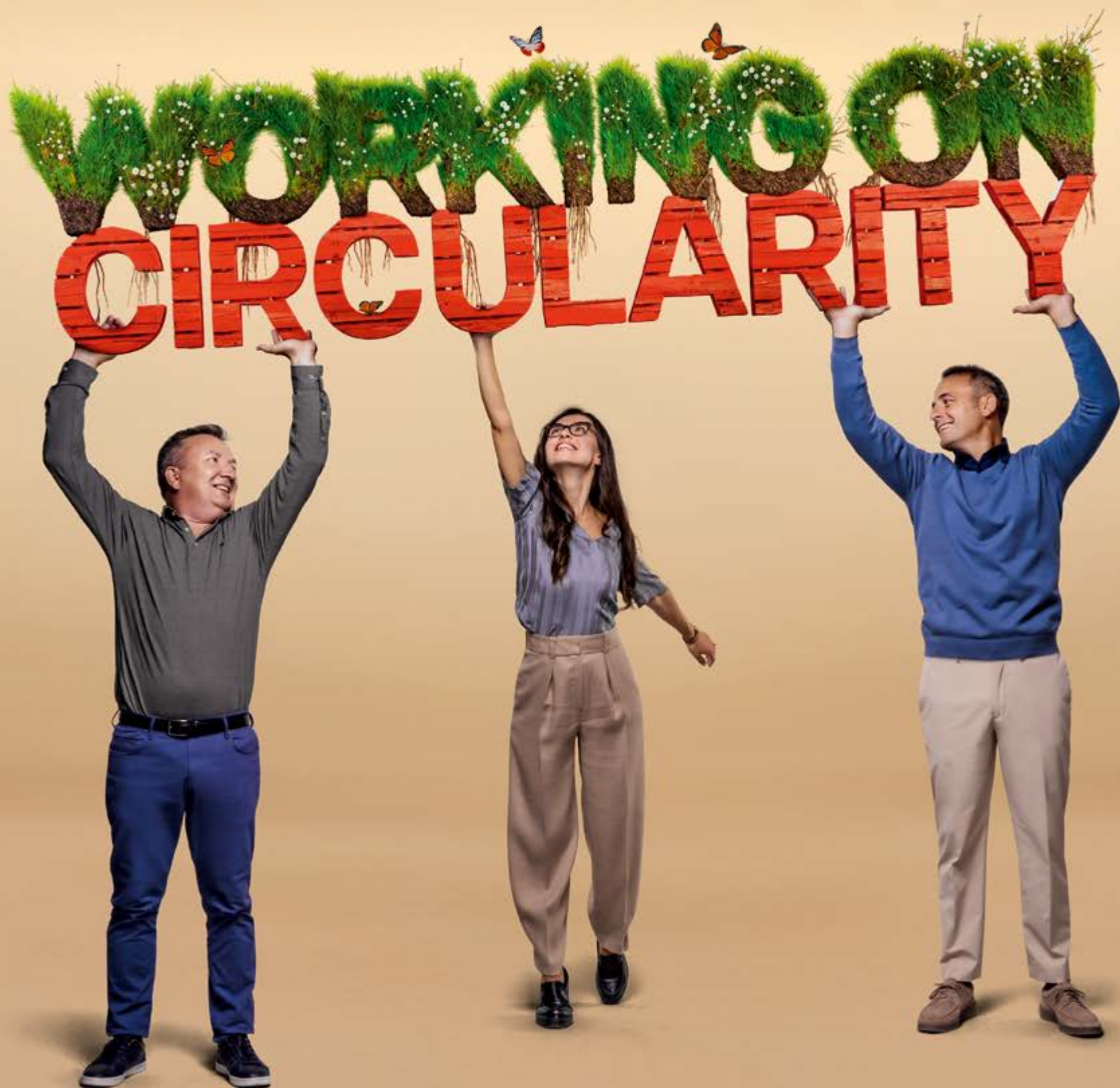
Budete moci využít skladové kapacity řetězce Livea?

Livea má centrální sklad ve francouzských Metách. Už když SIKO v roce 2022 kupovalo majoritu této firmy, velmi se zvažovaly logistické možnosti. Aktuálně není ještě o ničem rozhodnuto, ale je pravděpodobné, že centrální sklad společnosti Livea se výrazně rozšíří. A SIKO bude tyto kapacity využívat. V současnosti dochází k datovému propojení na úrovni podnikového systému SAP.

Ptejte se Pavla Hampejse

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

Principy oběhového hospodářství – alfa a omega našeho podnikání. Každý den, již více než 30 let. Jsme hrdí na to, že jsme součástí oběhového dodavatelského řetězce a neustále se posouváme vpřed. O Vaše zboží pečujeme tím nejudržitelnějším způsobem a vytváříme lepší svět pro budoucí generace. Přidejte se k nám! **It's in your hands.**



MĚSTSKÉ LOGISTICE BY POMOHLA LEPŠÍ SPOLUPRÁCE S MUNICIPALITAMI

Městská logistika patří mezi nejnáročnější, nejsložitější a nejdražší části doručovacího řetězce. Její význam se ještě prohloubil v době covidu, kdy enormně narostla poptávka po e-commerce, která síce v posledních dvou letech spíše stagnuje, ale firmy i koncoví zákazníci si na rychlé, a především přesné doručení vyklí.

Článek připravila **Martina Vampulová**

Zatímco tlak ze strany zákazníků právě na rychlost a přesnost stoupá, doručovací firmy se potýkají s neprůjezdnými ulicemi, které blokují dopravní zácpy, v některých evropských městech také s úplným zákazem vjezdu konvenčních vozidel do jejich center, s nedostatkem prostoru pro parkování na jedné straně a snahou o udržitelnost na straně druhé. Kdo se chce udržet na předních příčkách v pomyslném závodu o zákazníka, musí se intenzivně zaměřit na kvalitní plánování tras, efektivitu doručování a investice do bezemisních vozidel, kol a elektroskútrů. Pomoci by také mohlo zlepšení spolupráce s municipalitami.

„Pro nás je klíčové efektivní využití dat a moderních technologií, které se s rozmachem umělé inteligence a strojového učení stále zdokonalují a umožňují nám efektivně alokovat adekvátní množství vozů a kurýrů pro danou oblast a plánovat trasy tak, aby počítaly nejen s aktuální situací, ale i s vývojem příštích hodin a dnů. Význam pokročilých analýz dat a práce s modelací budoucnosti bude podle mého názoru i nadále růst a logistické

firmy budou moci dělat čím dál kvalifikovanější rozhodnutí, což povede mimo jiné ke zvyšování rychlosti bez zásadního zdražování služby,“ říká Martin Marek, provozní ředitel technologicko-logistické společnosti Dodo. V souladu s touto strategií představili loni v Dodo hned několik technologických řešení, která fungují na vlastní logistické platformě Gaia. Platforma analyzuje množství dat, na jejichž základě optimalizuje veškeré procesy a maximalizuje kapacitu vozového parku. Součástí je nově např. pokročilý AI prediktor, který dokáže na základě nasbíraných dat s pomocí umělé inteligence předpovídat objednávky zákazníků v dané oblasti na dva týdny dopředu, a to s přesností na konkrétní hodiny a s chybovostí, kterou se konzistentně daří držet pod 10 procent. Kromě toho Dodo začalo s testováním nástroje dynamické cenotvorby, který umožňuje obchodníkům nastavit cenu dopravy v reálném čase na základě aktuální poptávky. „Pokračujeme také s rozvojem zónové logistiky, která funguje na principu sdílení vozidel i objednávek v rámci určité oblasti s cílem maximalizovat využití každého dopravního prostředku a co nejvíc

zkrátit cestu k zákazníkovi. Jde o vysoce efektivní a ekologicky šetrný koncept městské logistiky, který řeší více problémů naráz – snižuje se provoz na komunikacích, emise způsobené dopravou a v konečném důsledku i ceny za doručení,“ dodává Martin Marek.

TLAK NA SNIŽOVÁNÍ EMISÍ I EFEKTIVITU DORUČOVÁNÍ

Na city logistiku se intenzivně zaměřuje posledních několik let i korporátní oddělení výzkumu a vývoje logistického providera Dachser. Výsledkem je mimo jiné soubor nástrojů a opatření Tool Box, který mohou využít všechny pobočky k získání metodiky, nástrojů i sdílení zkušeností a vytvořit tak řešení na míru dané metropolitní oblasti. Obecně se při realizaci městské logistiky Dachser zaměřuje na snižování emisí a efektivitu doručování. „Po celé Evropě zavádíme koncept Dachser Emission-Free Delivery pro realizaci bezemisního zásobování center velkých měst a pomocí našich nástrojů se snažíme o maximální vytížení vozidel při doručování i svozu zásilek a efektivní plánování tras,“ vysvětluje obchodní ředitel Dachser Czech Republic Jan Polter. Provider už v roce 2020 spustil distribuci kusových a balíkových zásilek pomocí nákladních elektrokol z cyklodepa v Praze, od února dalšího roku pak zahájil distribuci paletových zásilek e-cargokolem.

DOPRAVCI VOLAJÍ PO ROZŠÍŘENÍ MIKRODEP

Právě zřízení dvou mikrodep v Praze – u Anděla a na Florenci – hodnotí zástupci všech oslovených



JAN POLTER
obchodní ředitel
Dachser Czech Republic

„Bezemisně pro osm městských částí Prahy“

Naše bezemisní doručování v centru Prahy nyní zahrnuje osm městských částí, které jsou obsluhovány speciálním e-kolem CT4L s přívěsným zařízením pro europaletu Bicylift. Koncept byl v roce 2022 implementován i pro rozvozy zásilek v centru Hradce Králové. V témže roce 2022 byla také bezemisní trasa dále rozšířena o úsek Kladno – cyklodepo Praha. Ten je obsluhován plně elektrickým vozidlem MAN eTGE 3,5 t s nákladovým prostorem pro čtyři palety a nosností 900 kg. V Praze využíváme mikrodepo na Florenci, stáli jsme u jeho zrodu a nyní už je etablované do našeho konceptu bezemisní city logistiky. V Hradci Králové díky blízkosti pobočky k centru města zásobujeme bezemisně napřímo.



FOTO: PPL

„Rozhoduje pečlivá optimalizace tras“

Pro nás je velmi důležitá optimalizace tras, tedy aby kurýr zbytečně netrávil na cestě moc času a tím pádem nezatěžoval dopravu. A samozřejmě aby na sebe jednotlivé závozy perfektně navazovaly a doručení bylo rychlé a efektivní i s ohledem na unikátní hodinové doručovací okno, které je součástí našich služeb při doručování na soukromé adresy a je zákazníky vyžadováno.

MILOŠ MALANÍK,
generální
ředitel,
DPD



fírem jako pozitivní krok pro doručování zásilek v hlavním městě. „Tato depa jsou pro nás velmi důležitá při závozech širšího centra města. Doručení cyklokurýry má výhodu v tom, že pokud je v ulicích zácpa, doručí balíček mnohem rychleji a dostanou se samozřejmě i tam, kde může mít běžná dodávka problém. A to nejen s vjezdem, ale i parkováním. Jednoznačným pozitivem tohoto způsobu přepravy je snížení hlukového i emisního zatížení center měst,“ říká k tomu generální ředitel DPD Miloš Malaník. Nicméně ani jedno z dep neslouží

primárně jako crossdock pro zásilky, ale pouze pro efektivnější a rychlejší distribuci zásilek v těsné blízkosti koncových zákazníků.

„Pro nás by bylo největší pomocí, kdyby se podařilo nalézt vhodné prostory na plnohodnotná mikro-depa, která by mohla využívat i další elektrovozidla, ne pouze kola. Povaha balíkové logistiky neumožňuje ve všech lokalitách a vždy vyloučit velkoobjemové dopravní prostředky a dochází tak prakticky k duplikování doručovacích tras,“ připomíná Pavel

Včela, ředitel GLS Česká republika. S obtížemi se nejen GLS setkává v některých městech při hledání vhodných lokalit pro umístění balíkomatů. Právě na budování sítě výdejních míst, třeba solárních balíkomatů, se některé firmy v rámci snižování uhlíkové stopy přeprav v centrech měst zaměřují. Dalším důležitým krokem je už zmiňované větší využívání bezemisních vozidel různých kategorií – od elektrických cargokol přes různá elektrovozítka až po velké dodávky na elektrický pohon.

INZERCE

VGP PARK ČESKÉ BUDĚJOVICE

Potřebujete více prostoru?

Vytváříme parky pro vaše logistické, průmyslové a obchodní aktivity
CELKEM 438 619 m² / PRONAJÍMATELNÁ PLOCHA CA 130 000 m² / JEDNOTKY OD 1 500 m²
www.vgpparks.eu / nela.kadlecova@vgpparks.eu / +420 702 203 633



NEMOŽNOST ZAPARKOVAT

Kromě neprůjezdných center měst trápí kurýry velmi obtížné parkování, na některých místech nemohou při vykládce balíků vozidla zaparkovat vůbec. Parkovat ve větší vzdálenosti od cíle pak často není reálné kvůli velkému objemu balíků až do hmotnosti 31,5 kg na balík. „Snažíme se co nejvíce nasazovat cyklo nebo pěší kurýry, to ale také není univerzálním řešením, zejména z hlediska počasí, hmotnosti balíků a počtu zásilek. Zákazníci také chtějí mít svoje balíčky doma rychle a včas, takže neustále optimalizujeme naše trasy a často

„Nejvíce výdejních míst na obyvatele, ale...“

Česká republika má v současnosti nejvyšší počet výdejních míst na obyvatele z celé Evropy. To jistě city logistice pomáhá, na druhou stranu je ale její brzdou byrokracie a často malá angažovanost samospráv při spolupráci na budování balíkových služeb pro občany. Rovněž podpora elektromobility u balíkové logistiky v České republice je prozatím pozadu za ostatními zeměmi.

PAVEL VČELA
ředitel
GLS Česká
republika



„Tři hlavní opatření pro city logistiku“

V oblasti city logistiky v České republice bychom mohli situaci zlepšit přijetím několika opatření, která by přispěla k efektivnějšímu a udržitelnějšímu rozvoji městských dopravních a distribučních systémů. Mezi taková opatření patří například zavedení bezemisních zón s omezením vjezdu do centra města, podpora zelené logistiky a zamezení vjezdu standardních dopravních prostředků a upřednostnění alternativních způsobů doručování.

MARTIN MAREK, provozní ředitel, Dodo

FOTO: DPD



není možné ani smysluplné, aby se kurýr vracel do cyklopeda několikrát,“ uvádí generální ředitel DPD Miloš Malaník. Vzhledem k tomu, že podmínky pro doručování ve městech se spíše zhoršují, je podle něj třeba neustále vymýšlet nové způsoby, jak zajistit spolehlivost dodání. „Kromě už zmíněné precizní optimalizace tras, rozsáhlé sítě výdejních míst a boxů nejen pro zásilky směřující přímo do nich, ale i pro zásilky neúspěšně doručené na adresy

příjemců využíváme již dostupných (sdílených) kapacit, které se na území metropole pohybují. Spolupracujeme proto se společnostmi Liřtago Network, Cargo-Bajkeři nebo nově i se společností Bevy,“ dodává Miloš Malaník.

CITY LOGISTIKA SOUČÁSTÍ ÚZEMNÍCH PLÁNŮ?

Zlepšení situace v oblasti městské logistiky by podle všech oslovených firem určitě pomohlo několik zásadních kroků. Jednak by to měla být vhodná státní podpora bezemisní flotily a investice do lepší infrastruktury veřejných nabíjecích míst, protože chybí dostatek rychlonabíjecích stanic s možností parkování nákladních e-vozidel. Dále pak přijetí koncepce a zvýšení efektivity v budování sítě samoobslužných boxů, podpora cyklistické dopravy ve městech i budování zázemí pro poskytovatele city služeb. Situaci by v neposlední řadě ulehčila také jednodušší spolupráce s municipalitami, např. ohledně otevírání dalších mikro(cyklo)dep i mimo Prahu či zvýšení počtu zásobovacích míst. „Určitě by city logistice prospělo také to, kdyby se stala součástí územního plánování měst, podobně jako je součástí územního plánu silniční infrastruktura a energetické sítě. Pro správné a bezproblémové fungování organismu měst by to bylo velkým přínosem,“ uzavírá Pavel Včela, ředitel GLS Česká republika.

INZERCE

Gebrüder Weiss
transport a logistika

**Exportní paletové
přepravy**
denně po Evropě



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

Co by pomohlo
zlepšit městskou
logistiku?

ROHLIG SUUS LOGISTICS

NA ČESKÉM TRHU STÁLE ROSTE

Logistické společnosti hrají v moderní ekonomice klíčovou roli, a přestože mnohé z nich prosperují v příznivém prostředí, existují i ty, které musely čelit výzvám méně příznivých podmínek. Tento článek se zaměřuje na příběh jedné takové společnosti, která překonala mnohé překážky a dosáhla úspěchu navzdory obtížným okolnostem. Na naše dotazy odpovídá jednatel Jiří Chládek.

Společnost ROHLIG SUUS Logistics CZ je původem polskou rodinnou společností s více než 30letou tradicí. Co bylo důvodem otevření pobočky v České republice?

Těch argumentů bylo několik. Zcela jistě enormní růst naší společnosti v Polsku, která se za dobu svého působení zařadila mezi TOP 5 největších a neúspěšnějších logistických firem. Dále pak strategie stát se silným hráčem na celoevropském trhu, což vedlo k postupnému otevření poboček nejen v ČR, ale i na Slovensku, v Maďarsku, Rumunsku, Slovinsku a Kazachstánu. A také víze poskytovat vysoce kvalitní logistické služby a flexibilně se přizpůsobovat potřebám zákazníků na místních trzích. Navíc je Česká republika skvělým logistickým uzlem pro region CEE.

Vaše společnost slaví letos 6. výročí od zahájení provozu v ČR. Jakých těch šest let bylo a co připravujete do budoucna?

Byly rychlé, plné změn a výzev, nových lidí. Začali jsme v březnu 2018 od nuly, pouze s registrací firmy v ruce, ale s podporou naší polské mateřské společnosti, a to ve dvou pobočkách – v Praze a v Ostravě. Postupně jsme dali dohromady základní tým a vše potřebné k tomu, abychom v květnu 2018 odvezli první zásilku. Hned od počátku jsme se snažili nabízet veškeré přepravní služby – silniční, letecké, námořní i železniční přepravy. Postupně se firma rozrůstala, přibývaly nové produkty a nové pobočky. V roce 2019 jsme zahájili provoz první silniční sběrné linky z Polska, pak následovaly další země. V roce 2021 jsme zavedli vlastní sběrné námořní linky (LCL) z Číny. Rozvinuli jsme servis 4PL, kdy můžeme našim zákazníkům poskytovat služby šité na míru. Postupně jsme otevřeli další pobočky – v Praze na letišti, Plzni, Benešově a v roce 2022 i náš první sklad o rozloze

12 000 m² v Brně. Tento se věnuje primárně kontraktní logistice a distribuci zboží do okolních států. V roce 2022 jsme dosáhli obrátu více než 500 milionů Kč v počtu více než 60 zaměstnanců.

Tím ale náš příběh neskončil. V rámci strategie našeho majitele posunout se kupředu ještě o trochu rychleji koupila naše společnost v loňském roce úspěšnou českou firmu Joppa Logistics zaměřenou primárně na silniční kusové přepravy. Tím jsme zdvojnásobili svůj obrat, překročili počet 150 zaměstnanců a rozšířili svoji působnost o pobočky v Brně, Zlíně a Olomouci. V blízké budoucnosti se chceme zaměřit na rozvoj našich celních a intermodálních služeb.

Co Vás ve Vašem rozvoji nejvíce posunulo dál a co bylo naopak největší výzvou či brzdou Vašeho rozvoje?

Nejvíce nás vždy posunuli naši zaměstnanci – jejich zkušenosti a chuť dělat věci jinak. Dále pak, jak jsem již zmínil, podpora naší mateřské společnosti a její extrémní zaměření na rozvoj a růst. Brzd, které bylo v naší moci ovlivnit, bylo málo. Nejvíce překážek přišlo zvenčí – negativní vývoj trhu, ekonomická krize, válečný konflikt na Ukrajině. Nicméně tyto překážky působí nejen na nás, ale i na všechny naše konkurenty. Vždy jsme se snažili v těchto výzvách najít nějaký prostor pro náš růst.

Zmínil jste fúzi se společností Joppa Logistics. Byla již dokončena?

Právně byl celý proces fúze ukončen k 2. 4. 2024, fakticky bude ale celá integrace ještě nějakou dobu probíhat. Naší hlavní snahou bylo nejprve se vzájemně poznat, nedělat unáhlené změny a do budoucna co nejvíce stavět na tom nejlepším z obou firem. Velkou výhodou pro nás všechny byl fakt, že se v obou firmách sešli skvělí lidé.

Jak byste s odstupem času zhodnotil fungování společnosti po šesti letech?

Příznám se, že když jsme zde začínali, netušil jsem, kam až se naše firma za šest let posune. Nikdy jsme takový růst neplánovali, ale když rádi tvoříte něco nového a máte k tomu plnou podporu, pak zastavit se na místě prakticky nejde. Jinými slovy – zastavit se znamená okamžitě ztrácet.

Je obrovský rozdíl v řízení firmy o 20 nebo o 150 zaměstnancích s miliardovým obrátem, proto jsme se zejména poslední rok věnovali budování nové struktury firmy, rozšíření týmu vedení, budování středního managementu, posílení role klíčových lidí apod. Co si ale bez ohledu na velikost firmy nenecháme vzít, je skutečnost, na které je založena podstata celé naší skupiny. Je jí rodinná atmosféra, pružnost a orientace na spokojenost našich zákazníků a na rozvoj. Celkově tedy nemohu toto krátké období hodnotit jinak než velmi pozitivně, a to hlavně díky našemu týmu zaměstnanců, důvěře našich klientů a podpoře naší mateřské společnosti.

Příběh této logistické společnosti nám připomíná, že i v nepříznivých podmínkách lze dosáhnout úspěchu. Díky odvaze, inovaci a neustálému úsilí se společnosti podařilo překonat mnohé překážky a stát se předním hráčem na trhu. Jejich příběh může ostatní inspirovat k hledání nových cest a řešení v jejich vlastních podnikatelských záměrech.



ROHLIG SUUS[»]
LOGISTICS

Jiří Chládek
jednatel společnosti

WWW.SUUS.COM

TAJEMSTVÍ ÚSPĚCHU SBĚRNÉ SLUŽBY

Provozovat sběrnou službu (SBS), resp. mezinárodní sběrnou službu (MSBS), jejímiž cíli jsou především maximálně efektivní a rychlá přeprava kusových zásilek, je náročný úkol, který navíc probíhá ve velmi konkurenčním prostředí. Poskytovatelé logistických služeb tedy neustále inovují používané technologie a nastavené procesy tak, aby byli schopni vyhovět náročným požadavkům svých zákazníků.

