

EXECUTIVE REPORT

EASTLOG 2025



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

29–30/05/2025 02 UNIVERSUM, PRAHA



ČÍM SE VYZNAČOVAL **LETOŠNÍ EASTLOG**,
KLÍČOVÁ LOGISTICKÁ UDÁLOST ROKU, KTERÁ
PŘILÁKALA **780** PROFESIONÁLŮ Z OBORU?



eastlog.cz



systemylogistiky



systemylogistiky



@atozlogistics

Sledujte
kongres na:



60

řečníků a moderátorů
vystoupilo v rámci
konference prvního dne.



80

odborníků a odbornic
z logistiky, dopravy
a supply chainu navštívilo
letošní ročník kongresu.



76

partnerů podpořilo tento
ročník Eastlogu.



5

logistických
provozů bylo
možné navštívit
druhý kongresový
den v rámci
sektce Seelog.



66%

účastníků zastupovalo výrobní
nebo obchodní firmy. Další 18 %
přítomných bylo z logistických
společností a 16 % zástupců
navštívilo kongres za dodavatele
služeb a vybavení do logistiky.



215

obchodních schůzek
se uskutečnilo v sekci Bizlog.



9

případových
studií zaznělo
v sekcích
Intralogistika
a Doprava a SCM.



NESTIHLI JSTE EASTLOG?
PODÍVEJTE SE, JAKÉ TO LETOS BYLO.



FOTOGALERIE:



SRKNUJÍCÍ VIDEO:

VÍCE NA WWW.EASTLOG.CZ.

OD OLOVA KE ZLATU: EASTLOG HLEDAL FORMULI PRO AUTOMATIZACI

V minulosti alchymisté kombinovali různé substance a prvky, aby odhalili jejich skryté vlastnosti a docílili kýžených, někdy nadpřirozených výsledků. Třeba transmutace olova ve zlato. Dnešní logistik má k dispozici širokou škálu automatizačních a robotizačních elementů, které důmyslně propojuje, aby dosáhl efektivnější logistiky. Jak najít dokonalou směs technologií, procesů a lidského potenciálu, aby logistika splnila nároky budoucnosti?

Rekordní účast 780 logistických odborníků letošního kongresu Eastlog 2025 jasně ukazuje, že automatizace je velmi aktuálním tématem. A nejde jen o jednu technologii nebo řešení, ale o hledání správné kombinace. Je to o propojení lidí, procesů, robotů, dat, intuice a odvahy.

Když se to podaří, může dojít k výrazné transformaci. Klíčem je najít ten správný mix, který promění logistiku v efektivní, udržitelný a konkurenceschopný systém.

**„MEZI HLAVNÍ TVÁŘE
PATŘILI ANIKE MURRENHOFF
Z FRAUNHOFER INSTITUTU,
SENTA ČERMÁKOVÁ Z INSPIRUJ.
SE ČI AUTOR KNIHY HR ROBO
SAPIENS JOSÉ KADLEC.“**

Během dvou dnů jsme se stali svědky odborných diskusí i inspirativních příběhů, které potvrdily, že úspěch znamená nalézt vlastní „alchymistickou formuli“. Některé společnosti vsadily na masivní automatizaci, jiné na sofistikované datové analýzy, další na hybridní řešení kombinující lidský potenciál s robotickou přesností. Každý úspěšný projekt má však jedno společné: technologie zde nejsou nahrazením, ale posílením lidského potenciálu. Tam, kde stroje přebírají rutinní úkoly, se lidé mohou soustředit na strategii, vztahy a inovace – což vede ke vzniku nové přidané hodnoty.

Jako tenké vlákno se celým ročníkem vinulo téma umělé inteligence a je-

jího chytrého využití – od každodenní rutiny až po strategické rozhodování v logistice a dopravě. Mezi hlavní tváře tohoto tématu se letos zařadili Anike Murrenhoff z Fraunhofer Institutu, Senta Čermáková z platformy inspiruj.se či José Kadlec, autor knihy HR Robo Sapiens.

Tradiční součástí programu byly i exkurze do logistických provozů, speed-datingové schůzky a večerní Logistický Business Mixer, který nabídl uvolněnou atmosféru pro neformální networking. Věřím, že jsme na letošním kongresu Eastlog společně vytvořili prostor pro výměnu těch nejlepších „alchymistických receptů“ na úspěšnou automatizaci.