Článek připravil **Filip Hubička**

Podstatou fungování sběrné služby (groupage) je svaz kusových či necelozozových zásilek od různých odesílatelů do sběrných středisek, a to podle daného přepravního řádu a v rámci příslušného sběrného obvodu. Ve střediscích jsou zásilky tříděny, poté konsolidovány do zásilek celozozových, přepraveny do cílového centrálního střediska, dekonsolidovány a poté je již provozovatel sběrné služby rozváží ke konečným příjemcům. „Provozovatel musí vždy garantovat čas vyzvednutí i čas dodání kusových zásilek. Musí si umět poradit i s mimořádnostmi v provozu, to chce velkou erudici a odpovědný přístup. Na Čechofrachtu jsme říkali, že SBS a MSBS patří mezi perly zasílatelských služeb,“ říká doc. Radek Novák, vedoucí katedry logistiky Fakulty podnikohospodářské VŠE v Praze.

PROČ JSOU SBĚRNÉ SLUŽBY POTŘEBA

Podívejme se na konkrétním příkladu společnosti Brose na okolnosti, z nichž na straně zákazníků může vyvstávat poptávka po těchto službách. Brose je hráčem na poli automotive, každý třetí vůz vyrobený na světě je vybaven jejími produkty. V Česku má výrobní závod v Rožnově pod Radhoštěm a v Kopřivnici, celkem působí v 68 lokacích ve 24 zemích světa, mj. v srbském Pančevu. Potřeba sběrných služeb v Brose vyplývá z objemu zboží, se kterým pracovníci manipulují, a z různorodosti dodavatelů, s nimiž spolupracují.

„Konsolidace nám umožňuje optimalizovat přepravní náklady a zefektivnit logistické operace. Pohyb zboží prostřednictvím sběrných služeb sahá od sběrných surovin až po dodání vratných obalů. Při konsolidaci na týdenní bázi činí celkový objem obvykle čtyři až pět celozozových nakládek,“ vysvětluje Filip Konatar, transport logistic planner Brose v Pančevu. Pokud by Brose nevyužívala konsolidačních služeb, zvýšil by se podle něj počet příchozích zásilek na 50–70 za týden, což by znamenalo nutnost navýšení personálních kapacit. „Vzhledem k tomu, že se výrobní kapacity v Pančevu budou rozšiřovat, očekáváme odpovídající nárůst objemů, což dále zvýší naši poptávku po sběrných službách,“ dodává Filip Konatar.

**„VYŽADUJEME DENNÍ
A NĚKDY I HODINOVOU
SLEDOVATELNOST VŠECH
PŘÍCHOZÍCH ZÁSILEK.“**

NOVÉ TECHNOLOGIE V AKCI

Jedním z hlavních požadavků uživatelů vůči poskytovatelům logistických služeb je transparentnost celého procesu. „Vzhledem k současnému stavu globálního dodavatelského řetězce, který je plný napětí a výzev ohledně dostupnosti materiálu – zejména otázky polovodičů, kritické součásti našich elektronických produktů – vyžadujeme denní a někdy i hodinovou sledovatelnost všech příchozích zásilek,“ upozorňuje Filip Konatar. A provozovatelé sběrných služeb potvrzují, že pokročilé telematické systémy se sledováním vozidel v reálném čase jsou jednou z klíčových technologií. „Tyto systémy umožňují optimalizaci tras na základě aktuálních dopravních

„Dodavatelský řetězec je plný napětí“



Vzhledem k současnému stavu globálního dodavatelského řetězce, který je plný napětí a výzev ohledně dostupnosti materiálu, vyžadujeme denní a někdy i hodinovou sledovatelnost všech příchozích zásilek. Pro sběrnou službu hledáme partnery, kteří mohou poskytnout spolehlivost a konzistenci, a to na úrovni řízení i provozu. V neposlední řadě upřednostňujeme poskytovatele logistických služeb, kteří prokazují závazek k udržitelnosti životního prostředí.

FILIP KONATAR
transport logistic planner
Brose





podmínek, což eliminuje prodlevy v doručení v důsledku dopravních kolapsů, nepříznivého počasí a podobně. Telematika poskytuje i další data například o otevření vrat návěsu nebo vnitřní teplotě," uvádí Petr Kozel ml., sales marketing manager a člen představenstva VCHD Cargo.

Například společnost Dachser má všechny své výměnné nástavby nasazené ve své síti v současnosti vybavené solárními rádiovými moduly s 5G/LPWAN a GPS.

„Systém nám pomáhá mít lepší přehled o poloze vozidel a posiluje kooperaci mezi jednotlivými pobočkami naší sítě, které jsou body na trase pravidelných linek, a v neposlední řadě napomáhá k ještě lepšímu vytěžování linek," popisuje Jan Polter, obchodní ředitel firmy.



ILUSTRÁČNÍ FOTO: Dachser



PETR KOZEL
sales marketing manager
a člen představenstva
VCHD Cargo

„Kvalitní řidiči jsou klíčoví“

Náš systém například hlídá start i konec provozu vozidla – zda je vozidlo nastartované, v pohybu na správném místě a upozorňuje i dispečera na možné problémy na lince. Pro efektivní provoz linek je významné důsledné dodržování plánovaných tras a pauz i tankování na (k objednavce přiřazených) čerpacích stanicích. Tím se minimalizuje riziko nepředvídatelných zpoždění, zefektivňuje se monitoring i správa palivových nákladů. Samozřejmě je klíčové mít na sběrných linkách kvalitní profesionální řidiče a investovat do jejich proškolení a vzdělávání, zejména s ohledem na bezpečnou a efektivní jízdu. Pravidelně vyhodnocujeme ekonomiku jízdy a řidiče za plnění nastavených parametrů odměňujeme.

Aleš Novák, head of sales ve společnosti Rhenus Logistics, upozorňuje, že o tržním úspěchu na konkurenčním trhu mezi provozovateli sběrných linek rozhoduje dosažená efektivita. „Využíváme velkokapacitní dvoupatrové kamiony, stand-by návěsy i výměnné nástavby. Optimalizujeme svozové a rozvozové trasy tak, abychom maximálně využili kapacitu aut. Zásadní změnu pro naše fungování přineslo letošní uvedení Groupage Network 2.0, v jejímž rámci jsme zavedli každodenní spojení všech zemí v síti sběrné služby. Kromě zkrácení přepravních časů nám díky tomu vzrostlo vytížení kamionů tolik potřebné pro efektivní fungování sítě.“ Jak dodává, efektivitu je ale třeba hlídat nejen při přepravě, ale také při manipulaci a administrativě.

Na výše uvedené navazuje i Jiří Chlup, road network domestic director společnosti Raben Logistics Czech & Slovakia: „Kusové zásilky jsou specifické zejména s ohledem na náročnost manipulace. Z pohledu efektivity jsou podstatné tyto momenty: technologie napomáhající jednoduché manipulaci, dále komunikační prostředky, které propojí příjemce s řidičem, a v neposlední řadě kapacita doručovacího vozidla," definuje priority Jiří Chlup.

Ve společnosti Gebrüder Weiss se osvědčil nástroj Cargometer. Pomocí něj lze měřit a zjišťovat hmotnost a objem všech zásilek bez nutnosti zastavovat manipulační vozík při průjezdu branou do skladu při vykládce nákladního vozidla. Pomáhá tedy využívat kromě přepravních aut i místo ve skladech. „Pracujeme rovněž s TMS, jenž pomocí pokročilých optimalizačních algoritmů navrhuje ideální počet rozvozových tras i nasazených vozů, a Transmetrics, který na základě předchozích zkušeností a aktuálních dat umožňuje predikci předpokládaných objemů zásilek na další den. Díky těmto technologiím dokážeme lépe využít vozidla a snižovat jejich

počet na silnicích," popisuje Jan Kodada, obchodní a marketingový ředitel společnosti Gebrüder Weiss ČR. Ta se v současnosti připravuje na implementaci technologie auto dispo, jež bude automaticky zásilky disponovat. „Dispečerů budou provádět pouze kontrolní činnost," poznamenává Jan Kodada.

POZOR NA DOSTATEČNÝ POČET DEP

Podle Vojtěcha Dočkalíka, ředitele pobočky společnosti Logex Logistics v Hradci Králové, základ efektivity spočívá už v samotném principu sběrné služby, tedy ve svážení zboží menšími auty na depo, kde se přeloží na velké vozidlo, které zboží převezve na předem určené depo do další země, na jejímž teritoriu se opět pro konečný rozvoz bude využívat menší vozidlo. „Také hodně záleží na tom, jak efektivně se podaří vozidlo vytížit: nikdy neposíláme poloprázdné sběrné linky. A to má také efekt na životní prostředí – čím více zboží na jedno vozidlo, tím více ušetříme kilometrů," říká Vojtěch Dočkalík.

Sběrných linek existuje nespočet druhů, např. na nebezpečné náklady, na zboží balené v kartonáži, klasické paletové zboží atd. Vojtěch Dočkalík upozorňuje, že obecně platí, že mezi nejdůležitější podmínky dobře fungující linky patří dostatečný počet dep pro překládku a distribuci. „Neméně důležitou podmínkou je dostatečný počet partnerů v zemi, kde se sběrná linka provozuje. Největší přidaná hodnota sběrné linky je nesporně cena, kterou zákazník za svoji dopravu uhradí. Velice důležité je časové plánování, musí se eliminovat pozdní nakládky nebo pozdní vykládky – sběrná vozidla mají vždy stanovenou trasu a přibližný čas, který mohou na jednotlivé zastávky trávit," dodává Vojtěch Dočkalík.

Jakým způsobem firmy „staví“ své sběrné linky a na co je třeba dávat pozor při objednávání této služby?

Pokračování na www.systemylogistiky.cz.



Jaké požadavky máte na poskytovatele sběrné služby?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky

CROSS-DOCKING VYŽADUJE DOKONALOU SOUHRU

Správné fungování cross-dockových center podporují nejmodernější technologie ve stále větší míře. Rychloobrátkové zboží, které moderními překladišti prochází, musí být distribuováno rychle a přesně. Když se objeví nějaký zádrhel, je třeba ho vyřešit okamžitě.

Článek připravil **Filip Hubička**

Jako cross-docking se označuje proces, při kterém se přichodící zboží přeposílá na výstupní stranu překladiště (anglicky cross-docku) bez potřeby skladování nebo dlouhodobého uskladnění. „Ze svojí podstaty se jedná o způsob, jak urychlit, optimalizovat a zefektivnit distribuci zboží. V naší společnosti využíváme tento způsob pro rychlý průtok zásilek naším distribučním systémem,“ říká Petr Družkovský, provozní ředitel Geis CZ. Ze základních nástrojů, které zde využívají pro bezchybný průtok zásilek distribučním systémem, vyjmenuvává moderní manipulační techniku, vlastní informační systém a průběžné sledování všech zásilek.

Kromě využití v klasickém distribučním řetězci může hrát cross-docking významnou roli také v city logistice. „Může být využit jako vhodná metoda optimalizace zásobování maloobchodů v centrech měst, aby došlo ke snížení dopravní zátěže nákladní dopravou,“ upozorňuje Michal Mervart z katedry logistiky Fakulty podnikohospodářské VŠE v Praze.

RYCHLOST A MINIMUM CHYB

Požadavky uživatelů definuje jasně a stručně Kristián Balogh, logistics manager společnosti Danone CZ a SK: „Hlavní důraz klademe na včasné doručení zboží podle požadavků zákazníků s velkým akcentem na minimální chybovost vychystání zásilek.“ Cesta k tomuto ideálnímu cíli se neobejde bez nejmodernějších technologií.

Kofola ČeskoSlovensko využívá outsourcovaný cross-docking pro distribuci zboží do segmentu Horeca. „Zboží určené pro rozvozy z jednotlivých cross-dockových skladů vychystáváme na našich centrálních výrobních závodech. V Krnově používáme hlasové vychystávání, které plánujeme rozšířit i do dalších závodů zásobujících naše cross-docky. V nich samotných využíváme při distribuci zboží elektronická zařízení a platební

terminály. Pro bezhotovostní zákazníky máme elektronické dodací listy a faktury,“ popisuje Vladimír Čoček, supply chain director Kofoly.

V některých případech je cross-docking využíván jen v omezené míře. Lidl Česká republika svoje logistická centra využije pro interní cross-dockové operace čas od času, podle mluvčí Elišky Froschové Stehlíkové tehdy, když se snaží maximalizovat vytížení kamionů, respektive minimalizovat náklady na převozy mezi sklady. Mluvčí dm drogerie markt Jiří Peroutka zase zmiňuje distribuci ma-

teriálu pro přestavbu stojanů dekorativní kosmetiky: dodavatel doručuje kompletní dodávku do distribučního centra dm a odtud jsou jednotlivé komponenty přiděleny na konkrétní prodejny. I v těchto situacích jsou přesnost a rychlost na prvním místě.

„DÍKY PRŮBĚŽNÉMU SLEDOVÁNÍ PŘEPRAVOVANÝCH OBJEMŮ JSME SCHOPNI VYBRAT PRO ZÁSILKY OPTIMÁLNÍ TRASU.“



„Cvrkot“ v düseldorfské hale společnosti Rhenus Logistics.

FOTO: Rhenus Logistics



K zákazníkům firmy Aero vyrazilo 22 kamionů s letouny, příslušenstvím a náběžnými hranami. Více na www.systemylogistiky.cz.

ZAHODIT TUŽKU A PAPIŘ

Klíčovými prvky rychlého odbavení přepravních kapacit na příjmu a expedici cross-dockového centra jsou podle Michala Vaniše, sales managera platformy Ringil, správné načasování a informovanost dodavatelů, odběratelů a pracovníků překladiště. „V minulosti proudily informace přes telefony, e-maily a osobní kontakt kolegů. Předání informací nastalo až ve chvíli, kdy se měnil procesní stav, například při příjezdu nákladu na příjem. Taková situace často vedla k nízké efektivitě a zpožděním dodávek,“ popisuje. Řešením pro dnešek jsou komplexní nástroje pro řízení cross-dockových operací. Výhody jejich nasazení v reálném provozu přibližuje Michal Vaniš na modelové situaci: „Dodavatel avizuje možnost vyzvednutí zboží dopravcem, zákazník poptá dopravce nebo svým smluvním dodavatelům přepravních kapacit umožní vytvořit rezervaci časového okna na příjem cross-dockového skladu. Expediční část připravuje zboží a objednává dopravce, kteří si opět podle možností cross-docku a svých kapacit rezervují časová okna na nakládku.“ Všichni zúčastnění jsou v reálném čase informováni o každé změně procesního stavu, vytvoření avíza přepravy, založení přepravy nebo nové rezervaci časového okna.

Vlastislav Čech, obchodní ředitel ČSAD Uherské Hradiště, připomíná, že každý cross-dock je rozdělen

„Cross-dockové operace máme outsourcované“

Klíčovou podmínkou spolupráce je, aby jediný poskytovatel prováděl jak skladové operace, tak i distribuční činnosti. Ten musí splňovat veškeré legislativní a hygienické standardy. Požadujeme, aby jejich vozový park nebyl starší než pět let, a abychom měli k dispozici dostatečně kvalifikovaný personál. Pracovníci tohoto poskytovatele vystupují na trhu pod naší značkou Kofola, proto klademe velký důraz na jejich profesionální vystupování a kvalitu poskytovaných služeb vůči našim zákazníkům.

VLADIMÍR ČOČEK
supply chain
director
Kofola
ČeskoSlovensko



do zón, tras nebo relací, ve kterých se zboží kumuluje pro následnou přepravu. „Tento pohyb zboží se dá řídit základním způsobem, což je lidově tužka/papír, nebo pomocí WMS, jež má v sobě i funkcionalitu cross-dock, která je napojena na TMS. Tuto

funkcionalitu se chystáme nasadit i v našem centru v Pohořelicích,“ popisuje Vlastislav Čech.

JAK DÁL ZVYŠOVAT EFEKTIVITU

Spolehlivým ukazatelem pro zvyšování efektivity je podle Veroniky Skopové, branch managerky Yusen Logistics (Czech) nastavení jednotlivých kroků v příjmu, uložení a výdeji palet (zboží), pravidelná revize a případná aktualizace. „Odchýlení se od daných postupů přináší riziko incidentů, zpomalení činností v cross-docku a v konečném důsledku negativní dopad na tok zboží z příjmu na výdej. Naši osvědčenou technologií jsou interní aplikace pro sledování dodržování procesů a vyhodnocování výkonu,“ vysvětluje Veronika Skopová.

V cross-dockovém centru Yusen Logistics (Czech) ve Strančicích aktuálně zkoumají také možnosti využití umělé inteligence v kamerovém systému k detekování nebezpečného chování či nevhodných návyků pracovníků v oblasti dodržování BOZP. „Na základě zadaných kritérií dokáže software odhalit a reportovat porušení námi definovaných podmínek, například nenošení osobních ochranných pracovních prostředků, porušení povolené rychlosti, nedodržení stanovené vzdálenosti člověka od stroje a podobně. A na základě dat následně můžeme zvolit vhodná protopatření,“ popisuje Veronika Skopová.

INZERCE

KAŽDÉ PODNIKÁNÍ SI ZASLOUŽÍ PRVOTŘÍDNÍ FULFILLMENT

Využijte naši evropskou fulfillmentovou síť, technologie a digitální nástroje k růstu vaší společnosti.

DHL Supply Chain




Skladování

Ve společnosti Rhenus Logistics efektivitu jejího centra v Chrášťanech u Prahy pozitivně ovlivnilo zavedení denních odjezdů a design budovy umožňující nakládku a vykládku až 60 vozů zároveň. „Díky dostatečnému množství ramp můžeme návěs nakládat postupně v průběhu dne. To nám pomáhá lépe využívat personální kapacity a rozšířit cross-dock i mimo plochu budovy,“ konstatuje Aleš Novák, head of sales Rhenus Logistics. Konstrukce stavby v Chrášťanech je zcela prosta vnitřních sloupů, což zvětšuje využitelnou plochu a zvyšuje míru bezpečnosti při manipulaci se zbožím. (Mimochodem, podobně v crossdockové hale centra DB Schenker v Rudné u Prahy je pouze jeden nosný sloup, a jak potvrzuje také Ladislav Tesař, manažer pozemních přeprav této společnosti, i toto řešení napomáhá efektivní a bezpečné manipulaci nákladu.)

„Zboží jde rovnou na kompletaci“



Touto formou je zaváženo zboží do všech našich prodejen. Nespornou výhodou oproti klasickému skladu je vysoký počet produktů na jednom čtverečním metru. Zboží je ve skladu krátkou dobu, což přináší minimalizaci skladování a jde našim zákazníkům s maximální dobou trvanlivostí. Není zaskladňováno, ale jde rovnou na kompletaci. To přináší další úspory v podobě snížení počtu potřebných vysoko-zdvíhacích vozíků a jejich řidičů.

TOMÁŠ BÖHM
vedoucí logistiky
Billa ČR



Cross-dock společností DB Schenker v Rudné u Prahy.
FOTO: Stanislav D. Břeň



VERONIKA SKOPOVÁ
branch manager
Yusen Logistics (Czech)

„Fantastický symfonický koncert“

Každý ze skladových operátorů má k dispozici aplikaci, kde může sledovat den po dni počet lidí na svojí směně vzhledem k dovoleným a pracovním neschopnostem. Žádost o dovolenou nebo uvolnění z pracovního procesu pak schvaluje vedoucí směny. Vedoucí směny zároveň ve spolupráci se zákaznickým servisem sleduje nárůst objemu vzhledem například ke státním svátkům a dopředu tak řídí počet lidí na směnách. Práce na cross-docku je nesmírně náročná; je to souhra oddělení dopravy, oddělení administrativy, oddělení zákaznického servisu a skladové operativy. Pokud se vám podaří tato oddělení naladit na správné noty, pak jen sledujete každodenní fantastický symfonický koncert.



P3 Logistic Parks nabídne v příštím roce atypickou cross-dockovou halu v Lovosících, která může pojmout celou vlakovou soupravu. Byla navržena pro překládku mezi silniční a železniční přepravou.
FOTO: P3 Logistics Parks

PŘEHLČENÍ JE TŘEBA SE BRÁNIT

Aby nevznikala „úzká hrdla“ a eliminovalo se např. riziko jejich přehlcení, je podle Petra Družkovského z Geis CZ nezbytné věnovat pozornost již zmiňované správě toku zboží. Online přehled o zásilkách a přepravních vozidlech se stává nezbytností: „Díky průběžnému sledování připravovaných objemů jsme schopni vybrat pro zásilky optimální trasu.“





Efektivitu cross-dockingu výrazně podporují yard management systémy (YMS), které primárně řídí nakládku a vykládku. „Yard management dokáže výrazně zvýšit průtočnost našeho skladu, kdy zásadním principem je používání lokací během dne na dva druhy činností a přednakládání návěsů a výměnných nástaveb. Také umožňuje lepší kontrolu a pohybu vozových jednotek (přednaložených i prázdných) v rámci areálu,“ doplňuje Ladislav Tesař z DB Schenker.

Významné posílení efektivitu procesů přineslo podle Jana Poltera zavedení yard management systému i ve společnosti Dachser Czech Republic. Dachser sází na tři vyzkoušené prostředky: robustnost sítě, vyvážené toky zboží a důkladné plánování. „V okamžiku, kdy vidíme potenciální riziko přehlcení jedné pobočky, můžeme velmi jednoduše upravit toky zboží a přeměrovat je na jiné pobočky, posílit kompetenci jiných poboček pro svoz zboží a tím dané pobočce odlehčit objemy,“ upřesňuje obchodní ředitel Dachser Czech Republic. Dodává, že efektivitu fungování všech procesů v cross-docku posilují kvalitní data od zákazníků zasílaná

s dostatečným předstihem, a to nejen co se počtu zásilek týče, ale také jejich přesné specifikace, jako je typ balení, velikost a váha zásilky. „Velmi se nám osvědčil tok dat přes EDI,“ říká Jan Polter.

Veronika Skopová z Yusen Logistics (Czech) zdůrazňuje, že riziko přehlcení pracoviště může vyplývat z vnějších vlivů. Jedním ze stěžejních faktorů je tedy důkladné plánování toku příjmů a výdeje a komunikace mezi jednotlivými odděleními. „Názorným příkladem je zpožděný kamion pro příjezd na vykládku, kdy dispečer nashromáždí detaily o materiálu, který je na něm naložený. Tuto informaci musí neprodleně postoupit vedoucímu směny na skladě, který určí, na jaké rampě bude kamion vykládat. V ten samý moment zákaznický servis kontaktuje dopravce pro výdej, který čeká na zpožděný materiál. Dopravce je tak včas informován o zpoždění a řidič si podle toho rozvrhne bezpečnostní přestávku. Ideálním řešením je, když se oba kamiony potkají vedle sebe na rampách ve stejný čas a materiál se převezze z jednoho kamionu na druhý.“

Realizujete cross-dockové operace. Jaké máte zkušenosti?

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



Z automatizace skladů těží velké firmy i menší podniky

Zatímco lidé nejsou uzpůsobeni tomu, aby celý den vykonávali opakující se rutinní úkoly, roboti v tom vynikají. Nárůst e-commerce v posledních letech urychlil automatizaci skladů. Automatizovaná skladová řešení založená na systému AutoStore® šetří firmám čas, místo i peníze. A to nikoliv nahrazováním lidí roboty, ale jejich vzájemnou kooperací. Je dokázáno, že lidé pracující v automatizovaném skladu jsou spokojenější a výkonnější než ve skladu manuálním. V České republice i na Slovensku navrhuje a dodává automatizovaná řešení Element Logic Czech Republic s.r.o.

Přizpůsobení se jakémukoliv prostoru

AutoStore® řešení je možné vytvořit pro jakýkoliv skladovací prostor, a to především díky 3D hliníkové konstrukci, která je nastavitelná jak do šířky, tak do výšky. Konstrukce se skládá z jednotlivých modulů a ve vrchní části zároveň slouží jako kolejnice pro roboty. V jednotlivých sekcích mříže jsou uskladněny zásobníky pro skladování zboží. Systém lze postavit přesně na míru klientovi a je možné kdykoliv jej zvětšit prostorově i výkonnostně.



„Majitelé společností se někdy domnívají, že jsou jejich podniky příliš malé na to, aby se jim investice do automatizace vyplatila. To se z naší zkušenosti změnilo v okamžiku, kdy uvidí, jak rychle se jim investice vrátí. Obecně v intralogistice platí, že návratnost by neměla přesáhnout 5 let. U některých projektů máme zkušenost, že je to i výrazně dříve.“

Jindřich Kadeřávek, CEO Element Logic Czech Republic

Možnosti investice a její návratnost

Přestože je implementace automatizovaných řešení velkou investicí, náklady spojené s rozšiřováním manuálního skladu, řízením chyb při jeho vyskladňování a nedostatkem kontroly se mohou vyšplhat do astronomických výšin. Dnes už máme možnosti, jak tyto vysoké vstupní investice snížit, a to díky modelu „pay per pic“, kdy zákazník platí jen za reálný výkon skladu a instalaci automatizovaného skladu využívá jako servisní službu.

Hlavní benefity automatizovaných skladů:

- Zmenšíte skladovací prostor až o 75 %
- Objednávku lze vychytat až 10x rychleji
- Snížíte výdaje za energie
- Zvýšíte celkový výkon skladu i zisk vaší firmy
- Získáte spokojenější a výkonnější zaměstnance

Novinkou jsou roboti řady R5 Pro

Na podzim 2023 přišel AutoStore® s novými inovativními modely robotů R5 Pro a R5+ Pro využívající lithium-titanátových baterií (LTO). Díky tomu se výrazně snížila doba, kterou roboti potřebují k dobíjení. Pro nepřetržitou práci po dobu 180 minut jim stačí pouze 7 minut nabíjení. Může se tak snížit počet dobíjecích stanic a uvolnit prostor ve skladu. Vlivem nižší hmotnosti a rychlejšího nabíjení došlo ke snížení spotřeby energie. Zároveň se zvýšila také produktivita. Počet robotů potřebných na stejné ploše může být až o 15 % méně ve srovnání se staršími modely. Všechny tyto novinky vedou ke snížení celkových nákladů klienta a k ještě větší výkonnosti automatizovaných skladů.





ALGORITMY A STROJOVÉ UČENÍ SE NEOBEJDOU BEZ KVALITNÍCH DAT

Umělá inteligence (AI) patří k nejméně používaným technologickým pojmům dnešní doby. Nejinak je tomu v logistice. Ve stále masivnějším měřítku se AI uplatňuje v logistických procesech, kde k jejich optimalizaci a automatizaci používá algoritmy a strojové učení.

Článek připravil **David Čapek**

DPrávě algoritmy a strojové učení mohou ve firmách účinně přispívat k efektivnější logistice, a to v řadě oblastí jejího fungování, ať už jde o optimalizaci tras dopravy, prediktivní údržbu autonomních či dalších klíčových zařízení, optimalizaci tras manipulační techniky uvnitř skladových prostor nebo třeba předpovídání spotřeby materiálu či zboží. „Výčet je opravdu velký. Obecně tedy mohou přispět ke snížení velikosti potřebných skladovacích prostor, zrychlení jednotlivých logistických procesů, kde dochází k manipulaci se skladovými položkami, k vyšší spolehlivosti jednotlivých zařízení, ke snížení chybovosti vznikající působením lidského faktoru či ke kontrole manipulovaného materiálu,“ vyjmenovává Jiří Vidlář, výkonný ředitel společnosti Kvados.

REAKCE I ADAPTACE NA MĚNÍCÍ SE PODMÍNKY

S postupujícím rozvojem digitálních technologií stále více platí, že bez složitějších algoritmů se

logistika s kvalitním systémem pro řízení skladu (WMS) neobejde. „Ať už se jedná o plánování tras, slotting zboží nebo předpovídání poptávky, dnes algoritmy najdeme za každým procesem, který řídí systém. Algoritmus má přesně stanovená pravidla a instrukce, ze kterých není možné uhnout,“ vysvětluje Petra Tylová, konzultantka ve společnosti Sluno. Strojové učení přináší možnost reagovat

a adaptovat se na neustále se měnící podmínky. Učí se z praxe a přizpůsobuje rozhodování aktuální situaci. Tato flexibilita umožňuje lepší reakci na neočekávané události a nabízí velký potenciál pro zlepšení určitého (logistického) procesu.

Kromě již zmíněných možností uplatnění je zajímavou a rozvíjející se oblastí využití AI pro přímou podporu pracovníků – jde o tzv. co-piloty či komunikační aplikace. „To z pohledu efektivity přináší hodnotu v nižší potřebě zkušených pracovníků na určitých pozicích, kde právě co-piloty zabudované ve standardních řešeních a aplikacích provádějí pracovníka daným procesem a v zásadě mu předkládají nejvhodnější kroky v rámci jeho aktivit,“ poznamenává Jan Burian, head of IDC Manufacturing Insights EMEA ve společnosti IDC.



„Nepřeberné možnosti využití“

Ještě před několika lety jsme si nedokázali představit, čeho je umělá inteligence schopna. Dává nám nekonečné množství možností a čím výkonnější je výpočetní technika, tím rychleji lze takové procesy provádět. Mezi konkrétní případy použití patří rozpoznávání zcela neznámých artiklů, vzorů a trendů. A nemluvíme zde jen o nové technologii, ale o zcela nové formě dalšího vývoje robotiky a podobně.

JÖRG ZIESMANN, head of Sales Channels & Partners EMEA, Dematic



Patrně nepřekvapí, že pro správné využití algoritmů a strojového učení v logistice jsou klíčová data – kvalitní, relevantní, důvěryhodná, bezpečná a také v dostatečném objemu. Jan Burian podotýká: „Důležitý je přístup k datům v plné šíři procesu, tedy aby nedocházelo ke tvoření datových sil, která mohou vést k používání rozdílných dat týkajících se stejného procesu. A tedy k zavádějícím výstupům z aplikací využívajících umělou inteligenci ke zpracování dat.“

Podstatné je rovněž pochopení procesu, pro který hodláme tyto nástroje využít. „Existuje mnoho různých způsobů a modelů, jak strojové učení nebo algoritmy využít. Každý z nich je vhodný pro jiné typy dat a problémů,“ doplňuje Petra Tylová.

KOMPLEXNÍ ÚKOL

Jak můžeme ve firmě co nejlépe začlenit tuto oblast do logistických procesů? „Jedná se především o náplň práce, kterou by měl mít na starosti procesní specialista v úzké kooperaci s IT oddělením. Bez dostatečné kapacity na těchto pozicích nelze jednoduše cokoliv implementovat do současného fungování intralogistiky či transportu,“ upozorňuje Jan Klička, chief operations officer ve společnosti Bonami. A jisté riziko spatřuje v převedení „papírových“ optimalizací do fyzické praxe, protože ze zkušeností především v intralogistice platí mnoho zásad BOZP či metod best practices, které se neřídka do algoritmicizace nedostanou. Pak může být konkrétní výsledek oproti simulacím nebo pouhé teorii zklamáním.

„Začlenění algoritmů a strojového učení do logistických procesů ve firmě je komplexní úkol, který vyžaduje pečlivé plánování a multidisciplinární spolupráci. Je potřeba říci, na které logistické procesy se konkrétně zaměříme, a pokud jde o první implementace algoritmů strojového učení, tak kde



„Data, procesy a testování technologií“

Klíčová je data governance – tedy soubor zásad, politik a procesů zavedených organizací, které zajišťují dostupnost, kvalitu a bezpečnost dat v organizaci. Dále je třeba mít popsané procesy a jasně definovanou technologii pro zpracování jednotlivých procesů včetně datových vstupů a výstupů a odpovědnosti za zpracování daného procesního kroku. Je třeba mít také nastaven systém pro testování těchto nových technologií, neboť stále přicházejí nová řešení, nové možnosti využití AI a je třeba neustrnout na jednom řešení příliš dlouho, neboť konkurence se rovněž rapidně vyvíjí.

JAN BURIAN, head of IDC Manufacturing Insights EMEA, IDC

získáme první zkušenosti,“ popisuje Jiří Vidlář. Doporučuje definovat očekávání a cíle, např. zrychlení procesů, úsporu nákladů nebo snížení chybivosti. Současně je zapotřebí precizně sestavit tým jak z interních, tak externích odborníků, kteří pokryjí všechny potřebné dovednosti a znalosti, což je podle Jiřího Vidláře mnohdy obtížné. „Proto doporučuji nejprve implementovat algoritmy strojového učení v oblastech, kde již existují funkční, ověřená řešení a kde se naučené algoritmy následně přizpůsobí prostředí. Jen nezapomeňte, že i když se jedná o ověřené řešení, je nutné výstupy průběžně monitorovat a ověřovat,“ dodává.

Nasazení algoritmů a strojového učení se v zásadě neliší od jakéhokoli jiného implementačního projektu v logistice. „Zákazníci dnes nechodí a neříkají: ‚Potřebuji zavést AI v logistice.‘ Přijdou spíše s tím, že je trápí určitý proces a potřebují ho řídit systémem, a ne lidmi. Tento proces musíme vždy správně analyzovat a navrhnout jeho zlepšení,“ konstatuje Petra Tylová. Jde-li o řešení, které obsahuje zároveň i tyto nástroje, je vždy důležité správné nastavení a podrobné otestování nového

modelu. Jestliže se této fázi nevěnuje dostatečný prostor, může po nasazení dojít k narušení logistických procesů a mohou nastat např. problémy v dodávkách zboží. „Neméně důležité je také uvědomit si, jaký bude mít nový model vliv na ostatní části supply chainu. Pokud se zaměříme jen na jednu oblast, kterou se nám povede zefektivnit, tak poté můžeme zjistit, že jsme si tím způsobili problémy v jiné části procesu. Proto je vždy nutné mít komplexní pohled,“ uzavírá Petra Tylová.

Využíváte v logistice vaší firmy algoritmy a strojové učení? Jaké s nimi máte zkušenosti?

✉ systemylogistiky@atoz.cz
 🖱️ systemylogistiky.cz
 in [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 f [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

INZERCE



AUTOMATIZOVANÉ SKLADOVÉ SYSTÉMY

ŘEŠENÍ NA MÍRU DLE VAŠICH POTŘEB

KASYS® s.r.o.
Guldenerova 9
326 00 Plzeň
Tel.: +420 377 322 901
E-mail: kasys@kasys.cz
www.kasys.cz



Hänel Lean-Lift®



Hänel Rotomat®



LogiTower



Dovybavení



Software



JAK DIGITALIZACE POMÁHÁ REVERZNÍ LOGISTICE

Náš zákazník, náš pán. Kdo chce být úspěšný v prodeji jakéhokoliv zboží jakoukoliv formou, drží se tohoto okřídleného hesla, jehož pravdivost potvrzuje dennodenní praxe. Oblast e-commerce není žádnou výjimkou. Právě především díky rozvoji tohoto segmentu se zvyšuje význam zpětné logistiky. Procesy i technologie se stále zdokonalují, aby stíhaly náročné požadavky nakupujících. Stačí to ale samo o sobě do budoucna?

Článek připravil **Filip Hubička**

Průzkumy prokazují, že přes 90 % zákazníků je ochotných na e-shopu opětovně nakupovat, pokud pro ně bylo snadné případné předchozí vrácení produktu. Jak v této souvislosti upozorňují například experti fulfillmentové společnosti Skladon, kvalitní vratková logistika znamená zásadní konkurenční výhodu. Není tedy divu, že do reverzních procesů čím dál více promlouvá digitalizace, která dokáže mnohé operace násobně zrychlit a zjednodušit. Třeba zmiňovaný Skladon využívá online nástroj společnosti Retino, v němž si zákazník objedná zpětnou dopravu, uvede potřebné údaje a samotný e-shop pak už jen mění stav případu a řeší navazující kroky.

Zdokonalující se softwarové nástroje hrají důležitou roli jak ve vztahu ke koncovým klientům (nakupujícím zákazníkům), tak na samozřejmě na straně vlastních poskytovatelů logistických služeb a prodejců. Probíhající procesy lze ilustrovat na příkladu fungování reverzní logistiky ve společnosti Alza.cz. „Zákazník, který preferuje řešení na dálku, může dopředu vytvořit požadavek na vrácení nebo reklamaci zboží, a to v mobilní aplikaci, nebo na webu. V takovém případě dostane jasné instrukce, jak má postupovat pro úspěšné dokončení svého požadavku. Jde o kroky jako například donést zboží do nejbližší prodejny nebo AlzaBoxu, předat zboží dopravci nebo přímo kontaktovat autorizovaný servis, se kterým může svůj požadavek

řešit. Druhá možnost je odnést zboží na prodejnu a požadavek založit až tam,“ říká Eliška Čeřovská, PR manažerka e-shopu Alza.cz.

DIGITALIZACE ZLEVA I ZPRAVA

Eliška Čeřovská dále vysvětluje, co se v principu děje po doručení navráceného zboží do skladu. Nejprve proběhne první roztrídění na jednotlivé oddělení – reklamační oddělení a oddělení příjmu. Probíhá zároveň rozdělení podle typu požadavku – reklamace, nebo vrácené zboží. Třídění přitom

probíhá za pomoci mobilních terminálů, které pracovníci navádějí, kam zboží mají položit. Následně proces vrátek (vráceného zboží v zákonné lhůtě 14 dnů) pokračuje znovu naskladněním a zalistováním do skladu a vytvořením potřebných dokumentů (příjemka, dobropis apod.). „Tvorba těchto dokumentů probíhá zcela automaticky na pozadí v systému tak, aby pracovník nemusel tyto procesy řešit,“ upozorňuje Eliška Čeřovská. V tomto kroku dochází také ke kontrole zboží a kontrole kompletnosti produktu – k tomu je vytvořené specializované pracoviště, kde operátor pracuje s interním systémem, který ho vede a koordinuje, aby prováděl



MAREK GREGUŠ
senior operation manager
Amazon, Sered

„Naše řešení zasáhnou miliony položek“

V každém z procesů je možné najít konkrétní příležitosti, jak zvyšovat efektivitu, ať již jde o přepravu, skladování, třídění, vyhodnocování nebo špatný tok do sítě. Naší snahou je však vždy kvantifikovat každý procesní krok. Následně úspěšně využíváme metodologie Lean Six Sigma jako například DMAIC (je určena fázemi definování, měření, analýzy, zdokonalení a kontroly, anglicky define, measure, analyze, improve, control – pozn. red.) na identifikaci plýtvání a postupné zlepšování. Nosná myšlenka naší společnosti je myslet a konat ve velkém: předpokládáme tedy rozsah řešení, které vždy zasáhne miliony položek. Naší absolutní prioritou je zákazník a naše kapacita musí kopírovat jeho tendence i rozhodnutí. Technologie jsou v této oblasti klíčové. E-commerce je dynamicky se rozvíjející segment, který ještě přinese mnohé výzvy.



dm drogerie markt přesouvá svou logistiku do Ostředku u D1.
Více na www.systemylogistiky.cz.

správné kroky k úspěšnému dokončení. Další částí procesu je fyzické zaskladnění do skladu tak, aby zboží bylo dostupné pro další zákazníky. „Skladování rozdělujeme podle druhu a charakteristiky zboží – pro skladování malých kusů je využíván Autostore, pro skladování středně velkého a objemného zboží jsou používány regálové a dopravníkové systémy navržené přesně pro potřeby naší logistiky,“ vyjmenovává Eliška Čeřovská příklady technologií, které pomáhají e-shopu Alza.cz reverzní logistiku zvládnout.

Americký marketplace Amazon umístil centrum zaměřené výhradně na zpětný tok zásilek pro evropský trh do slovenské Seredě. Za nejdůležitější prvek zvládnutí celého procesu označuje Marek Greguš, senior operation manager Amazonu v Seredi, správné prognózy o počtu vrátek v určitém časovém období (v Seredi jde řádově o statisíce kusů týdně) a co nejpřesnější informace o pohybu zásilek v jednotlivých úrovních dodavatelského řetězce. Pro správné nastavení všech procesů je podle Marka Greguše třeba umět v každém jednotlivém kroku rozpoznat kategorii zásilky. K tomu slouží vlastní softwarové nástroje Amazonu, které dokážou informace z různých databází propojovat a zobrazovat při zpracování v jednotlivých procesech třídění, skladování a prioritizace.


EFEKTIVITA JE VĚCÍ VŠECH ZÚČASTNĚNÝCH

Jak potvrzuje Jan Klička, COO e-shopu s nábytkem Bonami, zákazníci stále více využívají k vrácení či reklamaci zboží sítě výdejních míst či boxů. Další možností je odnést zboží do prodejní sítě. „V případě, že jde o nadrozměrný sortiment nebo se zákazník nemá šanci dostat na popisovaná místa, přichází na řadu objednání svozu produktu přímo na jeho adresu,“ upřesňuje Jan Klička. V rámci fungování celého zpětného logistického řetězce obecně vidí Jan Klička stále rezervy ve zmiňované digitalizaci. „Drtivá většina dopravců není schopna pro nás jakožto dodavatele zboží generovat report, abychom měli přehled, kolik a jakých balíků

„Jde o snížení toku vratkového zboží“

Nejvyšší zvýšení efektivity reverzní logistiky je v redukci objemu tohoto toku, tedy dále rozšiřovat možnosti pro naše zákazníky, aby neměli potřebu zboží nevyzvedávat nebo vracet. Také chceme pokračovat ve zjednodušení celého procesu a edukovat zákazníky, například o tom, jak mohou reklamace řešit okamžitě bez zásahu Alzy. Každý zákazník chce mít jistotu, že své peníze vydává za zboží, které pro něj má smysl. Pokud zákazník zjistí, že mu zboží nevyhovuje nebo se mu nelíbí, tak je to zcela validní důvod pro vrácení zboží a naší povinností je i tento proces mít pro zákazníky maximálně jednoduchý a přehledný. Obzvláště pro vrácení zboží z důvodu změny názoru jsou AlzaBoxy v blízkém okolí zákazníka skvělým řešením.

ELIŠKA ČEŘOVSKÁ
PR manažerka
Alza.cz



směřuje na naše vratkové centrum,“ popisuje Jan Klička zkušenosti Bonami.

Situace na trhu jako celku je ovšem poněkud odlišná. Jaroslav Skoták, interim manažer se specializací na logistiku a nákup, upozorňuje, že celkový podíl vráceného zboží se na e-commerce trhu pohybuje okolo 11,5 %, ovšem mimo oděvy. „U oděvů je toto číslo významně vyšší a většina společností je ani nikde neuvádí. Nicméně se bavíme o zhruba 30 procentech,“ upřesňuje Jaroslav Skoták. Na dotaz, kde v rámci procesů reverzní logistiky hledat možnosti dalšího zefektivňování a úspor, odpovídá: „V žádném případě neplatí a nikdy platit nebude, že celý problém vyřeší reverzní logistika uvnitř sebe sama. Jen a pouze společná práce od





Jak zvyšovat efektivitu reverzní logistiky? Čtete rozhovor s Jaroslavem Skotákem, interim manažerem se specializací na logistiku a nákup na www.systemylogistiky.cz.



marketingu, obchodu, aftersales služeb přes edukaci zákazníků až po spolupráci s dopravci a hledání úspor přímo na zpracování povedou v tomto mixu ke správnému výsledku. A navíc je třeba zmínit přesprávnou benevolentní legislativu, která tento typ nakupování zákaznickovi přímo „nabízí.“

Společnost GXO zaznamenává u nakupujících, kteří se přesunou z kamenných prodejen do prostředí e-shopů, až trojnásobnou míru vrácení zboží. U svých klientů z oblasti e-commerce ovšem její zástupce zmiňuje příklady, kdy jsou tito prodejci schopni opravit a dále prodat více než 95 % vráceného zboží. „Přestože jsme nyní schopni řídit celý proces vrácení zboží včetně příjmu, kontroly, renovace, přebalení a vrácení do maloobchodu nebo likvidace, stejně jako správu vrácení peněz a vyřizování záručních reklamací, musíme i nadále hledat způsoby, jak rozšířit toto udržitelné myšlení do dalších částí podnikání,“ říká Richard Cawton, chief revenue officer společnosti GXO.

Kde v segmentu reverzní logistiky je podle vás na místě hledat možnosti úspor?

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

INZERCE



Skladujte
u nás

DACHSER
Intelligent Logistics

DACHSER Contract Logistics

Inteligentní kombinace skladování a služeb s přidanou hodnotou s globální přepravní sítí.

Volné skladové prostory jsou aktuálně k dispozici v Českých Budějovicích, Břeclavi, Týništi nad Orlicí a Ostravě.

dachser.cz

AUTOMAX MÁ VĚTŠÍ SKLAD, MODERNIZOVANÉ PROCESY A NOVÉ WMS

Kapacita skladu dlouhodobě omezovala společnost v dalším růstu, a to zejména v sekci olejů a maziv. To byl hlavní problém, s nímž se potýkala firma AutoMax. Nové nastavení logistiky řešila se společností Fiege z hlediska 4PL a Kvados coby dodavatelem WMS.



Na základě podkladů společnosti AutoMax a Fiege
článek připravil Stanislav D. Břeň

Společnost AutoMax Group se specializuje na dovoz, prodej a distribuci výrobků z oblasti autokosmetiky a autochemie. Je výhradním dovozcem a distributorem řady světových značek, které na českém a slovenském trhu nabízí pod obchodním brandem AutoMax. Je také výhradním dovozcem a distributorem olejů a maziv Shell v České republice. Fiege Group působí na českém trhu od roku 1994, spravuje téměř 100 000 m² skladových ploch a poskytuje logistické služby v oblastech jako logistika textilu a obuvi, industriální a výrobní logistika, logistika pneumatik či FMCG. Právě tyto dvě společnosti vloni dokončily velký logistický projekt s cílem optimalizovat sklad AutoMaxu v Lovosicích.

Rozloha původního skladu činila 8500 m², limitovaný byl počet příjmových ramp, existovala dlouhá cesta mezi pickovacími pozicemi a konsolidačním místem pro výdej a panovala nízká flexibilita během sezonních výkyvů. To je základní popis výchozího stavu logistiky AutoMaxu a zároveň stručný výčet potíží k odstranění. V této souvislosti se zvažovaly dvě varianty dalšího postupu:

„Naprosto zásadní
posun“

Od mého nástupu do společností AutoMax v roce 2019 vidím naprosto zásadní posun v kvalitě poskytovaných služeb. Dnes nám Fiege zabezpečuje přesně to, co bych od logistického partnera očekával. Dokáže splnit naše vysoké nároky a někdy i poměrně divoké požadavky. Zároveň přináší vlastní návrhy, kterými naši spolupráci obohatí. Co se týká lokálního týmu, jsem přesvědčen, že jsou to lidé na svém místě. Mohu rovněž jen chválit vysoké nasazení při rozjezdu nového WMS, ačkoliv toto byl primárně projekt AutoMaxu.

JAN JURÁK
COO
AutoMax Group





LOG-IN od roku 2004 podporuje inovace
v české a slovenské logistice.