Děkuji všem, kteří se na letošním kongresu podíleli. Přednášejícím za sdílení cenných poznatků i účastníkům za aktivní přístup. V neposlední řadě také Jeffreymu Osterrothovi za předání pomyslného žezla při vzniku letošního ročníku a samozřejmě celému organizačnímu týmu Atoz Group v čele s Terézií Radkovou.

Těšte se na příští ročník, který proběhne
28. a 29. května 2026.

ZUZANA LAZAROVÁ
GROUP MANAŽERKA ATOZ LOGISTICS

Eastlog executive report je přílohou časopisu Systémy Logistiky č. 218/2025. Redakčně jej připravili: Stanislav D. Břeň (P1, P2, P12-P16, P19-P23, P34-P35, P37-P41), David Čapek (P8-P9, P26-P33), Filip Hubička (P6-P7, P10-P11, P17-P18, P24-P25, P36) a Jana Medenica (P42). Fotografie: Martin Mašín. Jazyková korektura: Jan Jaroš.



SLOVO ZLATÉHO PARTNERA: ASSECO CEIT

ALCHYMIE AUTOMATIZACE: KDYŽ JDOU VIZE A ZKUŠENOST RUKU V RUCE



Měl jsem tu čest zastupovat Asseco CEIT na květnovém Eastlogu 2025. Z této precizně zorganizované a informacemi nabitě akce si odnáším pocit skvěle investovaného času. Program nabídl vyváženou kombinaci inspirativních přednášek, panelových diskusí a praktických ukázek technologií, které jasně dokládají, že otázka automatizace už dávno nestojí na „jestli“, ale na „jak“ a „kdy“.

Zúčastnil jsem se i panelové diskuse na téma Jak úspěšně automatizovat intralogistiku? Shodli jsme se s kolegy i publikem, že klíčem k úspěchu je vyvážený mix dlouhodobé vize a odvahy zkoušet nové věci na jedné straně a kombinace zkušeností, zodpovědnosti a realistických očekávání na straně druhé. Jsem rád, že ve společnosti Asseco CEIT sdílíme nejen stejné cíle jako naši partneři a kolegové, ale také podobné hodnoty, které nás k nim vedou.

Velký ohlas sklidilo i naše nejnovější řešení – AGV s unikátním konceptem „neviditelných vidlic“, které si účastníci mohli prohlédnout na našem stánku. Tento univerzální, kompaktní a snadno implementovatelný stroj s návratností investice do jednoho roku je ukázkou směru, kterým se Asseco CEIT dlouhodobě ubírá. Takové inovace dělají automatizaci interní logistiky nejen efektivnější, ale i dostupnější, a potvrzují, jak rychle se naše odvětví vyvíjí.

A už teď se těším, jaké novinky a zkušenosti budeme moci společně sdílet na Eastlogu 2026!

PETR GOLIÁŠ
ŘEDITEL A JEDNATEL ČESKÉ POBOČKY, ASSECO CEIT

SLOVO ZLATÉHO PARTNERA: ELEMENT LOGIC

ZODPOVĚDNOST JE NUTNÁ, JEN POTŘEBUJEME VÍCE ZDRAVÉHO ROZUMU

Hlavním tématem tohoto ročníku Eastlogu byla zodpovědná logistika. Když jsem se o tom dozvěděl, říkal jsem si, že to bude opět velmi zajímavý ročník. V zodpovědné logistice se snoubí mnoho úhlů pohledu, každý si přitom představuje trochu něco jiného. Pevně však věřím, že si všichni uvědomujeme, jak je zodpovědnost a potažmo udržitelnost důležitá, přestože je někdy velmi těžké absorbovat regulační kroky EU a jejich dopad na konkrétní byznysové vertikály. V tomto ohledu bych si přál celkově jednodušší legislativu nejenom v rámci udržitelnosti a zodpovědné logistiky, ale i více zapojení takzvaného zdravého rozumu na úrovních, kde zákony vznikají.

Nicméně kongresové prezentace a panelové diskuse jednoznačně ukázaly, že logistický a intralogistický sektor jde správnou cestou. Automatizace skladů, vnímání efektivity jednotlivých procesů, úspora plochy a elektrické energie jsou pro nás hlavními parametry, které můžeme klientům nabídnout v rámci integrace technologie Autostore. Někteří z účastníků Eastlogu se mohli podívat na naši realizaci Autostoru pro společnost Euromedia a ohlasy byly skvělé. Počet instalací v Česku a na Slovensku se opět zvýší letos i příští rok.