„Rezerva pro rozvoj“



Rozšíření a úpravy skladu nám garantují možnost rozvoje logistiky zákazníka v horizontu dalších tří až pěti let. Logistika je samozřejmě živý organismus, a proto i nadále plánujeme zlepšování procesů a následné inovace.

DAVID PETERKA
head of business development
Fiege

1) přestěhování do nového skladu, který by byl upraven podle požadavků; 2) uvolnění další plochy asi 4500 m² ve stávajícím skladu. Nakonec bylo zvoleno druhé řešení, a to s ohledem na vysoké náklady na transfer a zdlouhavou přípravu budovy na míru.

Z FULL SERVISU DO INHOUSE LOGISTIKY

Nový projekt obsahoval následující cíle: zvýšení skladové kapacity; změna layoutu skladu a přechod na nové WMS zákazníka se záměrem zlepšit a zpřístupnit data v online režimu. „Přáli jsme si skokově navýšit kapacitu skladovaných olejů. Dříve jsme mohli skladovat asi milion litrů olejů a maziv, v novém režimu jsme se chtěli dostat na dvojnásobek. Požárně-bezpečnostní řešení nyní umožňuje uskladnit až 2,2 milionu litrů. Nedostatečná kapacita skladu byla pro nás dlouhodobě úzkým místem a bránila dalšímu rozvoji,“ vysvětluje Jan Jurák, COO společnosti AutoMax Group. Sekundární provozní cíl spočíval ve zvětšení prostoru expediční plochy a navýšení expediční kapacity v počtu řádek objednávek i ve vychyteném objemu.

„Původní formát kontraktu jsme změnili z full servisu na inhouse logistiku. Nyní má AutoMax přímou smlouvu na budovu a je nájemcem skladu, stejně tak je držitelem licence na WMS. Za Fiege dodáváme know-how, tedy především procesní zkušenosti, dále pak manipulační techniku a pracovníky skladu,“ říká David Peterka, head of business development společnosti Fiege. Zákaznický servis pracuje ve WMS MyStock od společnosti Kvados, přičemž výběr tohoto dodavatele byl v režii AutoMaxu.

Nový layout skladu přinesl požadavek na aktualizaci všech procesů včetně přeznačení skladových zón. Další změnou bylo vytvoření skladových pozic na nové ploše nebo stavební úpravy haly, jako např. doplnění ramp. „Změna layoutu nám přinesla úsporu času zejména při manipulaci in a out,“ uvádí



David Peterka a dodává: „Stávající tým byl proškolen jak na nové WMS, tak se upravil SOP (Standard Operation Process – pozn. red.) podle podmínek nově nastaveného rozložení skladu.“

Jako hlavní přínosy nového nastavení intralogistiky označuje David Peterka větší skladovou kapacitu, přesnější a rychlejší informace o pohybu zboží a skladových objemech a zlepšení kvality skladu (více ramp, lepší osvětlení apod.).

PROVOZNÍ BENEFITY A DLOUHODOBĚJŠÍ STABILITA

A jak spolupráci hodnotí zákazník? „Provozních benefitů zejména v oblasti WMS je nepočítaně. Od rychlého a dobře fungujícího napojení na náš primární ERP systém (doklady a master data si systémy vyměňují téměř v reálném čase) přes kompletní rozhraní v češtině, uživatelsky příjemnou práci v rozhraní aplikace Android až po funkci Slučování dopravy, kdy se více zásilek pro stejného příjemce na úrovni WMS spojí do jedné dopravní objednávky,“ říká Jan Jurák. A pokračuje: „Dále bych zmínil velmi flexibilní řízení skladových pozic a zón z hlediska Požárně-bezpečnostního řešení. Nový systém umožňuje jednoduchou uživatelskou administraci, kde mohou být

hořlaviny, oleje nebo například pozice s vysokoobrátkovým sezonním zbožím.“ Způsob práce, který dříve zahrnoval častou telefonickou a e-mailovou komunikaci mezi operativou AutoMaxu a operativou skladu, je dnes výrazně efektivnější.

Z hlediska strategického zajišťuje vlastní WMS dlouhodobou stabilitu logistických operací. V případě změny lokality skladu nebo logistického partnera, což ale podle Jana Juráka není ani v jednom případě vůbec na pořadu dne, nehrozí firmě žádný zásadní výpadek ve fungování. „Svým způsobem je vlastní WMS pojistkou, aby se už nikdy neopakovala perioda vysoké nestability, kterou podnik zažil v letech 2015 až 2018,“ dodává provozní ředitel AutoMaxu.

HLAVNĚ NEVÁHAT

Podle Jana Juráka bylo rozšíření skladu a pořízení nového WMS správnou volbou. Připouští, že některé dílčí provozní věci se ukázaly jako pověstné prozkoumávání slepých uliček, ale to podle něj k běžnému byznysu patří. „Moje obecnější doporučení zní: Pokud jste o něčem vnitřně přesvědčeni, nebojte se učinit velké rozhodnutí. Velmi často kolem sebe vidím situace, kdy se manažeři doslova bojí nějaké rozhodnutí udělat, protože jsou si vědomi rizik, pokud se projekt nepovede. Bez velkých rozhodnutí se ale žádná firma nedokáže posunout. Takže odvahu a dopředu.“

**„VELMI ČASTO SE MANAŽEŘI
DOSLOVA BOJÍ UDĚLAT
NĚJAKÉ ROZHODNUTÍ,
PROTOŽE JSOU SI VĚDOMI
RIZIK, POKUD SE PROJEKT
NEPOVEDE.“**

✉ systemylogistiky@atoz.cz
🔑 [systemylogistiky.cz](https://www.systemylogistiky.cz)
in [systemylogistiky](https://www.systemylogistiky.cz)
f [systemylogistiky](https://www.systemylogistiky.cz)

Máte zajímavý
logistický projekt?
Dejte nám vědět!



**KLUB
LOGISTICKÝCH
MANAŽERŮ**

Dění v klubu...

Klub logistických manažerů se setkává zhruba každý měsíc. Na začátku jara se členové vydali do Čimelic, kde je přivítal a provedl Pavel Hampejs, supply chain director společnosti SIKO.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

Prodejce koupelnového a kuchyňského vybavení, který dosahuje obrátu přes šest miliard korun, vlastní nepřehlédnutelný areál na jižním okraji Čimelic, který tvoří pět postupně připojovaných hal o celkové rozloze 30 000 m². Zatím poslední o ploše 10 000 m² byla dokončena v loňském roce. Vedle centrály a logistiky tu má SIKO showroom a muzeum. Na střeše je umístěna fotovoltaická elektrárna o výkonu 400 kWp, v létě by měla být rozšířena o dalších 800 kWp.

Haly mají až 14 metrů se zakládací výškou v 11 metrech a k dispozici je tu 65 000 paletových pozic (se sklady v prodejních má SIKO dohromady 200 000 paletových míst). Denně zde přijmou a vyexpedují zboží pro třicet kamionů. Skladem drží 16 000 výrobků, dalších 40 000 přes sklad jen „proteče“ – to jsou případy, kdy si zákazník objedná zboží např. v prodejně z katalogu dodavatele, které nadrží společnost skladem, produkt pak musí fyzicky projít přes sklad. Přibližně stovka skladníků pracuje na tři směny.

Značnou část skladových prostor tvoří stacionární příhradové regály od firmy stow s vysokou nosností, protože se do nich ukládá např. těžká dlažba. Manipulaci obstarává technika od firmy Jungheinrich, v omezeném počtu pak zde jezdí i stroje od Linde Material Handling. V současnosti SIKO nedisponuje žádnou pokročilejší skladovou technikou, která by automatizovala nebo robotizovala intralogistické procesy. Do budoucna se zvažuje systém kubického skladování malých položek, např. Autostore. Aktuálně v Čimelicích vychystávají asi 500 e-shopových zakázek denně, část těchto objednávek si zákazníci vyzvedávají rovnou

v prodejnách. Vratky z online prodeje tvoří 1–2 procenta všech doručených zásilek. Dopravu si firma zajišťuje částečně sama (čtyři vozidla o nosnosti 16 tun), ale většinu přepravních kapacit poskytuje Šikotrans.

Kromě prodejen v ČR, SR a B2C zásilek pro Maďarsko se z Čimelic zasílá zboží po celé Evropě. V roce 2022 koupilo SIKO majoritu ve francouzské společnosti Livea, která má DC v Metách. Skupina SIKO tak bude mít dvě skladová centra pro Evropu, aktuálně dochází k „sapovému“ propojování. Firma nyní také chystá vstup na náročný německý trh, kde bude mít svůj e-shop, ale nebude otevírat sklad, vše bude obsluhovat z Čimelic.







FOTO (2x): KLM

NÁVŠTĚVA PROVOZU V NEJVĚTŠÍM SKLADU PRO KOUPELNY A KUCHYŇĚ V CEE

22/03/2024

Informace, fotografie a videa z návštěv Klubu logistických manažerů ve skladových a výrobních prostorách po celém Česku najdete také na linkedinovém profilu Systémů Logistiky: [linkedin.com/showcase/systemylogistiky](https://www.linkedin.com/showcase/systemylogistiky).



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

Setkáváte se s kolegy v logistice?





DEMACO

Společnost Demaco byla založena r. 2018 a v průběhu let se stala významným developerem průmyslových hal a parků v České republice. Stávající portfolio čítá 58 700 m² pronajimatelné plochy ve vlastnictví a 110 000 m² pronajimatelné plochy pod správou. Společnost zároveň disponuje pozemky pro budoucí výstavbu o celkové rozloze 300 000 m². V současné době je Demaco týmem 15 odborníků s bohatými profesními zkušenostmi.

Před pár týdny byla dokončena první fáze revitalizace prozatím největšího Demaco parku - DMC ValMez. V této souvislosti jsme položili pár otázek řediteli parku, panu Milanu Klimundovi, který je zodpovědný za bezproblémový a bezpečný provoz parku a stará se o to, aby nájemci byli spokojeni.

Z dalších lokalit, kde již Demaco zanechalo svou stopu určitě stojí za zmínku DMC Pardubice, původní areál Továrny Mlýnských Strojů, který rozvíjí spolu se svým partnerem Star Capital Finance, a ve kterém sídlí např. Forvia nebo Foxconn, DMC Paskov, kde na území bývalého dolu Demaco postavilo moderní halu pro Škoda Auto a DMC Kolín, rekonstruovaný areál továrny Frigera s možností výstavby nové haly. Všechny tyto lokality postupně procházejí revitalizací, probíhá zde nová výstavba a mění se v moderní průmyslové parky.

Pane Klimundo, řekněte nám pár slov o historii DMC ValMez.

Naše společnost se stala vlastníkem tohoto průmyslového areálu o rozloze 13 ha v červenci roku 2022. Do té doby jej vlastnila výrobní společnost Schott, která nám areál prodala a zpětně si pronajala více než 38 000 m² výrobních a skladovacích prostor. Součástí dohody se společností Schott byla i výstavba nové skladovací haly o rozloze 11 150 m², která byla v polovině března letošního roku úspěšně předána do provozu.

A co dalšího v rámci rozvoje parku plánujete?

Celý park postupně s novou výstavbou také revitalizujeme, vytvořili jsme nové inženýrské sítě, infrastrukturu parku a zasazujeme novou zeleň. Dosud jsme do této lokality investovali 0,5 mld Kč a v dalších třech letech plánujeme proinvestovat další téměř 1 mld Kč.

Plánujete v letošním roce i další výstavbu?

Park je v současné době plně obsazen. V letošním roce plánujeme provést potřebné demolice a zahájit výstavbu dalších tří budov o celkové ploše 34 000 m².

Co sebou nese revitalizace a další rozvoj brownfieldu?

Na tento druh areálů se specializujeme a baví nás. Pro každý developerský projekt je a bude klíčová infrastruktura. Například areál ve ValMezu disponuje připojením na vysoké napětí 110 kV v kombinaci s kapacitní lokální distribuční sítí, kterou naše společnost zároveň i provozuje. Za zmínku určitě stojí i vlastní zdroj technologické vody.

Krom toho je areál výborně situován poblíž centra města a frekventované silnice směrem na Rožnov pod Radhoštěm, díky čemuž je velmi dobře dostupný jak městskou, tak meziměstskou hromadnou dopravou, cyklisty i pěšimi.

Řídit každodenní provoz takového parku určitě není snadné, jak to zvládáte?

Ano, jednotlivých dílčích úkonů není málo. Abychom vše manažersky zvládli, máme k dispozici software Budova.online, prostřednictvím kterého komunikujeme jak s klienty v parku, tak v rámci firmy. Mimo jiné se jedná o první software, který umožňuje transparentní hodnocení ESG.



Developer a generální dodavatel

Technický standard dmc construct 4.1

Do pronájmu či do vlastnictví

Řešení průmyslových hal na míru „plug and play“

Jedinečný software pro správu budovy a hodnocení ESG – Budova.online

MONITORING FLOTIL: CO A PROČ SLEDOVAT

Bezpečnost, efektivita a zodpovědnost jsou klíčové faktory, které podporují zavádění monitoringu manipulační techniky. Sledování přispívá k minimalizaci nehod a dodržování nastavených procesů.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

V logistickém prostředí hraje sledování a správa flotily manipulační techniky důležitou roli při efektivním i bezpečném využívání technických i personálních zdrojů.

ABY TO DÁVALO SMYSL

DHL Supply Chain sleduje několik klíčových metrik a ukazatelů. „Patří mezi ně především přehled vozíků v jednotlivých skupinách a lokalitách, což nám umožňuje lépe plánovat jejich využití a distribuci,“ říká Ivan Kozmon, manažer pro rozvoj distribučních center DHL Supply Chain. Firma dále sleduje aktuální stav motohodin, aby mohla efektivně predikovat nutnost servisních intervencí. Nezanedbatelným prvkem je i monitoring škodných a otevřených servisních událostí. „Využitelnost a vytíženost vozíků jsou dalšími důležitými metrikami, které umožňují optimalizovat jejich nasazení a minimalizovat časy nečinnosti. Analyzujeme také servisní náklady, abychom identifikovali případné trendy a možné úspory,“ uvádí Ivan Kozmon. Další důležitou metrikou představují nebezpečné události, jež jsou klasifikovány podle dohodnutých kritérií či kategorií.

Ve společnosti DB Schenker využívají systém pro správu vozového parku MHE Connect. „Nabízí přehledný přístup k údajům o flotile a vytváření stavu na míru. Funguje online s RFID přístupem s uživatelskými rozhraními pro jednotlivé provozní jednotky,“ informuje ředitelka nákupu Markéta Markesová.

„Měřit můžeme ledacos, musí to ale dávat smysl. Co se týká bezpečnosti, tak u manipulační techniky

měříme a vyhodnocujeme nehodovost a sledujeme a vyhodnocujeme nárazy řidičů,“ říká Pavel Mráz, asset manager společnosti Yusen Logistics (Czech). Z hlediska ekonomiky provozu jsou hlavními parametry, které v Yusenu měří, celkové náklady vlastnictví po dobu životního cyklu stroje, náklady na motohodiny (Mth), poruchovost (četnost) vzhledem k počtu Mth i stáří stroju a využitelnost techniky (kromě specifických případů však není pro firmu stáří techniky prioritní parametr).

„Z provozních ukazatelů, které ovlivňují prostoje techniky, monitorujeme hlavně kvalitu servisního partnera, zejména rychlost servisních zásahů, dostupnost náhradních dílů a počet reklamací souvisejících s opakovanou opravou. Součástí těchto ukazatelů je i management baterií, kdy sledujeme provozní kapacitu baterie a evidujeme počet nabíjecích cyklů nebo online škody s dokumentací přímo v místě vzniku škody,“ pokračuje Pavel Mráz. Cílem je prostřednictvím elektronizace a digitalizace sjednotit řízení technických procesů s finančním řízením nákladů v jeden na sebe navazující proces za účelem dosahování dlouhodobých úspor.

BEZPEČNOST, ZODPOVĚDNOST, EFEKTIVITA

Podívejme se také na to, jak na monitoring vozíků a flotil pohlíží zástupci dodavatelů manipulační techniky. „Zájem o sledování a správu flotily se stále zvyšuje. Rostou nároky na bezpečnost provozu a zvýšení zodpovědnosti k manipulační technice. Stále více se hledí na čísla, vedení vyžaduje od vedoucích jednotlivých středisek měřitelná



FOTO: Martin Mašín

data, podle nichž bude možné navýšit celkové využití flotily a dohledat časté viníky nehod nebo řidičů, kteří neznají nebo nerespektují správné zacházení s baterií,“ říká Petr Panáček, manager advisory services ve společnosti Toyota Material Handling CZ. Podle něj je zájem o sledovací prvky pořád větší a zákazníci neberou zranění na pracovišti nebo případné bezpečnostní legislativní nedostatky na lehkou váhu: „Jsou ochotni investovat, zvýšit bezpečnost v provozu a sami se tak krýt v případě škody nebo úrazů.“ Za nepoužívanější metriky fleet managementu (systém I_Site) označuje grafy baterií, způsoby ohlášení ze stroje (z toho mohou plynout i penalizace za špatné zacházení); nárazy a hodnoty nárazů, s dostatečným signálem GPS i místo nárazu; stavy motohodin; využití smlouvy (pokud flotilu tvoří stroje v nájmu); čisté časy operace s technikou a dohledání případných „prostoju“. V neposlední řadě je zájem o celkový přehled nákladů, často zde uživatelé dohledávají i dokončené revize ve formátu PDF. Uživatelé s předprovozní kontrolou se zaměřují i na výsledky a chybně zodpovězené kontroly,“ dodává Petr Panáček.

Rostoucí zájem o sledování flotily manipulační techniky potvrzuje také Pavel Králík, produktový manažer společnosti Jungheinrich (ČR): „Důležitá je v tomto ohledu především velikost flotily, aby nasazení systémů fleet managementu dávalo smysl a uživateli přineslo zajímavá data.“ Klienti, kteří využívají Jungheinrich Fleet Management System, mají možnost vybírat si z různých modulů dat. „Vždy je nutné mít modul Základ, který je také hojně poptáván. Umožňuje správu přístupů k vozíkům, dává jasný přehled o flotile napříč všemi provozními klienty a poskytuje základní přehled o využití vozíků prostřednictvím sledování nájezdu motohodin,“ vysvětluje Pavel Králík. Velmi často se modul Základ doplňuje o modul Provozní náklady, v němž zákazník vidí veškeré servisní zprávy včetně nákladů, a modul Nárazy, který dává možnost sledovat, jak který řidič s vozíkem zachází. „Zajímavý a často poptávaný modul je Předprovozní kontrola, kdy má každý řidič povinnost před rozjetím vozíku potvrdit na displeji otázku, které ho navádějí k řádné kontrole vozíku. Dotazy si může každá firma



PAVEL MRÁZ
asset manager
Yusen Logistics (Czech)

„Dohled nad 800 kusy techniky“

Pro fleet management používáme vlastní fleetovou aplikaci, jejímž prostřednictvím jsme digitalizovali většinu procesů v řízení a správě techniky. Tímto způsobem řídíme interní pronájem techniky, servis a údržbu strojů, online kontroly a předávání techniky mezi směnami i objednávání oprav. Komunikace směrem k technikovi probíhá výhradně přes aplikaci fleet, spojení je možné přes jakékoli mobilní zařízení. Prostřednictvím systému spojujeme řízení celého vozového parku bez ohledu na typ, značku nebo lokaci techniky. Na jednom místě tedy máme pod kontrolou nejen provoz manipulační techniky, ale i provoz terminálových tahačů, návěsů a osobních vozidel. Celkem tímto způsobem sdružujeme ve správě flotily asi 800 kusů různé techniky. Jako podpůrné systémy při správě manipulační techniky v některých případech používáme i systémy našich partnerů, jako jsou systémy I_Site nebo ISM Online.



„Přizpůsobené pro jednotlivé provozy“

Funkční ukazatele našeho systému jsou přizpůsobitelné potřebám jednotlivých provozních jednotek. Pro centrální vyhodnocování procesů jsou celoplošně nastaveny následovně: Využití vozíků v čase; Autorizace přístupu; Vyhodnocení nájezdů v motohodinách; Eliminace a prokazování škod pomocí nárazového čidla; Zrcadlení stavu baterie.

MARKÉTA MARKESOVÁ
ředitelka
nákupu
DB Schenker



definovat podle svých představ. Další moduly jsou Produktivita, Údržba a Battery management,“ doplňuje Pavel Králík.

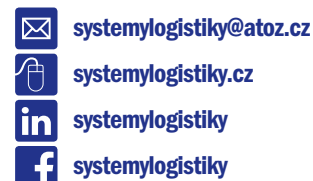
Podle Martina Řeháka, manažera tréninku a produktové podpory společnosti Linde Material Handling Česká republika (systém connect:desk, resp. connect:cloud), je třeba rozčlenit požadavky na správu flotily do dvou oblastí. „První je princip přidělení stroje konkrétní osobě, případně konkrétním osobám. Jedná se o přihlašovací systém, který je schopen odlišit toho, kdo smí daný stroj ovládat, a zároveň je schopen stanovit omezení jednotlivých operátorů. Zde mluvíme o lékařské prohlídce či vlastnictví oprávnění na stroje.“ Druhou oblast podle něj tvoří samotný nástroj, který je schopen sledovat a analyzovat fungování techniky: „Klíčem k využití analýz u fleet managementu je delegování člověka, který bude data sledovat, vyhodnocovat

a používat. Mám-li dedikovanou osobu, která definované ukazatele sleduje a vyhodnocuje, přinese mi to úsporu, větší výdělek a jednodušší správu.“ K metrikám, jaké uživatelé nejčastěji sledují, uvádí, že jde o nájezdy celkové pro jeden stroj, nájezdy v kombinaci s konkrétním operátorem, dále způsob použití stroje, pauzy, plynulost jízdy či manipulace. „Za důležité jsou považovány také baterie a způsoby nabíjení,“ dodává Martin Řehák. Hodně používanou informací je podle něj obraz nájezdů celé flotily, případně porovnání mezi stanovišti nebo závody.

Svůj pohled přidává také Alena Nuslauerová z marketingu společnosti Belet: „Speciální vozíky

vyrobené přímo na míru a podle zadání zákazníka osazujeme elektronickým systémem sledování stavu kapacity baterie, průběhu nabíjení, pohybu a časové využitelnosti včetně aplikace přes GSM.“

Co sledujete u své manipulační techniky?



INZERCE

„Zaměřeno na lokální i regionální flotily“

V oblasti manipulační techniky dlouhodobě spolupracujeme se strategickým partnerem, společností Jungheinrich. V rámci spolupráce a nastavení využíváme pro naši flotilu vozíků Fleet Management System, který je přímo součástí jejich výbavy. Samotný systém je webový nástroj, který umožňuje na základě definovaných oprávnění sledovat jednotlivé skupiny vozíků v rámci lokální flotily, flotily na úrovni státu, respektive regionu.

IVAN KOZMON
manažer
pro rozvoj
distribučních
center
DHL Supply
Chain



V dodavatelském řetězci je vždy prostor pro zlepšení. Naše výrobky, inovace a služby neustále podporují naše zákazníky v inovačním procesu. Jsme hrdí na to, že přispíváme k vytváření oběhového dodavatelského řetězce – tím vytváříme lepší svět pro budoucí generace. Přijďte se k nám a společně optimalizujeme dodavatelský řetězec. *It's in your hands.*



VYPLATÍ SE TEĎ PŘEJEDNAT SMLOUVU NA SKLAD?

Článek připravil **Stanislav D. Břeň**

V posledních třech letech výrazně rostly nájemní prostory určených pro logistiku nebo lehkou výrobu. Přichází nyní čas pro „renega“, tedy renegociace původních smluv, které mohly být uzavřeny za méně výhodných podmínek pro nájemce?

Trh s průmyslovými nemovitostmi v Česku výrazně ochladl. Hrubá realizovaná poptávka po industriálních prostorách loni meziročně klesla ve většině zemí středoevropského regionu, v Česku nejvíce, a to o 31 % (zdroj: Cushman & Wakefield). Pokles je způsoben především nezvykle vysokou poptávkou, která byla realizována v letech 2021 a 2022 (především vlivem růstu e-commerce), ale rovněž ekonomickým poklesem, který byl patrný již na přelomu 2022/2023. Za posledních pět let došlo v Česku podle stejného zdroje k 82% nárůstu nejvyššího dosahovaného nájemného (nejvyšší v CEE). Jak dobrá či špatná je nyní situace pro přejednání nájemní smlouvy? Ptali jsme se významných hráčů na trhu z řad developerů i realitněporadenských společností.

VELMI VHODNÉ OBDOBÍ

„Vzhledem k relativně dynamickému vývoji trhu průmyslových nemovitostí a rekordní míře výstavby vnímáme aktuální období jako velmi vhodné pro zahájení jednání o renegociaci nájemní smlouvy. Na trhu je stále patrný dozvuk rekordně nízké poptávky z konce minulého roku,“ říká Matěj Indra, vedoucí oddělení pronájmu průmyslových nemovitostí ve

společnosti 108 Real Estate. S tím, jak vzrostla míra neobsazenosti, jsou podle něj developéři ochotní nabízet nižší základní nájemné a vyšší míru pobídek. „Při přejednání nájemní smlouvy se také stále častěji setkáváme s požadavky nájemců na zvýšení technického standardu budovy a soulad s jejich firemní ESG politikou,“ říká Matěj Indra a doporučuje: „Zahájit jednání o nové nájemní smlouvě doporučujeme podle složitosti případu minimálně 1,5–2 roky před koncem smlouvy. Je to z toho důvodu, aby se nájemce nedostal pod časový tlak a stále měl možnost vybírat z více variant včetně relokace, což ve finále vede k dosažení nejvýhodnějších podmínek.“

ZLEPŠENÍ POZICE NÁJEMCŮ

Situace pro přejednání nájemní smlouvy se oproti minulému či předminulému roku určitě zlepšila i podle Jana Hřivnackého, vedoucího pronájmů industriálních nemovitostí v CBRE: „Každá situace je silně individuální, ale obecně lze říct, že se postupně rozšiřuje nabídka prostor s tím, jak roste neobsazenost a dokončují se projekty ve spekulativní výstavbě. Zároveň cítíme snížení poptávky po nových prostorech. Tyto faktory obecně vedou ke zlepšení pozice nájemců při vyjednávání. V minulých letech





Nová výrobní hala firmy Shape v Nýřanech získala certifikaci udržitelnosti BREEAM na úrovni Outstanding. Více na www.systemylogistiky.cz.

47

SL
SYSTÉMY LOGISTIKY

TOP 3 RENEGOCIACÍ ROKU 2023

Logistický park	Nájemce	Typ nájemce	Rozloha (m ²)
Prologis Park Prague – Jirny	DHL solutions	Logistika a doprava	136 900
CTPark Bor	Tech Data Distribution	Distributor – velkoobchod	53 300
Prologis Park Prague Airport	Červa	Distributor – maloobchod	41 800

Zdroj: Cushman & Wakefield

poptávka výrazně převyšovala nabídku průmyslových prostor. Nyní pozorujeme, že se situace mění a vyjednávací pozice se zlepšuje. Nicméně stále platí, že záleží vždy na dané situaci.“

POSLEDNÍ MOŽNOST PŘED STĚHOVÁNÍM

Svůj pohled připojuje i Petr Narwa, head of transaction & consulting services společnosti Prochazka & Partners: „Vždy záleží na stáří nájemní smlouvy, tedy o kolikátý nájemní cyklus se jedná, to determinuje základ pro jednání pro podmínky na nový nájemní cyklus. Pokaždé je dobré přistoupit k renegociaci jako poslední možnosti před stěhováním.“ U klientů s kapacitou 10 000 m² doporučuje začít se zabývat renegociací 1,5–2 roky před koncem nájemní smlouvy. Důvodů pro takový předstih je podle něj několik: „Některé smlouvy mají nutnost

informovat pronajímatele, že v nájmu klient nepokračuje, jde o notice period, trvat může 9–12 měsíců předem. Nebo naopak se ve smlouvě pokračuje. A v dnešní době se opce na prodloužení za stávajících podmínek vyplatí, protože bývají výhodnější než tržní nájem.“

UDRŽET SI BONITNÍHO KLIENTA

Podle Jana Andrusa, ředitele nájmu ve společnosti P3 Logistic Parks v ČR, je v současné situaci situace na trhu průmyslových nemovitostí stabilizovanější než před rokem nebo dvěma: „Nájemci mají na trhu větší výběr a pronajímatelé si více uvědomují, že udržet si bonitního klienta s potenciálem růstu může být pro budoucnost důležité. Ani jedna ze stran není aktuálně znevýhodněna, proto je ideální čas pro renegociaci právě teď.“

OMEZENÉ MOŽNOSTI V PRÉMIOVÝCH LOKALITÁCH

Termín renegociace nájmu je obvykle uveden v uzavřené nájemní smlouvě a stanovuje i mantinely vyjednávání, říká Alice Bílková, obchodní ředitelka společnosti GLP, a pokračuje: „Nicméně i tak se setkáváme s klienty, kteří začnou vyjednávat s velkým předstihem ještě před tímto termínem. Důvodem je obvykle snaha o synchronizaci s potřebami svých klientů, dosažení vyšší efektivity a získání více času na vyjednání transakce.“ Na stranu druhou jsou podle ní momentální možnosti pro přejednání výhodnější nájemní smlouvy omezené, a to zejména v bonitních lokalitách, kde je vysoká obsazenost a nových prostor nedostatek. Jde o místa, kde poptávka stále převyšuje nabídku.

Alice Bílková dále vysvětluje: „Cena nájmu je ovlivněna řadou proměnných, mezi něž primárně patří aktuální tržní situace, která je v posledních dvou až třech letech výrazně nestabilní. Kromě toho hrají významnou roli i ekonomické faktory, jakými jsou například inflace a ceny energií, což v důsledku komplikuje odhad budoucích podmínek a stanovení indexace nájmu.“ Pokud chce klient jednat o nájmu dříve než tři měsíce před koncem smlouvy, měl by podle ní zvážit možná rizika: „Tržní ceny se mohou podstatně změnit, takže dohodnuté podmínky

INZERCE

LS **LOADING SYSTEMS**

TYROS LOADING SYSTEMS CZ



KOMPLETNÍ ŘEŠENÍ VRATOVÝCH A NAKLÁDACÍCH OTVORŮ

www.loading-systems.cz

INDUSTRIÁLNÍ PLOCHY V ČESKU

Rok	Celková plocha (m ²)	Míra neobsazenosti (%)	Nová nabídka (m ²)	Hrubá poptávka (m ²)*	Čistá poptávka (m ²)	Podíl renegotiací (%)	Prime rent eur/m ² /měsíc
2019	8 392 145	4,04	626 112	1 609 008	1 078 766	33	4,25
2020	9 121 299	3,58	647 279	1 519 375	789 405	48	4,30
2021	9 643 602	1,16	501 748	2 436 055	1 548 579	36	5,60
2022	10 775 703	0,82	1 095 932	2 200 820	1 460 551	34	7,50
2023	11 707 521	1,75	921 337	1 520 644	927 943	39	7,75

* včetně renegotiací

Zdroj: Cushman & Wakefield

se mu později mohou jevit jako nevýhodné. Nájemce by měl proto pečlivě zvážit všechny možné důsledky předčasného jednání a přizpůsobit tomu vyjednávací strategii.“

NEDOSTAT SE DO ČASOVÉHO PŘESU

Názor do debaty přidává i Vojtěch Peřka, senior business developer společnosti CTP ČR: „Situace na trhu komerčních nemovitostí se v průběhu času mění a kvalitní prostory v některých regionech mohou chybět. Průměrná obsazenost v ČR se pohybuje okolo 98, případně 96 procent, pokud bereme v potaz také projekty ve výstavbě. Určitě je vhodné řešit přejednání smlouvy a zajištění prostor v časovém předstihu, jelikož případné stěhování může být u určitých typů provozů časově a finančně náročné.“

STABILITA STÁVAJÍCÍHO NÁJEMCE

V diskusi pokračuje Jiří Kristek, vedoucí pronájmu průmyslových ploch a nákupních parků společnosti Cushman & Wakefield: „Tržní podmínky pro přejednání nájemní smlouvy se mohou významně lišit, ovlivňuje je spousta faktorů, kterými mimo jiné jsou: lokalita objektu, velikost, specifikace, vybavení, stáří, možná modifikovatelnost nájemních prostor, schopnost majitele nalézt vhodnou náhradu v případě, že se strany nedohodnou, konkurence v dané lokalitě, která může nabídnout alternativní řešení, závislost nájemce na málo dostupné a kvalifikované pracovní síle, a tudíž složitější možnosti přesunu.“ Podle jeho vyjádření jsou na trhu lokality (např. Praha a blízké okolí), kde je situace pro nájemce při prodloužení složitější, jelikož zde ještě stále existuje výraznější přetlak poptávky nad nabídkou, i když i zde se začíná situace stabilizovat

a pronajímatelé mnohdy volí stabilitu stávajícího nájemce před nejistotou hledání možné náhrady.

„Důležitou roli hrají také startovací podmínky u přejednávaných smluv, to znamená, jaká je výše stávajícího a nově nabízeného nájemného, jelikož se tyto úrovně v posledních dvou až třech letech výrazně změnily, a to směrem nahoru,“ vysvětluje Jiří Kristek. Spousta nájemců se tak podle něj dostává do situace, kdy aktuální tržní nájemné v dané lokalitě výrazně převyšuje jejich stávající nájemné na konci nájemního období. Pak záleží na faktorech uvedených výše, jaká je případná možnost relokace, či naopak nutnost zůstat ve stávajících prostorech a dohodnout se s dosavadním pronajímatelem.

CENOVÁ OČEKÁVÁNÍ SE ZNATELNĚ ROZCHÁZEJÍ

„Situace na nájemním trhu průmyslových nemovitostí se za poslední rok příliš nezměnila, neobsazenost zůstává rekordně nízká a ceny pronájmů jsou především v žádaných lokalitách stále vysoké. Růst z posledních let se již zastavil a očekáváme mírný pokles, k nějaké rychlé korekci ale podle všeho nedojde. Především ceny financování a výše očekávaných výnosů jsou nadále vysoké, a tak ani pomalu se navyšující neobsazenost nevede k rychlé změně,“ vysvětluje situaci na trhu Robert Sgariboldi, vedoucí týmu průmyslových nemovitostí společnosti iO Partners.

Zároveň upozorňuje, že smlouvy uzavírané v před-covidovém období mají lepší (z pohledu nájemce) nájemní podmínky, než je aktuální úroveň trhu. Nájemci se tedy snaží využít případných opcí na prodloužení smluv za stávajících podmínek, pokud taková možnost byla sjednána. „V případě končící smlouvy bez možnosti prodloužení ze strany nájemce jsou jednání o nových podmínkách většinou komplikovaná a relativně dlouhá – cenová očekávání obou stran se dost znatelně rozcházejí. Najít fungující kompromis je proto otázka na více měsíců a na trhu se pomalu objevují nově dostupné prostory ve stávajících halách, které indikují, že ne vždy se takový kompromis podaří nalézt,“ podotýká Robert Sgariboldi.

DOJEDNÁNÍ KONTRIBUCE

Renegociace nájmu je vždy o něco výhodnější, pokud trh oslabuje. „Český trh průmyslových nemovitostí se ale dlouhodobě drží na velmi stabilní úrovni. Nedomnívám se tedy, že je možné dosáhnout při renegociaci rapidně jiných podmínek. K tomuto nepřispívá ani skutečnost zvyšujících se yieldů, které negativně vstupují do developerských projektů,“ míní Tomáš Novotný, výkonný ředitel

společnosti Concens Investments. Lepších nájmu je proto podle jeho názoru možno dosáhnout ve starších, již amortizovaných projektech a v sekundárních lokalitách. „Co je ovšem možno dojednat, je spíše zvýšení standardu nabízených služeb, jako je třeba dodávka energií z fotovoltaiky nebo jiná forma kontribuce,“ říká a dodává: „Celkově trh zažívá navyšování míry neobsazenosti, ale stále se pohybuje na velmi vysoké úrovni v celoevropském srovnání.“

PRAHA, PLZEŇ ČI BRNO STÁLE POD TLAKEM

„Všeobecně je situace příznivá pro přejednávání smlouvy v lokalitách, kde nabídka převyšuje poptávku. Například v primárních lokalitách, jako jsou Praha, Plzeň a Brno, kde míra neobsazenosti je na úrovni jednoho procenta a méně, budou nájemci pod tlakem zaplatit nejvyšší ceny. A to nejen aby zajistili nový prostor, ale zároveň aby udrželi prostor u současného pronajímatele, který má možnost vybrat si mezi dalšími klienty, již jsou připraveni zavázat se k prémiovým podmínkám,“ říká Laurent Jechoux, obchodní ředitel společnosti Contera. Doplňuje, že naopak v lokalitách, kde je vysoká neobsazenost, jsou podmínky pro přejednávání smlouvy příznivější.

ZÁLEŽÍ NA OKOLNOSTECH I OCHOTĚ JEDNAT

Z vyjádření odborníků je patrné, že přinejmenším v dohledné době bude šance pro vyjednání lepších podmínek složitější v exponovaných lokalitách, např. v Praze, Plzni či Brně. V méně vyhledávaných lokalitách možná pronajímatelé ocení stabilnějšího klienta s nižším celkovým výnosem. Hodně také záleží na vzájemných očekáváních a ochotě vrátit se k „normálu“ a definici tohoto stavu. Přece jen v roce 2019 činila sazba prime rent 4,25 eura za metr čtvereční a měsíc, v loňském roce to bylo 7,75 eura.

Přes 12 milionů metrů

Celková plocha moderních průmyslových prostor určených k pronájmu v České republice loni dosáhla 11,70 milionu čtverečních metrů. Na konci čtvrtého čtvrtletí roku 2023 bylo ve výstavbě celkem 981 200 m² skladových a výrobních prostor, což představuje 30% pokles oproti předchozímu čtvrtletí a 20% pokles ve srovnání se stejným obdobím roku 2022. V rámci 15 průmyslových parků po celé zemi bylo ve čtvrtém kvartálu na trh dodáno celkem 271 600 m² nových skladových ploch. Největším dokončeným projektem v posledním čtvrtletí loňského roku byla nová budova v CTParku Brno (30 500 m²), která byla v době dokončení pronajata několika nájemcům z oblasti výroby a logistiky. Druhý největší projekt se nachází v Arete Park Rokycany II (29 500 m²) a byl plně pronajat společností Duvenbeck Logistik. Třetím největším nově dokončeným projektem je budova o rozloze 29 100 m² v Garbe Park Chomutov, pronajata německé společnosti Fiellmann. Největší nově dokončenou budovou za celý rok se stala budova „C“ o rozloze 45 500 m² v GLP Park Brno Holubice, která byla v době dokončení pronajata několika nájemcům.

Zdroj: Industrial Research Forum

Uvažujete o přejednání své nájemní smlouvy?

systemylogistiky@atoz.cz

[systemylogistiky.cz](https://www.systemylogistiky.cz)

[systemylogistiky](https://www.systemylogistiky.cz)

[systemylogistiky](https://www.systemylogistiky.cz)

NOVÝ ELEKTRICKÝ VOZÍK, AMR S AI, APLIKACE PRO PŘEPRAVY

Produktový přehled přibližuje novinky z oblastí manipulace a informační technologie, respektive doprava.

Tipy pro tuto sponzorovanou rubriku můžete zasílat na systemylogistiky@atoz.cz.

Další inovace pro logistiku najdete na webu www.systemylogistiky.cz.

Sponzorovaná sekce; novinky zpracovala **redakce SL**; fotografie: **Still, MIR, Logex Logistics**

MANIPULACE



ELEKTRICKÝ VOZÍK STILL RCE 25-35, KTERÝ PROSTĚ DĚLÁ SVOU PRÁCI

- +** INTUITIVNÍ A JEDNODUCHÉ OVLÁDÁNÍ
- +** PRO LEHKÉ AŽ STŘEDNĚ NÁROČNÉ PROVOZY

Je ideální pro lehké a středně náročné provozy, přepravuje náklad až 3,5 tuny do výšky až 6,5 metru. Vozík poskytuje výkon, robustnost a efektivitu. Díky optimálnímu výhledu do všech stran lze zboží přepravovat snadno a bezpečně. Úzký trojitý stožár a průhledová okna ze všech stran umožňují velmi dobrou viditelnost, zvyšují bezpečnost obsluhy a snižují riziko poškození stroje. Pro obsluhu je komfortní snadný přístup, optimalizovaná poloha sezení, ergonomické sedadlo a velkorysý prostor pro nohy. Práci usnadňuje dobře čitelný 4,3" displej s přehlednými informacemi o směru jízdy, stavu nabití akumulátoru a jízdním režimu. Vozík je k objednání online s krátkou dodací lhůtou.

[Více na still.cz](http://www.still.cz)

MANIPULACE



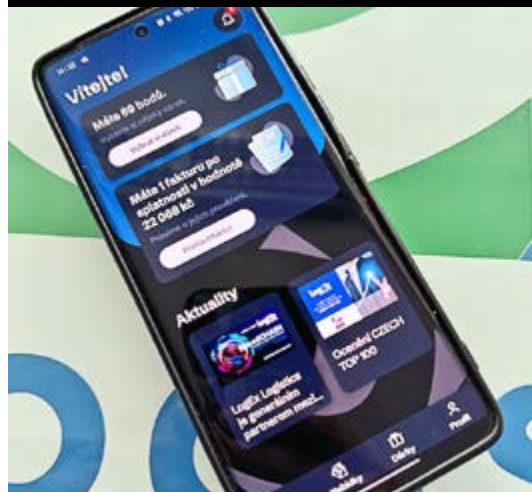
PALETOVÝ VOZÍK S DETEKČÍ AI

- +** DETEKCE PALET POMOCÍ AI
- +** ODPOVÍDÁ ISO 3691-4 A IP52

Společnost Mobile Industrial Robots oznámila uvedení autonomního mobilního robota MIR1200 Pallet Jack. Stroj využívá 3D vizualizace k identifikaci palet, které vyzvedává a dodává. Během provozu může dynamicky upravovat svou trasu tak, aby se vyhnul překážkám, ať už v podobě volně položených předmětů na podlaze nebo v úrovni hlavy. Zpracovává záběry z velkého množství kamer a dat získaných s pomocí technologie Lidar v reálném čase s využitím plného výkonu grafického procesoru a dalších procesorů na platformě Nvidia Jetson AGX Orin. Systém tříkolového pohonu byl vyvinut ve spolupráci se společností Logitrans.

[Více na mir-robots.com](http://www.mir-robots.com)

IT



MOBILNÍ APLIKACE PRO OBJEDNÁVÁNÍ PŘEPRAV

- +** MOBILNÍ APLIKACE
- +** ROZŠÍŘENÉ FUNKCE

Společnost Logex Logistics spustila do provozu vlastní mobilní aplikaci Logsys, která vychází ze stávajícího softwarového řešení využívaného na stolních počítačích. Obsahuje např. přehledy pro zákazníky včetně fakturací. Aplikace zahrnuje online objednávání přeprav, zákazníci tedy mohou zadávat přepravy v případě, kdy nemají přístup k počítači. Podle provozovatele se aktuálně realizuje doplnění „appky“ o segment pro dopravce, kdy budou moci díky aplikaci čerpat slevy na dopravní komodity, např. na pohonné hmoty či pneumatiky. Součástí je i takzvaná dárková zóna pro klienty. Aplikaci lze stáhnout na Google Play a na App Store.

[Více na logex.cz](http://www.logex.cz)

JAKÝ BYL LETOŠNÍ LOGIMAT

V polovině března zavítaly Systémy Logistiky do Stuttgartu, kde se konal největší evropský veletrh pro intralogistiku Logimat. K vidění bylo mnoho inovací nebo zdokonalení již dříve prezentovaných řešení. Reportovali jsme přímo z veletrhu na profilu Systémy Logistiky na profesní síti LinkedIn. Po naskenování QR kódů si můžete připomenout některé z příspěvků.

Článek připravil **Stanislav D. Břeň** a **David Čapek**

Nebývá tak časté, že by ocenění za technologické vymoženosti pro logistiku směřovalo k firmám v Česku nebo na Slovensku. Tentokrát si ale slovenská firma Photoneo Brightpick odnesla ocenění z významného veletrhu pro intralogistiku Logimat, který se konal v polovině března ve Stuttgartu. Nezávislá porota složená z vědců a novinářů posoudila více než 120 přihlášených inovací a vybrala tři vítěze, kteří získali ocenění Best product a na Slovensko směřuje právě jedno z nich. Systémy Logistiky se technologii Brightpick věnovaly již několikrát (především v rámci různých instalací) a také na veletrhu jsme navštívili tento stánek. Proto jen ve stručnosti připomeňme, že Brightpick Autopicker je autonomní mobilní robot, který dokáže vychystávat a konsolidovat objednávky ve skladových uličkách a umí pickovat nejen na úrovni beden, ale v kombinaci s robotickým ramenem s přísavkou také kusově. A to různý typ sortimentu v chlazeném i nechlazeném režimu.

Na stuttgartském výstavišti firmy i tentokrát prezentovaly řadu inovativních řešení s důrazem na využití automatizace, robotiky i umělé inteligence v logistických procesech. Jak třídní akce názorně ukázala, k určujícím trendům v intralogistice dneška patří i udržitelnost, bezpečnost a ergonomičnost. Bylo to vidět na mnoha stáncích, které jsme navštívili, jmenovitě např. Linde Material Handling, Still, Jungheinrich, Baoli či Toyota Material Handling. Na celkové ploše zhruba 125 000 metrů čtverečních vystavovalo 1610 společností a počet návštěvníků se vyšplhal na 67 420 profesionálů.

Avex Steel Products, Doosan Bobcat EMEA, Nedpak Packaging, Proman a VZV Group.

Příští ročník veletrhu Logimat se ve Stuttgartu uskuteční od 11. do 13. března 2025.