Na závěr bych chtěl poděkovat Jeffovi a jeho týmu za skvělou organizaci a již teď jsem zvědavý na téma příštího ročníku Eastlogu.

JINDŘICH KADEŘÁVEK
MANAGING DIRECTOR, ELEMENT LOGIC



SLOVO ZLATÉHO PARTNERA: HOPI CZ

INOVACE PŘINÁŠEJÍ OBROVSKÉ ÚSPORY

Automatizace dnes není jednorázovým řešením, ale procesem neustálého míchání správných „přísad“ – technologií, procesů a lidského know-how. Téma letošního kongresu Eastlog – Alchymie automatizace – přesně vystihlo, že každá firma má svůj vlastní recept, který musí ladit nejen s jejími provozními potřebami nebo tempem vývoje trhu, ale také s ekonomickými kritérii a návratností investice.

Diskuse, případové studie i exkurze ukázaly, že úspěch v logistice stojí na flexibilitě. Investice do robotizace a digitalizace se musí propojit s kvalitními lidmi a chytrým řízením dat. Přesně to je výzva, kterou řešíme i my v Hopi – jak v 16 distribučních centrech ve střední Evropě nastavit procesy (a ideálně je automatizovat) tak, aby zvládaly růst objemu, rostoucí nároky zákazníků a zároveň byly připravené na rychlou adaptaci pokročilých skladových technologií tam, kde to dává ekonomický smysl.

Květnový Eastlog zdůraznil, že dnešní logistici – prakticky každodenně – hledají rovnováhu mezi automatizací a lidským faktorem. V případě Hopi platí, že jakákoliv inovace (procesní, datová či technologická) přináší obrovské úspory. V sedmi evropských zemích máme totiž 570 000 m² skladovacích prostor, téměř 5000 zaměstnanců, více než 500 vozidel a ročně distribuujeme téměř 6,5 milionu palet.

PAVEL PRAVEC
CHIEF EXECUTIVE OFFICER, HOPI CZ



SLOVO ZLATÉHO PARTNERA: SSI SCHÄFER ČESKÁ REPUBLIKA

ŠKÁLOVATELNOST A MODULARITA AUTOMATIZACE JSOU KLÍČOVÉ

Kongres Eastlog je pro nás vždy příležitostí nejen sdílet zkušenosti, ale především naslouchat tomu, co dnes logistiku skutečně trápí i posouvá vpřed. Letošní ročník jasně ukázal, že tlak na efektivitu a flexibilitu roste a s ním i potřeba hledat řešení, která jsou chytrá, praktická a především škálovatelná.

Právě škálovatelnost v automatizaci považujeme za klíčovou. Ne každý projekt vyžaduje obrovská a složitá řešení – naopak, často přináší největší hodnotu modularita a možnost růstu podle aktuálních potřeb. Firmám to dává prostor reagovat na změny trhu, optimalizovat investice a postupně zapojovat nové technologie bez zbytečného rizika.

Eastlog potvrdil, že stále více partnerů přemýšlí o automatizaci jako o nástroji, který musí růst spolu s jejich byznysem – ať už jde o e-commerce, retail nebo průmysl. Proto v SSI stavíme na řešeních, která se umí přizpůsobit – od pilotních projektů po plně automatizované provozy.

Děkuji organizátorům za skvěle připravený kongres a všem účastníkům za otevřenou diskusi. Věřím, že právě sdílení praktických zkušeností a odvaha inovovat jsou tím, co naši logistiku posune dál – směrem k efektivitě, udržitelnosti a vyšší hodnotě pro zákazníka.

MARIAN GONO
JEDNATEL, SSI SCHÄFER ČESKÁ REPUBLIKA



KEYNOTE SPEAKER

UMĚLÁ INTELIGENCE UŽ POMÁHÁ NAVRHOVAT CELÉ SKLADY

Bouřlivý rozvoj umělé inteligence (AI) se týká v neposlední řadě jejího reálného využití v logistice. Nejnovější trendy a konkrétní příklady z aplikovaného výzkumu i firemní praxe přiblížila v úvodní přednášce Anike Murrenhoff z Fraunhoferova institutu.

Logistické procesy a fungování dodavatelských řetězců musí fungovat podobně efektivně jako sehraný bundesligový tým Borussia Dortmund, jehož stadion se nachází nedaleko sídla Fraunhoferova institutu IML. Tak uvedla svoji přednášku nazvanou „Logistika zítřka: ideální souhra automatizace a umělé inteligence“ výzkumnice Anike Murrenhoff. Vzápětí přiblížila, jak dramaticky fungování logistického světa v posledních měsících proměňuje fenomén AI. Na rozvoji jejího uplatnění v praxi se podílí i dortmundský ústav, a to ve spolupráci s firmami, jako jsou Dachser, Rhenus a další.

Donedávna těžko představitelné možnosti se otevírají právě teď a aplikace nových poznatků probíhá také již nyní. Jak hodně se již zanedlouho logistika promění, přiblížila Anike Murrenhoff nejprve za pomoci příkladu vytvoření vlastního personalizovaného avatara, stylizovaného do podoby figurky sportovkyně účastnické se kondičního tréninku v rámci programu CrossFit. Stačilo jen do nástroje ChatGPT nahrát fotografii, sdělit několik dat o sobě a působilý výsledek byl hotový během pár vteřin. Jak Anike Murrenhoff zdůraznila, ještě před několika měsíci by toto nebylo možné „od stolu“ uskutečnit.

Podobně bouřlivě se začíná rozvíjet i využití AI v logistice, což je umožněno několika důležitými inovacemi. V květnu společnost OpenAI uvedla na trh model umělé inteligence s názvem GPT-4o, kde „o“ znamená „omnimodální“. Další milník představuje vydání protokolu MCP (Model Context Protocol) od společnosti Anthropic, jež standardizuje a zefektivňuje způsob, jakým AI modely přijímají a zacházejí s obsahovým kontextem. Jeho význam a roli Anike Murrenhoff připodobnila ke konektoru USB-C, který přes jeden kabel umí přesouvat data, nabíjet zařízení a připojovat periferní zařízení.



„You never walk alone,“ vzkázala ohledně možnosti využívání AI v dennodenní praxi přítomným expertům z oblasti logistiky Anike Murrenhoff.

Anike Murrenhoff dále zmínila další inovaci z letošního března, kterou je AI agent Manus schopný provádět komplexní úkoly v digitálním světě bez přímého lidského vedení. Přes chatovací rozhraní mu člověk zadá složitější úkol, kterým může být např. vytvoření komplexní srovnávací zprávy o cenách nemovitostí v New Yorku (pokud uživatel uvažuje o koupi některé z nich). Stačí jen jednoduše popsat parametry, které by měl pozemek mít, a Manus si sám definuje a provede úkony, které je třeba k vytvoření seriózního analýzy učinit. Využívá nástroje instalované v počítači, jako jsou prohlížeče či IDE (Integrated Development Environment). Instrukce dokáže psát pomocí programovacího jazyka Python. Na konci rychlého procesu je analýza, která by jinak uživateli zabrala hodiny času.

AI ZEFEKTIVNĚ VLASTNĚ VŠE KOLEM LOGISTIKY

Uvedené inovace mají velmi blízko k využití v oboru logistiky a souvisejících segmentech, a Anike Murrenhoff je použila jako „odrazový můstek“ k představení tří novinek využívajících AI pro zefektivňování distribuce, dopravy a řízení dodavatelského řetězce.

První novinkou je mobilní robot Boston Stretch od společnosti Boston Dynamics určený k vykládce a nakládce krabic z/do kamionů a kontejnerů. Stroj disponuje flexibilním robotickým ramenem a chapadlem s vakuovými přísavkami. Rameno je namontováno na mobilní základně a jeho hlavní a nejdůležitější funkcí je vykládání a nakládání krabic z kamionů a přepravních kontejnerů. Nemusí znát předem rozměry manipulovaných boxů. Využívá vizuální systém a strojové učení k tomu, aby samostatně detekoval krabice, rozhodl, kterou zvednout, a adaptoval se na různé velikosti, tvary a uspořádání krabic, včetně těch poškozených.



Přednášku odbornice z Fraunhoferova institutu sledoval sál zaplněný téměř do posledního místa.