„SEDM STATEČNÝCH“ Z ČESKA

Výrobci, systémoví vývojáři či integrátoři a poskytovatelé služeb ze 40 zemí představili své největší inovace a řešení pro efektivní intralogistické procesy, a to v celkem deseti halách. Plných 35 % letošních vystavovatelů bylo zahraničních (mimo Německo), včetně 86 firem ze vzdálených lokalit jako Čína, Severní Amerika nebo Austrálie. Mezi vystavovateli nechybělo sedm zástupců z České republiky – aeqoom group, Autocentrum Blohmann,



„Účast se rozhodně vyplatí“

Veletrhu Logimat se účastníme už řadu let. Máme tady zahraniční partnery, se kterými spolupracujeme, ať už jde o naše dodavatele nebo odběratele. Potkáme se zde se zástupci firem jak z Německa nebo Francie, tak třeba i z Litvy a Lotyšska, v podstatě jde o celou Evropu. Sledujeme trendy, spolusoutěžící na trhu a naskytou se také obchodní příležitosti, kterými se pak zabýváme. Netvrdím, že účast na veletrhu je pro naši společnost zisková, ale rozhodně se vyplatí. Naše regálová řešení samozřejmě dodáváme nejen do Česka a na Slovensko, ale i do jiných zemí, kde máme své pobočky nebo firmy, s nimiž spolupracujeme. Situace na evropském trhu v našem oboru teď není jednoduchá, což souvisí mimo jiné se zhoršenou ekonomickou situací v Německu, kde některé zakázky „stojí“, a podobně je to třeba i v dalších evropských zemích. Bojuje se takzvaně o každou zakázku. Jsem ale optimista a ve druhém pololetí roku očekávám zlepšení.

PETR MALÝ
jednatel
Proman





Na pozici property managera v Garbe přichází Tomáš Hanuš.
Více na www.systemylogistiky.cz.



„Po premiéře větší stánek a lepší místo“

V loňském roce byla naše společnost mezi vystavovateli na veletrhu Logimat poprvé. Premiérovou účast jsme vyhodnotili jako úspěšnou, a tak jsme se letos rozhodli vystavovat zde znovu, ale s větším stánkem a na lepším místě, konkrétně na galerii veletržní haly 1. Prezentovali jsme zde naše nové řešení Field Service Management. To slouží především servisním organizacím pro plánování a řízení servisních služeb. Na jednom místě lze monitorovat, řídit, plánovat a kontrolovat jak kvalitu a úroveň služby, tak celkové náklady. Řešení využívá komunikaci s umělou inteligencí a pomocí brýlí pro virtuální realitu se technik s operátorem domlouvá přímo na místě v rámci servisu určitého zařízení. Pro nahlášení incidentů lze jednoduše použít aplikaci na mobilním telefonu. Jde o cloudovou službu, takže systém je přístupný z jakéhokoliv zařízení a kdekoliv.

MARTINA REITINGEROVÁ
marketing manager
aeqoom group



Byli jste na letošním Logimatu? Jak se vám líbil?

✉ systemylogistiky@atoz.cz
 🖱 systemylogistiky.cz
 in [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 f [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

INZERCE

www.logex.cz



LOGISTICS EVOLUTION >> Posouváme kvalitu našich logistických služeb na další úroveň

Na trhu od roku 2010

Centrála v Praze, 10 poboček v ČR.

V následujícím roce plánujeme expandovat na Slovensko a do Polska.

Zajišťujeme FTL, LTL, leteckou a námořní dopravu.

Příklady, sběrné linky, celovozy.



ALTERNATIVNÍ POHONY V CENTRU DĚNÍ

Měníci se evropská legislativa ovlivňuje rozhodování o tom, jaké pohony jsou ty nejvhodnější pro užitková vozidla ve firemních flotilách. Oslovili jsme zástupce výrobců nákladních aut nad 3,5 tuny i dodávek, a rovněž některé uživatele lehkých užitkových vozidel (společnosti využívající např. taháče jsme vyzpovídali v SL 209).

Článek připravil **Filip Hubička**

Jakou roli při výběru užitkových vozidel hrají zpřísňující se legislativní požadavky Evropské unie ohledně emisí? Jak reagujete?



LUKÁŠ RAMPAS,
ředitel, Balíkovna

Během letošního roku bude muset Balíkovna ze svého vozového parku vyřadit užitková i osobní vozidla, která doslouží. Vyřazované dodávky Ford Transit jsou z roku 2008, Renault Kangoo Expres z roku 2007, vyřazovaná osobní vozidla Škoda z let 2009 a 2010. Proto již v polovině minulého roku firma vypsala první výběrové řízení, jehož prostřednictvím hledala nejvhodnější náhradu. V souladu se závazkem České republiky plně elektrifikovat vozový park státních podniků a institucí do roku 2030 byla poptávka na nákup vozidel směřována výhradně na elektrické modely. Smlouvy na dodávku vozidel byly podepsány koncem loňského roku, aby byly splněny podmínky pro čerpání dotací. Klasické spalovací motory budou dříve či později nahrazeny z dnešního pohledu alternativními zdroji. Částečně to bude způsobeno legislativou, do značné míry také přirozeným vývojem. Na celou problematiku se musíme dívat komplexně, ne nakoupit auta na alternativní pohony a pak řešit, kde je budeme nabíjet. Nicméně bych rád zdůraznil, že už v současné době klademe důraz na alternativní zdroje a doručujeme ekologicky. Balíkovna během března převzala celkem 20 plně elektrických dodávek a rozdělila je do celkem sedmi lokalit.



DAVID CHLEBOUN,
head of product management
and marketing,
Daimler Truck Česká republika

Legislativa má na vývoj a používání nákladních vozidel naprosto zásadní, rozhodující vliv. Jen emisní normy Euro za posledních skoro třicet let zcela změnila tvář i techniku nákladních vozidel.

Legislativa zaměřená na bezpečnost přinesla obrovský posun v bezpečnosti provozu, a vozidla disponují velkým množstvím aktivních i pasivních bezpečnostních prvků a systémů. Co se týká druhů pohonu, nyní se nacházíme v revoluční době, kdy k desítky let používanému pohonu naftovým motorem vznikají nové alternativy – elektrické pohony z akumulátorů nebo vodíkových palivových článků, případně různé spalovací motory na jiná paliva, jako je vodík, zemní plyn nebo různá paliva biologického původu. Tato zásadní změna přístupu k pohonu vozidel je dána právě legislativou.



JAN BEZDĚKA,
driver trainer, Renault Trucks

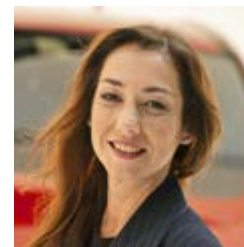
Ohledně emisí jsou moderní nákladní vozidla revoluční; systém čištění výfukových plynů je velice účinný, stejně jako proces zpracování paliva. U vstřikování se pracuje s několikanásobným rozprášením vstřikované dávky, s vysokými plnicími a vstřikovacími tlaky a neustále se optimalizuje tření v motorech a celém hnacím řetězci. Elektromobilita je pak cesta k udržitelné dopravě, alespoň v některých segmentech a typech přepravy. V budoucnu se zřejmě ještě ukáže další možná cesta vývoje, ať už hybridní technologie, vodíková technologie či zcela nový způsob zpracování paliva. Určitou část mohou vykryt plně syntetická paliva HVO, pro která jsou naše motory už dnes uzpůsobeny.



FRANTIŠEK MÜHLFEIT,
head of sales & marketing,
Mercedes-Benz Vans Česká republika

Zájem o elektrické vozy neplatí pouze ze zpřísňující se legislativy a požadavků. Řada firem se zavazuje ke snížení CO₂ a bere tyto závazky i jako

výhodu v rámci vlastních dodavatelských řetězců. Naše značka zákazníkům nabízí širokou paletu elektrických dodávek i navazující služby v rámci budování infrastruktury nabíjení. Divize Mercedes-Benz Vans plánuje, že bude schopna uspokojit různé potřeby zákazníků, ať už se jedná o plně elektrické modely či spalovací motory minimálně do roku 2030.



JITKA JECHOVÁ,
tisková mluvčí,
Toyota Central Europe - Czech

Aktuálně nabízíme modely Proace City (kompaktní dodávka) a Proace (dodávka střední velikosti) v osobní i užitkové variantě. Od podzimu k nim přibude ještě velká varianta Proace Max. Všechny tyto verze jsou dostupné v několika variantách diesellového pohonu a rovněž v čistě elektrické variantě. Naší strategií je nadále nabízet všechny dostupné pohony, tedy diesellové varianty u užitkových modelů, dále benzinové, hybridní, plug-in hybridní i elektrické varianty, nadále počítáme i s vodíkem.



PETRA CÍSAŘOVÁ,
product manager CRM, Košík.cz

Nečekáme na legislativní požadavky, ale sami aktivně hledáme cesty, jak podnikat více udržitelně. V naší flotile proto najdete elektroauta, a to ve všech kategoriích od velkých dodávek po osobní vozy. Nicméně nejlepší technické vlastnosti nám nabízí právě střední kategorie vozů, jako jsou pickupy a menší dodávky. Snažíme se využívat alternativní pohony tak, aby to dávalo smysl. Proto využíváme elektromobily především ve městech a na kratších vzdálenostech. Nedává smysl delší trať rozdělovat, jen abychom na nich mohli využít



elektroauta. Vzniká tedy spíše prostor pro využití dalších alternativních pohonů. Dlouhodobě jsme se věnovali využití vodíku v dopravě. Hlavní výhody vidíme především v technických parametrech, kdy auto na vodík dokáže ujet pro nás vyhovující vzdálenost a zároveň je řidič schopen auto dočerpávat stejně jako benzin nebo naftu během pár minut a pokračovat v jízdě. Na druhou stranu v Česku není prozatím dostatečná infrastruktura. Další omezení vidíme v ceně vodíkových aut.



MARIAN MRÁZ, obchodní ředitel, Scania CER

Pro Scanii jsou v tomto směru důležité i naše vlastní závazky v oblasti udržitelnosti. Pro rok 2025 jsme se zavázali, že emise z provozu našich vozidel budou o 20 procent nižší oproti roku 2015. Regujeme na to celou řadou věcí: snažíme se vždy optimalizovat specifikaci daného vozidla s ohledem na spotřebu a emise a pochopitelně nabízíme širokou paletu pohonných ústrojí od úsporných a čistých naftových motorů (úsporný = nízké emise CO₂) přes plynové motory s nízkými emisemi škodlivin až po čistá elektrická vozidla.

Plynové motory dnes podle našeho názoru mohou představovat poměrně zajímavou alternativu k naftovým pohonným ústrojím: Při provozu na bioplyn je u nich možné dosáhnout výrazného reálného snížení emisí CO₂, na jedno naplnění nádrží nabízejí dojezd přesahující 1000 kilometrů a existuje pro ně infrastruktura plnicích stanic. Elektrická vozidla dnes zejména s ohledem na chybějící infrastrukturu jsou řešením především pro městskou, příměstskou a regionální přepravu, kde mohou

využít vlastní infrastrukturu logistické firmy v jejím depu nebo na místě pravidelné vykládky a nakládky. V případě vodíkových vozidel je jejich nasazení s ohledem na infrastrukturu ještě komplikovanější. Scania se v tuto chvíli zaměřuje ve vývoji především na bateriové elektromobily.



VOJTĚCH PACHMAN, obchodní zástupce pro lehká užitková vozidla, Renault Trucks

S ohledem na emise CO₂ se stává stále naléhavější snižovat flotilové emise, které nelze dosáhnout jinak než zvýšením prodeje vozidel s elektrickým pohonem. V českém kontextu jdou naši výrobci dokonce ještě dál než evropské požadavky. Poptávka po dekarbonizaci ze strany firem je často motivována cíli mateřských firem českých poboček, které podporují přechod na e-mobilitu, a rovněž interními dotacemi. Zvláště segment užitkových vozidel a regionální distribuce se ukazují jako optimální

Zajímá vás, na jaké vývojářské výzvy je vhodné se zaměřit směrem k blízké budoucnosti? Sledujte pokračování materiálu na www.systemylogistiky.cz.



cesta do tohoto nového světa. V krátko- a střednědobém horizontu nevidíme jinou alternativu než bateriové řešení. Vodíkový pohon se jeví jako reálný až s dostupností tzv. zeleného vodíku.



VLADIMÍR SKLÁŘ, obchodní ředitel, Volvo Trucks Česká republika

Od podzimu loňského roku v souvislosti se změnami sazeb za německé mýtné je ze strany zákazníků kladen větší důraz na snížení emisí CO₂ podle kalkulace Vecto. Vzhledem k tomu, že cíle stanovené EU jsou velmi ambiciózní, investujeme značné prostředky do dalšího snížení emisí a bezpečnostních prvků. Co se týká alternativních pohonů, nabízíme ucelenou řadu elektrických vozidel od distribučního FL po „těžké“ FH pro regionální přepravu. LNG pak může posloužit jako alternativa pro dálkovou nebo těžkou stavební přepravu.

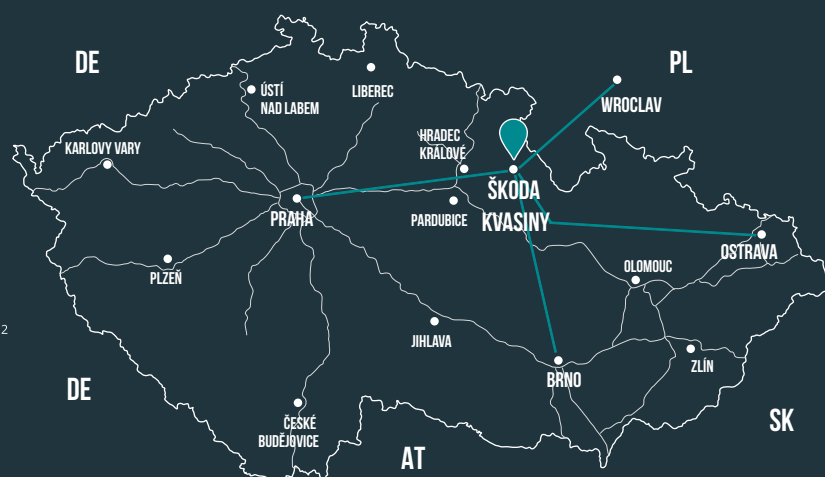
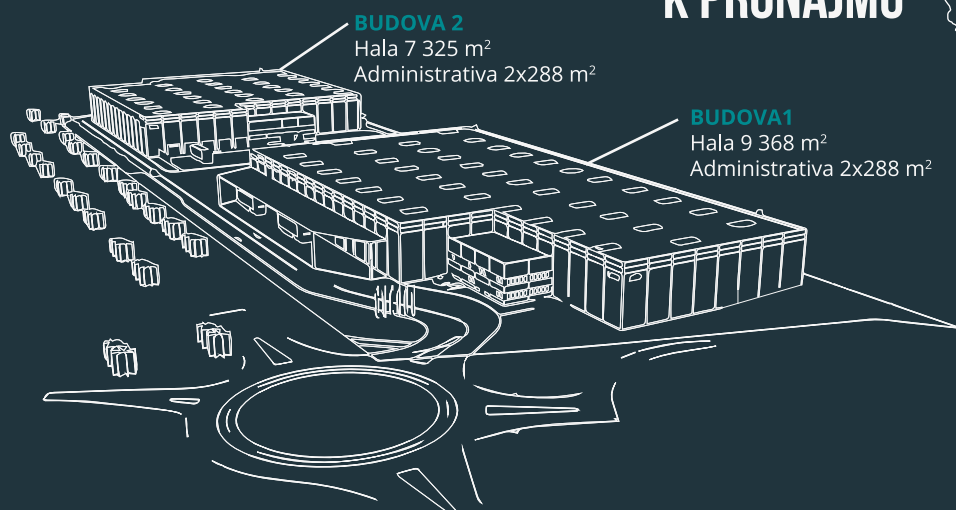
Jak významný je při volbě užitkových vozidel do vaší firmy druh pohonu?



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

INZERCE

ANTRACIT SOLNICE K PRONÁJMU



Klíčové vzdálenosti

Praha 155 km Ostrava 216 km
Brno 130 km Wroclav (PL) 153 km

Projekt má vydáno právomocné stavební povolení.
K nastěhování od začátku roku 2025.

Areal se nachází v průmyslové zóně "Solnice - Jih", 900 m vzdušnou čarou od závodu Škoda Kvasiny a nachází se v blízkosti měst Rychnov nad Kněžnou, Pardubice a Hradec Králové. Vzdáleněji směřuje na Prahu, Brno, Ostravu a Wroclav (PL).

info@antracitproperty.eu/www.antracitproperty.sk



Viktorie Malsagova: NAŠÍM POSLÁNÍM JE TVOŘIT LEPŠÍ SVĚT PRO DOMÁCÍ MAZLIČKY

Podle agentury Focus žila v roce 2018 nadpoloviční většina Čechů v domácnosti s nějakým domácím mazlíčkem. Nejčastěji to byli psi a kočky. A jejich počet v českých domácnostech stále roste. Česko se tak počtem domácích mazlíčků řadí na přední příčky v Evropě. O tom, jaká krmiva pro své čtyřnohé kamarády preferují nejen Češi, ale také jejich sousedé ve střední Evropě a na severu kontinentu, má nejčerstvější informace Viktorie Malsagova, která v současné době působí na pozici ředitelky Supply Chain pro střední a severní Evropu v divizi Royal Canin výrobce Mars, která se zabývá výrobou a distribucí krmiva pro psy a kočky.

Článek připravila **Martina Vampulová**

„Jsem zodpovědná za vedení kompletního týmu oddělení Supply Chain v divizi Royal Canin pro trhy střední a severní Evropy. Konkrétně jde o oddělení kvality, zákaznického servisu, logistiky a plánování,“ popisuje Viktorie Malsagova. Přímou řídit pět spolupracovníků, přičemž v oddělení Supply Chain lze napočítat víc než padesátku zaměstnanců. A právě na týmovou spolupráci s kolegy se při své práci zaměřuje nejvíce.



„Viktorie Malsagova v datech“

2023: Stala se členkou **Klubu logistických manažerů**

2022: Získala MBA v oblasti strategického managementu na **Business Institutu EDU**

2011: Promovala na **Vysoké škole ekonomické v Praze**, vystudovala podnikohospodářskou fakultu se specializací na mezinárodní přepravu a zasilatelství.

2011: Promocí ukončila studium i na **Českém vysokém učení technickém v Praze**, kde absolvovala dopravní fakultu se specializací na management a ekonomiku v dopravě a telekomunikacích

LOGISTIKA JÍ UČAROVALA

Ačkoli v divizi Royal Canin pracuje Viktorie Malsagova teprve několik měsíců, využívá zkušenosti získané během celé své třináctileté profesní kariéry v oblasti logistiky. Ke svému vysněnému povolání v logistice cíleně směřovala už výběrem vysoké školy. Po jejím absolutoriu pak rovnou naskočila do oddělení logistiky rychloobrátkového zboží. „Nastoupila jsem jako plánovač výroby do společnosti Danone. Po celkem krátké době jsem přešla do demand planningu, tedy předpovídání prodeje na českém a slovenském trhu. Cesta to byla trnitá, ale získala jsem zde cenné zkušenosti, které jsem poté mohla uplatnit ve společnosti Heineken,“ popisuje svoji profesní cestu Viktorie Malsagova. U výrobce piva měla možnost projít několika odděleními v rámci supply chainu a následně získávala i mezinárodní zkušenosti během svého působení v Athénách. Po mateřské pauze pak nastoupila do společnosti Mars, kde působila čtyři roky.

TO NEJDŮLEŽITĚJŠÍ? DŮVĚRA A SVOBODA

V práci, ale i ve svém životě, se řídí základními hodnotami, jako jsou důvěra a svoboda. Při vedení lidí pak Viktorie Malsagova považuje za klíčovou komunikaci. A vzhledem k tomu, že se pohybuje v mezinárodním prostředí, tak i oblast inkluze a diversity. Baví ji spolupracovat s různorodým týmem a společně hledat cestu, jak naplnit vytyčenou vizi. „Jsem velkým fanouškem inkluze a diversity a baví mě spojovat názory různých skupin a podporovat jejich spolupráci. A moc ráda pracuji také v mezinárodním prostředí,“ dodává.

**„JE DŮLEŽITÉ, ABY SE ŽENY
PODPOROVALY NAVZÁJEM,
PAK MOHOU BÝT ÚSPĚŠNĚ
V TOM, CO DĚLAJÍ.“**

„Zajímavosti z praxe“

Royal Canin CNE (Central & North Europe) operuje na **šesti trzích**.

Ročně doručí více než **20 000 tun krmiva** pro psy a kočky.

K **13 000 zákazníků** každý rok vyjede přes **400 000 dodávek**.

produktů zákazníkům. V širším kontextu je pak naším posláním tvořit lepší svět pro domácí mazlíčky,“ dodává s úsměvem.

Za svůj největší pracovní úspěch Viktorie Malsagova považuje propojení důležitých firemních priorit ve společnosti Mars, k čemuž došlo v loňském roce. Podle jejích slov se v rámci sustainability podařilo optimalizovat dodávky zákazníkům a v oblasti udržitelnosti se propojily aktivity mezi firmou Mars, zákazníky a poskytovatelem logistických služeb.

RELAX MEZI DĚTMI

Ačkoli ji práce a hledání nejlepších logistických řešení dokáže pohltit naplno, najde si Viktorie čas i na odpočinek a relaxaci. Baterky dobíjí nejraději při sportu a hektické pracovní prostředí ráda vymění za chvíle se svými dětmi. „Mým synům jsou dva a pět let, pozorovat jejich každodenní vývoj je pro mě stále něco úžasného a neuvěřitelného,“ uvádí.

NA OPERATIVNÍCH POZICÍCH JE VÍCE ŽEN

A její názor na ženy v tak náročném oboru, jakým dokáže být logistika? „Pokud se podívám na složení logistických týmů ve společnostech, kde jsem měla možnost sbírat zkušenosti, neřekla bych, že je logistika výlučně mužským oborem. Naopak na operativních pozicích je obecně více žen. Nerada v tomto ohledu generalizuji, ale může to být způsobeno i tím, že ženy obecně jsou zvyklé na multitasking, dotahují věci do konce, a proto se na tyto pozice velice dobře hodí,“ říká Viktorie Malsagova



a dodává, že během své kariéry si naopak všimla, že ve vedoucích pozicích je často vyvíjen velký tlak na přebírání odpovědnosti za strategická rozhodnutí. Ale i v této oblasti se podle ní ženám daří prosazovat stále více. „Jako matka dvou dětí vím, jak je náročné sladit rodinnou logistiku s prací. Snažíme se být perfektní ve všech rolích a jsme k sobě samým i navzájem velmi kritické. Z mého pohledu je klíčové, aby se ženy navzájem podporovaly nebo alespoň tolerovaly a nenechaly se brzdit zbytečným porovnáváním se a hodnocením,“ uzavírá.

VYUŽITÍ LIDSKÉHO POTENCIÁLU

Žena, kterou už od dětství bavily logické hry a hádanky, je v logistice doslova jako doma. Během dne tráví nejvíce pracovního času se svými spolupracovníky, s nimiž se snaží společně vytvořit nejlepší cestu, jak dosáhnout stanovených cílů. Klíčové je podle ní využívání lidského potenciálu naplno. Obecně pak logistiku považuje za neskutečně širokou oblast, která má z dlouhodobého hlediska významný dopad na udržitelnost. „Z našeho pohledu řešíme, jak být co nejefektivnější v operativě, a přitom stále poskytovat perfektní servis našich

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

**Ptejte se
Viktorie Malsagové**

SPONZOROVANÁ SEKCE

VYŘAZENÉ PALETY NEMUSÍ BÝT JEN ODPADEM

Efektivní správa a provoz palet patří v logistice firem k základním „disciplínám“. Ačkoli jde možná na první pohled o poměrně jednoduchý úkol, v reálné logistické praxi má řadu úskalí.

Článek připravila **redakce SL**

V čem konkrétně firmy při zacházení s paletami včetně jejich provozu dělají chyby a jak se jich mohou účinným způsobem vyvarovat? Některé problémy, jako je např. nedostatečná inventarizace vlastních palet, nevhodná manipulace nebo nesprávné skladování, hrají zásadní roli v (ne)efektivitě paletového hospodářství. „Často jsou tyto problémy spojeny s lidským faktorem, kdy se setkáváme s laxností, nedostatečnou informovaností či aktivitami, které hraničí se „sabotáží“,“ vysvětluje Robert Háp, jednatel společnosti Herus, a dodává: „V posledních letech jsme s našimi zákazníky prošli dlouhou cestu edukace. Ti, kteří byli ochotni přijmout nový pohled na tuto problematiku, brzy začali pozorovat pozitivní změny ve fungování paletového hospodářství ve své společnosti.“

PALETY POD DROBNOHLEDEM

Jakým způsobem lze tedy s paletami v rámci firmy efektivně hospodařit? „Monitorujte pohyb palet ve své společnosti – jejich počet, druhy, stav a procento znovupoužitelnosti. Tímto způsobem minimalizujete riziko ztrát a krádeží,“ doporučuje Robert Háp. V případě dřevěných palet je dále vhodné zaměřit se na množství vyprodukovaného dřevního odpadu.

Určitým překvapením může být skutečnost, že až 75 % nákladů a ztrát vzniká právě v procesu manipulace s paletami uvnitř dané společnosti. Nezřídka se firmy soustředí na boj o každou korunu při nákupu palet, přičemž následně ve vnitřním toku přicházejí o vyšší desetikoruny. „Pro nás nepochopitelným je jev, kdy i u palet, které jsou z našeho pohledu stále využitelné, dochází k jejich placené likvidaci,“ podotýká Robert Háp.

CENNÝ ZDROJ MATERIÁLU

Příkazem dnešní doby nejen v logistice je důraz na environmentální aspekty. Jak se udržitelnost uplatňuje – či měla by se uplatňovat – v paletovém hospodářství?

Podstatné je přijmout nový pohled na nepotřebné a vyřazené palety, které nejsou pouhým odpadem, ale mají potenciál stát se cenným zdrojem materiálu. Pro většinu typů „vyřazených“ palet lze nalézt řešení, kdy v očích firem již nebudou vnímány jako odpad, ale právě jako cenný materiál či dokonce zboží, které jim následně přinese finanční zisky. Společnost Herus takové palety případně odveze, kvalifikovaně roztřídí a následně opraví, a „vdechne“ jim tak nový život. Každopádně je dobré mít na zřeteli, že při správném zacházení s použitými paletami mohou firmy jednat nejen ekologicky, ale také ekonomicky.

Co se vám ve firmě v rámci paletového hospodářství osvědčilo?

✉ systemylogistiky@atoz.cz
 📄 systemylogistiky.cz
 in [systemylogistiky](https://www.linkedin.com/company/systemylogistiky)
 f [systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)

PŘÍŠTÍ OTÁZKA?

**V dalším vydání:
JAK OPTIMALIZOVAT SKLAD?**

**Navrhněte téma
pro tuto rubriku.**



SL

SYSTÉMY LOGISTIKY

INTELL+

Průmysl 4.0 a Logistika 4.0 jsou koncepty spojené s digitalizací a automatizací v průmyslu a logistice, které se zaměřují na využití moderních technologií a informačních systémů pro zlepšení efektivity, produktivity a flexibility výrobních a logistických procesů. Hlavními tématy jsou IoT, analýza velkých dat, AI a IML, digitalizace a robotika, širokopásmová datová komunikace a konektivita, kyberbezpečnost, ale také udržitelnost.

Logistika 4.0: Sklady ~~budoucnosti~~ současnosti

KOMPLIKACÍM PŘI ROBOTIZACI JE NUTNÉ PŘEDCHÁZET DŮKLADNOU PŘÍPRAVOU

Při automatizaci nebo robotizaci se v žádném případě nevyplácí podcenit hned úvodní část projektu, kterou by měla být analýza toho, co se od projektu očekává, navazující studie proveditelnosti a návrhy možných řešení. Vznikající koncepty a plány by měly brát do úvahy všechny související a navazující procesy.

Článek připravil Filip Hubička

Automatizační a robotizační řešení se v mnohém podobají živým organismům. Jak připomíná Peter Bílík, smart industry solution designer společnosti Anasoft, právě proto se o komplexních řešeních hovoří často jako o ekosystémech. Vždy je potřeba počítat s tím, že se neustále mění okolnosti a podmínky, v nichž fungují. „Je vhodné se o ně starat s podobnou filozofií, jako když se zasadí strom, který je potřeba tu a tam pohnojit, ostříhat, podlepnout nebo uvázat. Není to tak, že je nastavím a potom fungují samy,“ upozorňuje Peter Bílík. V žádném případě se nevyplácí podcenit hned úvodní část projektu s analýzou toho, co se od

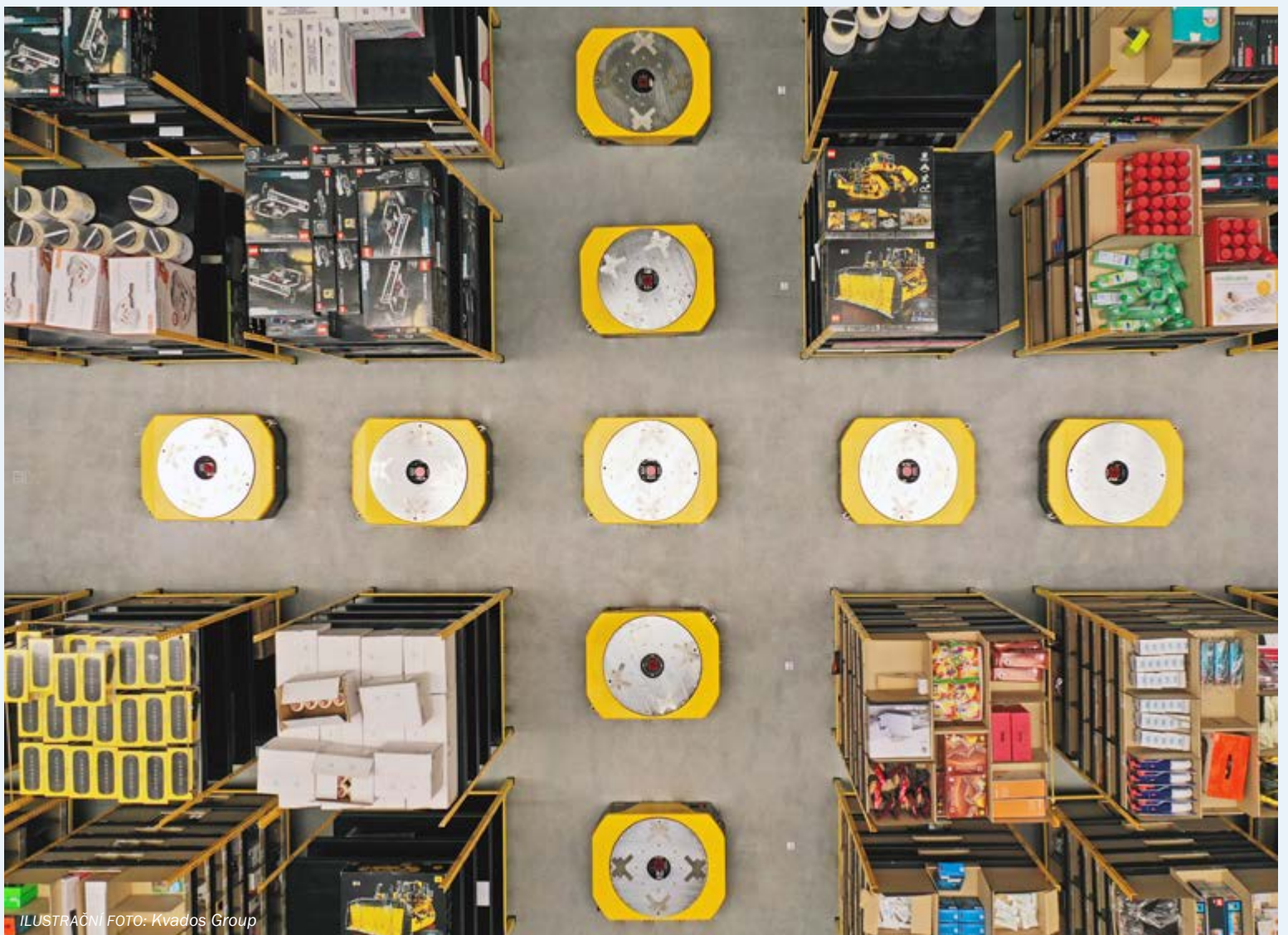
projektu očekává, s navazující studií proveditelnosti a s návrhy možných řešení.

Je správné projekt opřít o konkrétní data, mít spočítanou jeho návratnost, snažit se odpovědně odhadnout výhledy provozu do budoucna, věnovat pozornost nejen procesům vlastním, ale také u svých dodavatelů (aby například zboží bylo baleno tak, aby s ním automatizovaná technologie vůbec mohla manipulovat či s ním jinak pracovat) atd. Řada manažerů, kteří se rozhodují, zda uvažované (a většinou nikoliv levné) automatizační řešení nakonec zvolí, osobně navštíví realizace

blízké tým, jaké jim jejich uvažovaný dodavatel nabízí. Samotné zavádění nových technologií je vhodné odborně dozorovat a před samotným spuštěním do ostrého provozu také důkladně otestovat.

KOMPETENCE SYSTÉMOVÝCH INTEGRÁTORŮ

Aby se předešlo možným fatálním komplikacím hned na samém začátku, je vhodné si podle Jaroslava Skotáka, interim manažera se specializací na logistiku a nákup, na místě společnosti zvažující automatizaci svých logistických procesů položit otázku: „Kdo je mým zákazníkem a s jakým typem zboží pracují?“ Komplikace podle něj nastávají např. již tehdy, pokud se ukáže, že klienti jsou jak ze sektoru B2B, tak B2C. Podstatně příznivější je situace, když zákazníci patří jen do jednoho ze zmiňovaných segmentů. „Rovněž čím je jednodušší produkt



ILUSTRACNÍ FOTO: Kvados Group

(myšleno co do obdobné velikosti, typu balení, hmotnosti), tím je automatizace a robotizace více na místě. Čím je komplex služeb, zákazníků a typu výrobků složitější a mnohotvárnější, tím se automatizace zásadně komplikuje a zdražuje," upozorňuje Jaroslav Skoták.

Libor Mihalka ze společnosti LogTech říká, že v případě integrovaných řešení je úvodní část projektu nejnáročnější. Analýza požadavků a jejich převedení na funkční systémové řešení musí podle něj zahrnovat vzájemně kompatibilní technologie, aby byl celý proces funkční a nevznikala v něm úzká místa, která budou snižovat výkon celého procesu. „V současné době existuje takové množství technologií pro automatizaci logistiky – roboty, vertikální zakládací systémy či ASRS technologie, že zákazník mnohdy nemá šanci se v nich vyznat. Příchod stále nových řešení na trh ztěžuje práci i systémovým integrátorům,“ upozorňuje Libor Mihalka. Dodavatelům integrovaných řešení podle něj nemá jít o to, aby ohromovali svoje zákazníky neustále novými technologiemi, ale byli kompetentní funkční systémovou integraci vůbec zvládnout. „Nasazení posledních technologií, které nejsou vzájemně kompatibilní



„Někdy vychází automatizace draze“

S mými klienty velmi často řešíme plné automatizace a robotizace skladů. Ale poté, kdy si rozpracujeme složitosti jednotlivých kategorií zboží, například v kombinacích potravin – nepotravin – pet food – tekuté prací prostředky a podobně, vychází automatizace a robotizace tohoto procesu natolik draze, že finálně zpracováváme variantu poloautomatických skladů s částečnou ruční prací operátorů.

JAROSLAV SKOTÁK

interim manažer se specializací na logistiku a nákup

a celý logistický tok kvůli nim ještě vážně, může skončit naprostým fiaskem projektu,“ varuje Libor Mihalka. Vždy je potřeba dávat pozor na všechny možné aspekty, které s sebou plány na hlubší automatizaci různých výrobních nebo logistických procesů nesou.

KDE SE OSVĚDČILA 5G SÍŤ

Před dvěma lety společnost Vodafone oznámila, že v automobilce Škoda Auto spustila mobilní privátní 5G síť, která podniku umožní dále prohlubovat výrobu i logistiku. V plánu bylo,

že tato technologie, pomocí které komunikují roboty, stroje a další zařízení, pomůže např. v automatizaci parkování aut. Vyrobena auta měla být přemísťována na odstavné parkoviště bez zásahu řidiče pouze pomocí automaticky řízených vozíků. Jak ovšem na dotaz Systému Logistiky sdělili zástupci společnosti Škoda Auto, projekt byl z legislativních důvodů před uvedením do ostrého provozu ukončen. Autonómní přepravník se nesmí pohybovat po vnitrozávodních komunikacích, jež slouží i jiným účastníkům provozu. Aktuálně v automobilce běží dílčí testovací scénáře možného jiného využití 5G sítě.

INZERCE

TBA

TBAPLAST.CZ

ESD EURO PŘEPRAVKY

PERFEKTNĚ BEZPEČNÉ PRO ELEKTROKOMPONENTY

- V rozměrech: 20×15, 30×20, 40×30, 60×40 a 80×60 cm
- Perfektně stohovatelné
- Zamezují vzniku elektrostatického náboje
- Možnost potisku
- Vyrobeno z PP kopolymeru – vodivého ESD materiálu
- Spec. průtokový odpor / povrchový odpor: $10^4 < 10^{10}$ Ohm

MADE IN
TBA



RYCHLE ■ JEDNODUŠE ■ ONLINE

Příkladem praktického využití 5G privátní sítě je její nasazení v provozu robotizovaného skladu v Paskově u Ostravy, jehož projekt pro Dextrum Fulfillment připravila společnost Kvados Group. 5G síť je unikátní nejen z hlediska objemu odesílání a přijímání dat, ale je také stabilnější a bezpečnější konektivitou. Tyto aspekty jsou stěžejní pro práci autonomních robotů, u kterých je nutné zabezpečit, aby všechny procesy spolehlivě fungovaly v režimu 24/7.

Autonomní roboty jsou závislé na trvalém spojení s nadřazeným systémem, na rychlosti přijímaných dat, ale především na rychlosti dat odesílaných. A klasická wifi síť má v tomto ohledu své limity. Jde totiž o technologii, která byla původně vyvinuta pro spojení dvou pevných bodů, což se do prostředí, v němž dochází k manipulaci zboží a pohybu techniky, příliš nehodí. Naproti tomu 5G infrastruktura je primárně navržena pro mobilní použití, a její kvalitní konektivita 5G tedy umožňuje například realizovat přesuny skladových regálů nebo jiných zařízení v prostoru a operativně měnit scénáře pro práci plně autonomních logistických robotů. Přenosy video dat z čidel nebo vysokorychlostních kamer na centrální server jsou limitovány naprosto minimálně. Výhodou je i rychlý přenos instrukcí pro řízení pohybu zpět na roboty, a to v reálném čase. Síť podporuje snadnou integraci autonomních robotů různých výrobců do jednoho řídicího systému v reálném čase a s vysokou spolehlivostí.

Podle Tomáše Verner, manažera ICT řešení společnosti T-Mobile, která více než rok 5G privátní síť v logistickém areálu na severní Moravě provozuje, bylo při jejím zavádění nejdůležitější pochopit konkrétní potřebu zákazníka. „Síla 5G



„Digitalizace přetváří průmysl“

Internet věcí se stále ve větší míře stává nedílnou součástí průmyslové výroby. Již dnes dokáže téměř každý elektronický přístroj komunikovat po Internetu. Roboty se staly nedílnou součástí našeho života. Neustále se zdokonalují, jsou univerzálnější a tím roste jejich využití. Pokud chtějí výrobci obstát v mezinárodní konkurenci, tak musí navyšovat výrobu při dodržení kritérií kvality a přesnosti, flexibility, rychlosti a energetické účinnosti. Nasazení robotů je investice, která se rozhodně vyplatí.

RADEK VELEBIL, sales manager, Kuka CZ&S

se ukazuje tam, kde zákazník potřebuje opravdu dobré pokrytí svých prostor, a to jak vnitřních, tak venkovních. Tam bez přehánění nemá tato technologie konkurenci. Právě schopnost pokrýt i vnější prostory je významná, poněvadž zákazníci následně používají v rozlehlých areálech i mimo ně jeden technologický standard,“ říká Tomáš Verner. Řešení disponuje vysokou mírou provozního a kybernetického zabezpečení. A jak potvrzuje Barbora Škrobánek Bočková, ředitelka marketingu Kvados Group, veškerá technická infrastruktura včetně služby pronájmu serverové infrastruktury formou cloudu se osvědčila a sklad nečelil žádným bezpečnostním útokům, které by narušily jeho provoz.

DO HRY VSTOUPILA AI

Společnost Anasoft definovala celkem sedm hlavních logistických trendů pro letošní rok, zásadní roli v nich hraje umělá inteligence (AI). Z následujícího výčtu vyplývá, že většina zmiňovaných bodů již v současnosti často hraje důležitou roli v projektech využívajících

principů Logistiky/Průmyslu 4.0, a lze předpokládat, že jejich význam a míra využití budou ještě stoupat: 1) prediktivní údržba ve skladech (využití AI na předpovědi poruch dřívě, než k nim dojde); 2) inteligentní optimalizace skladového prostoru; 3) pokročilá robotizace při personalizovaném zpracování objednávek; 4) automatizované doplňování zásob (systémy automaticky spouštějí objednávky na doplnění zásob na základě prediktivní analytiky a dat o nejžádanějším zboží); 5) provozování skladů s nízkou spotřebou energie; 6) hyperautomatizované sklady; 7) pokročilá analýza dat na předpovědi zákaznické poptávky.

Podle expertů Anasoftu jsme na prahu éry, kdy AI nebude jen doplňkem, ale klíčovým hráčem při optimalizaci skladových operací. Inteligentní automatizace a prediktivní analytika přináší doslova revoluci ve způsobech, jakými jsou skladové zásoby a všechny související procesy řízeny. Již nyní se ovšem nabízejí také další možnosti jejího využití v logistice. Jde například o tzv. natural language processing (NLP), který se zaměřuje na strojový překlad, rozpoznávání řeči nebo využití chatbotů; o navigaci a řízení AMR a dalších robotů, či dokonce lidí (může plánovat jejich přiřazení k jednotlivým činnostem podle aktuální situace v provozu).

A jaká rizika, úskalí či limity v sobě nasazení AI může skrývat? Podle Petera Bílika z Anasoftu je korektnost výstupů AI systémů závislá od korektnosti tzv. trénovacích údajů. Snadno se může stát, že se nekvalitními daty do systému zanesou kognitivní zkreslení. A při všech výhodách, které nasazení umělé inteligence přináší a bude v čím dál vyšší míře přinášet, lidský přístup zatím nahradit nedokáže. Lidská emoce je totiž potřebná i v logistických procesech. „Máme zákazníka, který dodává do restaurací a hotelů kvalitní zeleninu a ovoce. Když zboží odevzdáváte kuchaři, chcete, aby ta mrkev a salát v bedničce vypadaly hezky. Je to znak kvality a toho, že vám na něm – na zákazníkovi opravdu záleží. No a naučte robota, co je pěkně uspořádané,“ uzavírá Peter Bílik.

INZERCE



eshop.proman.cz

- Paletové regály
- Policové regály
- Spádové regály
- Konzolové regály
- Skladové plošiny

PRO / MAN

REGÁLOVÉ SYSTÉMY

Které fáze zavádění automatizačních procesů pokládáte za klíčové? Jaké jsou vaše zkušenosti?

systemylogistiky@atoz.cz
systemylogistiky.cz
systemylogistiky
systemylogistiky

ROBOTŮ V LOGISTICE PŘIBÝVÁ

Potřeba zvládat vysoké množství logistických či výrobních operací v co nejkratším čase a stoprocentní kvalitě, vynechání člověka z opakujících se manuálních úkonů, snaha obstát v silící konkurenci – to vše vede firmy k zavádění projektů Průmyslu či Logistiky 4.0 do praxe.

Článek připravil Filip Hubička

Vybrali jsme aktuální ukázky inspirativních řešení z oblasti Průmyslu, resp. Logistiky 4.0.

ATYPICKY UMÍSTĚNĚ SKLADOVACÍ VĚŽE

SSI Schäfer dodává na trh mimo jiné skladovací věže Logimat, které je možné použít jako samostatný systém nebo integrované do automatické aplikace. Pro společnost Klauke Slovakia, která se zabývá výrobou kabelových svazků a ručního hydraulického nářadí, nedávno rea-

lizovala tři zmiňované vertikální věže, a to atypicky do prostoru mimo halu. Konstrukci okolo stropů následně nechali specialisté Klauke Slovakia opláštít. „Toto riešenie firma zvolila kvôli nízkemu stropu pôvodnej haly. V strojoch skladuje drobný materiál a zásobuje s ním výrobné linky. Ovládanie strojov je napojené na SAP WMS a tým pádom je plne automatické,“ informuje Marian Gono, generální ředitel SSI Schäfer Systems International.

A jak vše funguje? SAP zasílá dodací listy do „fronty“ a obsluha strojů jednoduše potvrzuje úkon po vypickování dané položky či položek



Karuselový port AutoStore v závodu Continental Automotive.

FOTO: Continental Automotive



O vyzvednutí správného produktu ze skladu se ve společnosti Hartmann – Rico stará miniloada, správnou cestu pak obstarává systém pásových dopravníků a na přesné množství dohlíží softstikovaný software. Mezi dvě budovy bylo třeba také vestavět další pro vychystávání.

Foto: Hartmann – Rico

na dodacím listu. Pro lepší orientaci obsluhy je v každém výdejním okně součástí výbavy tzv. laser pointer, tedy ukazovátko, které nasvítí tu část police, v níž se nachází požadovaná položka. „Okrem zrýchlenia skladových procesov a odstránenia chybovosti je veľkým prínosom pre firmu aj digitalizácia,“ upozorňuje Marian Gono. Už není nutné tisknout papírové výdejky, a všechny pohyby materiálu a zboží ve skladu se v reálném čase přenáší do SAP. Klauke Slovakia má tedy nyní skladové zásoby pod neustálou kontrolou.

ŘEŠENÍ PRO VÝROBU OPERAČNÍCH SETŮ

Společnost Hartmann – Rico využívá novou plně automatizovanou výrobní linku, která umožňuje vyrobit až 20 000 jednorázových operačních setů denně. O vyzvednutí patříč-

INZERCE



WWW.TPLCZ.EU



SKLADOVÁNÍ



DOPRAVA



VAS



E-COMMERCE



ECO FRIENDLY LOGISTICS

ného materiálu ze skladu se stará miniload, správnou cestu pak obstarává systém pásových a válečkových dopravníků a na přesné množství dohlíží operátoři v počítačích stanicích. Generálním dodavatelem a systémovým integrátorem byla společnost Körber Supply Chain Automation. „Naši hlavní subdodavatelé byli dva – Nedcon pro regál a TGW pro mechaniku zakladačů a mechaniku dopravníků. Veškerá elektroinstalace, automatizace a software jsou naše vlastní,“ říká Jan Rindt, sales director společnosti Körber Supply Chain Automation. Řešení zajišťuje zásobování výroby v určitém dynamickém taktu, který je dán proměnlivou spotřebou ve výrobě s ohledem na různé velikosti výrobních dávek a různorodost samotných finálních produktů. Automatizované „buffery“ za účelem vyrovnání výkyvů mezi vychystáváním a výrobou nejsou potřeba. „Bez předchozí simulace by realizace tohoto řešení nebyla možná,“ dodává Jan Rindt.

TROJICE PROJEKTŮ V CONTINENTAL AUTOMOTIVE

Ve společnosti Continental Automotive sledujeme tři zásadní projekty, z nichž každý prošel v poslední době dalším vývojem: rozvoj využití modulárních regálových systémů Kardex Remstar, koncept zaskladňování výrobních linek pomocí logistických vláček metodou milk-run a využití skladovacího systému Autostore. Jak potvrdili Holger Gey, Industry 4.0 project manager, a Martin Báča, material flow manager, v současnosti je zde v plném provozu 10 jednotek Kardex Remstar (narozdíl od dvou zhruba před rokem a půl). Transport elektronických komponent zajišťují roboty Omron. Dvě jednotky zmiňovaných systémů přitom umožňují skladovat teplotně citlivé materiály.

Také princip využívání logistických vláček se v Continentalu dále vyvíjí. „Last mile delivery“ na výrobní linky již budou napříště zajišťovat AMR. Právě nyní vrcholí přípravy testování modelu, v němž logistické vláčky přibližují materiál k AMR, opět do hraniční oblasti mezi výrobou a skladem. Materiál na paletách budou přebírat

stroje značky Agilox, pro KLT a traye to budou roboty Knapp. Co se týče vysokohustotního systému Autostore, odborníci nyní zkoumají, jaký způsobem by mohly transport elektrokomponent z jeho výdejního místa k výrobním linkám zajišťovat rovněž AMR. Mimochodem, válečkové dopravníky od již zmiňované firmy SSI Schaeffer nyní zajišťují tok přebalených elektrokomponent z Autostoru ke „karedexům“, vstup materiálu do přebalovacích místností a výstup použité obalové kartonáže.

ROBOTICKÁ RUKA POZNÁ, ZDA ŘEZAT VÍKO

Logistická společnost Jusda Europe poskytuje pro jednoho ze svých klientů službu just-in-sequence. Součástí tohoto servisu je i odstranění horního víka lepenkové krabice, aby výroba na straně zákazníka byla co možná nejefektivnější. „Pro tuto aktivitu jsme dlouhou dobu nemohli najít řešení v podobě automatizace, ale nakonec jsme se rozhodli pro radikální krok zavedení automatizované robotické linky. Cílem bylo omezit manuální práci, zrychlit procesy a zvýšit bezpečnost našich pracovníků,“ popisuje Veronika Pišová, projektová manažerka Jusda Europe.

Implementace řešení se ujal systémový integrátor Kodys. Výzvy jako třeba variabilita rozměrů krabic (aktuálně existuje 1200 možných kombinací) nebo přítomnost kovových spon se podařilo překonat. „Významným benefitem je propojení komunikace dopravníkové linky se SAP EWM, kdy linka přes box label komunikuje přes zákazkovou aplikaci s PLC. Robotická ruka dostává systémovou informaci, zda box je určen k ořezu či nikoliv, a to na základě zákaznických dat,“ říká Veronika Pišová.

CO SPOJUJE SKLADY V PASKOVĚ A VE STOCHOVĚ

Kvados Group je známá např. projektem robotizovaného skladu v Paskově pro Dextrum



Foto: Jusda Europe

Robotické odstranění víka krabice.

Fulfillment. V současnosti zde jezdí 20 AGV vozíků („želvy“) myFABER se schopností manipulace s regály o nosnosti do 600 kg. Nyní zde začínají rozšiřovat další regály pro uložení paletové zásoby, příliv nových zákazníků fulfillmentu si žádá expanzi provozu. „Taktéž bude o 100 kusů rozšířen počet mobilních regálů (racků), se kterými manipulují roboty. A bylo rozšířeno i další příjmové pracoviště,“ popisuje Barbora Škrobánek Bočková, ředitelka marketingu Kvados Group.

Softwarová řešení myStock WMS a myFaber WES od Kvadosu řídí také logistické toky automatizovaného skladu o ploše 10 000 m² knižního velkoobchodu Euromedia Group ve středoevropském Stochově. Robotickým srdcem tohoto skladu je Autostore od firmy Element Logic, kdy až 90 robotů zde pomůže s přípravou devíti milionů kusů knih připravených k expedici. „Ruce“ projektu tvoří dopravníkový systém od TMT Chrudim. Zabalené zboží se uskladní až v devíti policových zakladačích Kardex.

CO MOŽNÁ NEJRYCHLEJŠÍ VYCHYSTÁNÍ PRO ED SYSTEM

Společnosti Vertiflex a Logtech Ioni představily automatizovaný sklad v Ostravě určený pro distributora elektronických zařízení eD system. Cílem projektu bylo automatizovat a zefektivnit procesy v oblasti vychystávání zboží a navýšit kapacitu odbavených objednávek. Řešení zahrnuje instalaci 16 vertikálních zakladačů, integrovaných do přepravního systému s válečkovým dopravníkem, čtyřmi vychystávacími zónami a 12 pick-to-light pozicemi v každé zóně. Vertikální zakladače jsou rozděleny do pracovních zón po čtyřech a každý stroj je vybaven indikací vychystávané pozice, vychystávaným množstvím, potvrzením odběru zboží a displejem řídicího softwaru. Zboží se vychystává podle pokynů řídicího softwaru a technologie pick-to-light do transportních plastových přepravků, důraz je kladen na co nejkratší možnou dobu tohoto procesu.



Foto: SSI Schaeffer

Tři věže Logimat od SSI Schaeffer jsou atypicky umístěné mimo prostor haly Klauke Slovákia.

ONE LOG VE ŠKODĚ AUTO

Škoda Auto transformuje své logistické procesy na jednotný systém v rámci celokoncernového projektu One Log. Nové, standardizované řešení využívající platformu SAP nahrazuje velké množství různých stávajících systémů. První závod koncernu mimo Německo, kde byl tento systém zaveden, je ve Vrchlabí, kde představuje největší systémovou změnu za posledních 25 let. „Modulární řešení nám dává možnost volby, co všechno SAP chceme pokrýt, kde vidíme benefity v implementaci, a kde už naopak to úplně smysl nedává,“ říká Mojmir Barák, koordinátor systémů logistiky ve společnosti Škoda Auto.

Konkrétních přínosů je podle něj celá řada, ať už jde o zachování jednoho prostředí pro klíčové procesy či o zvýšení transparentnosti dat a celého jejich toku díky možnostem lepšího



Foto: Škoda Auto

Škoda Auto transformuje své logistické procesy na jednotný systém v rámci celokoncernového projektu One Log.

reportingu. „Konkrétně pro interní logistiku jde o plánování výroby převodovek, kde celý proces rozplánování výroby do jednotlivých dnů probíhá v jednotném prostředí SAP, s možností rychlé reakce na měnící se požadavky našich zákazníků a transparentního přehledu průběhu expedičního skladu,“ upřesňuje Mojmir Barák. One Log navíc nabízí příležitost využít nejnovější nástroje v oblasti analýzy obchodních údajů (Business Intelligence).

V AMAZONU POMÁHÁJÍ AMR

Postavit distribuční centrum přímo na místě odkaliště bývalého cukrovaru nebyl snadný úkol. Developer Panattoni ve spolupráci s investorem Accolade a klientem Amazon jej v Kojetině u Kroměříže zvládli. Celková rozloha haly je více než 187 000 m², půdorys zabírá méně než třetinu, tedy pouze 51 000 m².

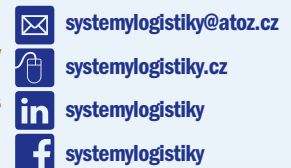
„Výška budovy přesahuje v místech, kde vedou schodišťové šachty, 27 metrů. Díky extrémní výšce střechy byla náročná například instalace klimatizačních jednotek, které bylo nutné osadit pomocí vrtulníku,“ připomíná Jan Vavřík, generální ředitel robotického centra Amazonu v Kojetině. Robotizovaný sklad je zástupcem 10. generace budov Amazonu. Zaskladnění a vyskladnění zboží zde urychlují tisíce AMR, repetitivní práce jsou nahrazeny principem GTP: pro zaskladňované zboží přijíždí na pracovní stanice pojezdové regály a pracovník je teprve poté ukládá do přihrádek.



Foto: Logtech

Linka a zakladače Vertiflex ve společnosti eS system.

Které další projekty z ranku Průmyslu/Logistiky 4.0 vás zaujaly?



systemylogistiky@atoz.cz

systemylogistiky.cz

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

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

INZERCE

MINIMIZE SPACE
MAXIMIZE PERFORMANCE

future of automation is coming soon

VERTIFLEX

PŘI DIGITALIZACI DEFINUJTE CÍLE A NEPŘEHLEŽEJTE LIDSKÝ FAKTOR

Digitalizace jak na úrovni jednotlivých firem, tak i napříč dodavatelským řetězcem. To je pro kvalitní a flexibilní fungování logistických toků v dnešní době už prakticky nezbytnost. Kromě zaměření na vhodné technologie a procesy je podstatná definice cílů digitalizace ve firmě. Zároveň ovšem platí, že důležitost lidského faktoru neklesá.

Článek připravil **David Čapek**

Efektivní digitalizaci logistického toku je možné chápat jako předávání správných informací mezi jednotlivými články řetězce. „Hlavní zásady spočívají ve správném nastavení komunikace mezi jednotlivými partnery a správném propojení mezi ERP systémy tak, aby objednávky a dokumenty mohly být automaticky přenášeny mezi firmami. Tím se zvyšuje rychlost a přesnost procesů,“ vysvětluje Miroslav Králík, delivery manager Lokia WMS ve společnosti Grit. Efektivní digitalizace by měla zahrnovat také informace o sortimentu, jako je velikost

a hmotnost výrobků, které se snadno použijí pro skladování a distribuci. Před nasazením do ostrého provozu je podle Miroslava Králíka důležité ověřit správnost nastavení komunikace mezi partnery. Takto digitalizované firmy mohou v logistickém řetězci lépe komunikovat a efektivněji spolupracovat.

STANOVTE KONKRÉTNÍ A MĚRITELNÉ CÍLE

Kromě technologických aspektů je klíčovým předpokladem stanovení konkrétního a měřitelného cíle digitalizace. „Cílem není digi-

talizace samotná, ani jím nejsou hesla typu ‚staneme se modernějšími‘. Cíli jsou zisk, produktivita, uvolnění cashflow, možnost nabídnout nové služby,“ vyjmenovává Petr Jahoda, jednatel společnosti Resultful. Při digitalizaci napříč dodavatelským řetězcem je podle něj nejpodstatnější, aby na digitalizaci byly doopravdy připraveny i další organizace v řetězci – technologicky, organizačně a hlavně „mindsetem“. A aby byly všechny články motivované na společném úspěchu.

Naopak nepovedená digitalizace se pozná snadno – firma nedosahuje měřitelných finančních nebo provozních cílů, které si na začátku dala. „A pokud jste si takový cíl digitalizace na

„Vyšší produktivita i nižší náklady“

Mezi „hmatatelné“ přínosy digitalizace logistického toku patří:

- 1. Zvýšená efektivita a produktivita:** Digitální logistika může zjednodušit a zautomatizovat mnoho procesů, což vede k větší efektivitě a produktivitě. Například automatizované plánování trasy může snížit čas strávený na cestách a zvýšit počet doručených zásilek.
- 2. Snížení nákladů:** Digitalizace umožňuje optimalizaci procesů a snižuje potřebu manuální práce, což může vést ke snížení nákladů na skladování, přepravu a další logistické operace.
- 3. Zlepšená transparentnost a sledovatelnost:** Digitální platformy umožňují lepší sledování stavu zásob a pohybu zásilek napříč dodavatelským řetězcem, což vede k větší transparentnosti a zlepšené sledovatelnosti.
- 4. Zvýšená spokojenost zákazníků:** Díky lepší sledovatelnosti a časovému řízení dodávek mohou firmy poskytnout lepší služby zákazníkům, což může vést k vyšší spokojenosti a loajalitě zákazníků.
- 5. Rychlejší reakce na změny v poptávce:** Digitální logistika umožňuje rychlejší sběr a analýzu dat, což zlepšuje schopnost firem reagovat na změny v poptávce a přizpůsobit se novým podmínkám na trhu.

MILAN ŠTĚPÁN
solution architect
Element Logic



FOTO: Gebrüder Weiss



MIROSLAV KRÁLÍK
delivery manager
Lokia WMS
Grt

„Zmapování procesu a bezchybné propojení systémů“

Přínosy digitalizace logistického toku jsou zřejmé v tom, že pomáhá snižovat počet reklamací a chybných expedic. Díky automatizaci procesů se zvyšuje přesnost při příjmu zboží a inventurách. Dalším benefitem je snížení administrativní práce, což umožňuje přesunout zaměstnance na efektivnější úkoly. Pokud jde o rizika a úskalí, je klíčové důkladně zmapovat celý proces a zajistit, aby propojení mezi systémy probíhalo bezchybně. Nedostatečná kompatibilita mezi systémy může vést k chybám v dokumentaci, nebo dokonce ke zdvojení platby za zboží. Důležité je také zajistit, aby systémy vzájemně správně komunikovaly, aby nedocházelo k nejasnostem nebo ztrátě dat.

začátku ani nestanovili, pak je téměř jisté, že digitalizační aktivita nebude úspěšná a dost možná půjde o vyhozené peníze,” doplňuje Petr Jahoda.

ZASAZENÍ DO FINANČNÍHO RÁMCE

Na důležitost definice cílů, jež firmy od digitalizace očekávají, poukazuje i Luboš Doležal, obchodní ředitel společnosti Kodys. Z toho pak vyplývají zvolené prostředky a změny procesů. „Vše je též dobré zasadit do finančního rámce. Rozsah budgetu totiž přímo ovlivňuje, jak rozsáhlé změny mohou být realizovány, a někdy je lepší udělat dílčí zlepšení než naplánovat revoluci, na kterou nemáme prostředky,” upozorňuje Luboš Doležal.

Mezi hmatatelné a tím pádem i měřitelné přínosy digitalizace zpravidla patří úspora času, prostředků, lidských zdrojů a zvýšení efektivity a omezení chybovosti. Nevyplyvá to například jen z odbourání přepisu tištěných dokladů, ale z přístupu k datům v reálném čase přinášejícím možnost případné problémy snadněji řešit, interoperability systémů jednotlivých článků lo-

gistického řetězce, možnosti vyvozovat trendy na základě velkého objemu dat a podobně. „Důležité je ovšem ošetřit případné výpadky technologií a mít připravené i náhradní scénáře pro případ takových situací,” zdůrazňuje Luboš Doležal. A dodává, že nejhorším možným způsobem digitalizace logistických procesů je převést totožné procesy do bezpapírové podoby, například když se při zavádění řízení skladů převedou skladové procesy „jedna ku jedné“ z papírové formy na mobilní terminály.

PŘESNĚ A VČAS

Jistotu a transparentnost vnímá jako hlavní přínosy pro jednotlivé firmy při kvalitně implementované digitalizaci v logistickém řetězci Daniel Choc, senior business consultant ve společnosti Aimtec. „Díky včasnejší a přesnější výměně logistických informací se firmy mohou spolehnout na to, že materiál, se kterým počítají do svého výrobního plánu, s nejvyšší pravděpodobností opravdu dorazí, a navíc v očekávaném čase. To s sebou přináší možnosti snižování rezerv v zásobách, tedy i uvolnění kapitálu v nich alokovaného,” sděluje Daniel

Choc. Zároveň mizí vícenáklady na extra transporty nebo dochází ke snížení interních nákladů spojených s urgentními změnami plánu, které mají dopad na efektivitu samotné výroby.

VÝZNAM VZDĚLÁVÁNÍ

„Efektivní digitalizace logistického toku vyžaduje pečlivé plánování a implementaci, a to jak na úrovni jednotlivých firem, tak i v rámci dodavatelského řetězce,” konstatuje Milan Štěpán, solution architect ve společnosti Element Logic. Značnou pozornost je podle něj zapotřebí věnovat rovněž edukaci pracovníků. „S digitalizací se mění i pracovní postupy a technologie, a proto je důležité zajistit odpovídající vzdělávání a školení zaměstnanců. Ti musí být schopni efektivně využívat nové technologie a procesy,” pokračuje Milan Štěpán. Přehlížet lidský faktor se rozhodně nevyplatí. Přílišný důraz na automatizaci a nedostatek lidské interakce může vést k narušení komunikace a spolupráce v rámci týmu a případně i s partnery v dodavatelském řetězci.

Co je zásadní pro digitalizaci nejen v jednotlivé firmě, ale i v celém logistickém řetězci?



systemylogistiky@atoz.cz



systemylogistiky.cz



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



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

INZERCE



Cubex
Centrum
Praha



BUDOVA TRIMARAN

MODERNÍ TECHNOLOGIE A DESIGN V HARMONII S UDRŽITELNOSTÍ

Jediné multifunkční centrum pro vaše akce v České republice v udržitelné budově s certifikací LEED Platinum.

www.cubexcentrum.cz



SL

SYSTÉMY LOGISTIKY

O NÁS

Vydává:

Atozlogistics

ATOZ Marketing Services, spol. s r. o.

Holečkova 29

150 00 Praha 5

IČO: 48117706

Tel.: +420 606 023 052

ww.atoz.cz

www.systemylogistiky.cz

E-mail: systemylogistiky@atoz.cz

Vzor e-mailu:

jmeno.prijmeni@atoz.cz

ZAKLADATEL:

Christian Beraud-Letz

VYDAVATEL A JEDNATEL:

Jeffrey Osterroth

ŠÉFREDAKTOR:

Stanislav D. Břeň

REDAKCE:

David Čapek, Filip Hubička,

Martina Vampulová

KOREKTURY:

Jan Jaroš

FOTOGRAFIE:

Stanislav D. Břeň, Martin Mašin,

archív, titulní strana: Elavate,

Unsplash

OBCHOD:

Martin Horníček, Tatiana Koššová,

Pavel Kotrbáček, Irena Seibertová,

Alica Šutáková

ADMINISTRATIVA A FINANCE:

Pavla Kadlecová, Veronika Kerblerová,

Jana Nerudová

TRAFFIC MANAGER, PRODUKCE:

Eva Furmanová

DISTRIBUCE A PŘEDPLATNÉ:

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 užitá pouze za účelem poskytnutí informací o zboží a značkách. Uveřejněné materiály mohou být dále publikovány pouze se souhlasem vydavatele.

Debatujte
Sdílejte
Komentujte



SL na internetu

Ankety, rozšiřující materiály,
fotogalerie www.systemylogistiky.cz

V příštích SL očekávejte

květen–červen

FOTO: archiv



Řízený sklad

Dočetli jste na konec. Neuniklo vám něco zajímavého?

Případová studie:

AutoMax má větší sklad,
modernizované procesy
a nové WMS



**Vyplatí se teď přejednat
smlouvu na sklad?**



Viktorie Malsagova:

Naším posláním je tvořit
lepší svět pro domácí
mazlíčky



Speciál o automatizaci
a robotizaci v logistice

FOTO: Martin Mašin

FOTO: archiv



Kontejnerová přeprava



FOTO: Stanislav D. Břeň

Válečkové dopravníky



Samostatný report z kongresu Eastlog 2024

Udělejte svůj obchod na B2B akcích tohoto roku. Více na www.atoz.cz.

EASTLOG
2024

700–800
logistických profesionálů.
30–31/05/2024, Praha
www.eastlog.cz

**CZECH
RETAIL
DAYS**
2024

400+ zástupců retailu.
13–14/06/2024, Praha
www.czechretaildays.cz

**VOLBA SPOTŘEBITELŮ
2024
K LEPŠÍ NOVINĚ**

300 odborníků z retailu
na jednom místě.
13/06/2024, Praha
www.volba-spotrebitelu.cz

EASTLOG 2024

30-31/05/2024, O2 UNIVERSUM, PRAHA

27 DŮVODŮ,

proč nesmíte chybět na letošním 27. ročníku kongresu EASTLOG...

1. Hlavní téma, které rezonuje napříč odvětvím i společností: **Zodpovědná logistika**



2. Velký podíl účastníků, kteří jsou uživateli logistických produktů a služeb

3. Panelová diskuze zaměřená na připravenost hal na automatizaci/robotizaci.



4. Hlavní projev mezinárodní expertky na cirkulární supply chain **Deborah Dull**

5. Mnoho příležitostí k diskuzi o budoucnosti logistiky a dopravy

6. Pět případových studií z dopravy a dodavatelského řetězce

7. Podvečerní panelová diskuze, v které vystoupí přední jména jako **Jan Švejnar, Helena Horská, Martin Piškanin a Radek Špicar**



8. Inspirativní dopolední panelová diskuze s různými pohledy na zodpovědnou logistiku

9. Desítky nových dodavatelů, kteří čekají na setkání s vámi ve speed-datingovém programu **BizLOG**

10. Tradiční odpolední kulatý stůl pro **HR lídry**



11. Desítky partnerů, kteří vás přivítají na svých stáncích

12. Výstava techniky pro logistiku a dopravu



13. Zábava a občerstvení na večerním **Logistickém Business Mixeru**

14. Zkušební a šikovní moderátoři z časopisu **Systémy Logistiky**

15. Pět případových studií z intralogistiky

16. Odpolední kulatý stůl o **ESG** – tématu, které je klíčové pro všechny

17. Koná se v **O2 universu** – moderním, prostorném a pohodlném kongresovém centru



18. **Networking** po celý den a na večerním **Logistickém Business Mixeru**

19. Panelová diskuze o zodpovědné dopravě a supply chainu

20. **Jedinečná šance navštívit robotické distribuční centrum Amazonu v Kojetíně**



21. **Chutné jídlo a pití** po celý den

22. Prohlídka instalace **AutoStore** ve skladu **Euromedia** ve **Stochově**



23. **Keynote projev renomovaného ekonomy Jana Švejnara o ekonomické situaci**

24. **Vstup zdarma** pro uživatele logistických produktů a služeb

25. **Špičkoví odborníci** na logistiku z České republiky i z celého světa

26. **Nejednostranně prezentované případové studie** včetně hodnocení uživatelů produktů a služeb

27. **Více než 600 logistických profesionálů** na jednom místě v jedné chvíli



REZERVUJTE SI SVÉ MÍSTO NA LOGISTICKÉ AKCI ROKU:

WWW.EASTLOG.CZ/REGISTRACE

VSTUP ZDARMA PRO UŽIVATELE LOGISTICKÝCH PRODUKTŮ A SLUŽEB.

UNIKÁTNÍ AKCE SKUPINY

Atoz **logistics**

CARGO LOGIX

Tailor made logistics

LOGISTIKA NÁS BAVÍ OPRAVDU VŠUDE NA SVĚTĚ



www.cargologix.cz