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

Druhou představenou inovací je „vyšší level“ YMS, který právě vyvíjejí experti Fraunhoferova institutu. Pohyb nákladních aut v manipulačním prostoru před skladem či sklady monitoruje a zpracovává několik chytrých kamer, veškerá data jsou následně soustředěna do jednoho centra a slouží k vytvoření digitálního dvojčete, jež zobrazuje pohyb vozidel v reálném čase.

A Fraunhoferův institut je i za dalším představeným řešením, kterým je platforma Omnistics, která má umožnit využívání AI malým a středním podnikům bez nutnosti vysokých investic. Umí vytvářet předpovědní modely nejen pro plánování lidských zdrojů, vybavení a skladových kapacit, ale i pro plánování výroby a optimalizaci tras vozidel.

ČEKÁ SE ROZMACH FYZICKÉ AI

Žhavá současnost je do značné míry založena na využívání AI agentů. Současné nástroje již umožňují zadat jim třeba naplánování konkrétního skladu na základě projektů, které již zadavatel v minulosti sám zpracoval. AI agent poté navrhne několik řešení a člověk již jen vybere, případně dopravit to nejvhodnější.

Jak bude vypadat blízká budoucnost? Podle Anike Murrenhoff přijde rozmach fyzické AI, jež přímo komunikuje s realitou našeho světa. Uplatnění nachází v humanoidních a průmyslových robotech, autonomních vozidlech, AMR robotech, chytrých spotřebičích apod. Přednášející zmínila např. testování humanoidních strojů Figure 01 v automobilce BMW.

**„ROBOT NEMUSÍ
PŘEDEM ZNÁT ROZMĚRY
MANIPULOVANÝCH BOXŮ,
VYUŽIVÁ VIZUÁLNÍ SYSTÉM
A STROJOVÉ UČENÍ.“**

Umělá inteligence a lidé nejsou konkurenti, ale partneři při spolupráci, zdůraznila Anike Murrenhoff. Lidé nadále budou využívat vlastní odborné znalosti a dovednosti nutné pro zvládnutí náročných úkolů.

VIDEOZÁZNAM PŘEDNÁŠKY NA:
youtu.be/OYBbokKSQ24



INZERCE

HOPi
LOGISTICS

HOPi
CZECH REP.

HOPi
GLOBAL
SOLUTION

VÁŠ LOGISTICKÝ PARTNER PRO STŘEDNÍ EVROPU I SVĚT

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

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

ŘEŠENÍ PŘÍZPŮSOBENÉ VAŠIM
POŽADAVKŮM.



hopilogistics.eu



hopiglobal.eu

**PŘÍZPŮSOBÍME
ŘEŠENÍ NA MÍRU –
ZAVOLEJTE JEŠTĚ
DNES!**

LUKÁŠ MÁR
Česká logistika
+420 608 848 792
lmarr@hopi.cz

RICHARD ENDL
Světová přeprava
+420 602 783 290
rendl@hopiglobal.eu

Co-Packing

Warehousing

Transport

Fulfillment

KEYNOTE SPEAKER

UMĚLÁ INTELIGENCE V LOGISTICE: KDO BUDE SLUHOU A KDO PÁNEM?

Na úvod své přednášky avizovala Senta Čermáková publiku ve zcela zaplněném kongresovém sále vydatnou dávku inspirace, motivace a energie, což následně bezezbytku splnila. Spoluzakladatelka vzdělávacího startupu Inspiruj.se a členka správní rady Czechitas se věnovala tématu, které v dnešní době hýbe (nejen) světem logistiky – umělé inteligenci, možnostem i limitům jejího využití a příležitostem či rizikům spojeným s dynamickým rozvojem AI.

Vystoupení s názvem „AI v logistice: Budeme používat AI, nebo bude AI používat nás?“ nabídlo kvalifikovaný pohled na skutečnost, do jaké míry umělá inteligence mění životy lidí, svět podnikání a také logistiku. Jde mj. o to, jak můžeme či máme přemýšlet o roli AI ve firmách, životě lidí i celé společnosti.

Jedním z hlavních sdělení přednášky bylo, že AI už není jen technologickým trendem nebo příslovečným buzzwordem. Stává se reálným kolegou – nástrojem, který mění pravidla hry. I v daném případě ovšem platí okřídlené rčení, že „dobrý sluha“ bývá obvykle „špatným pánem“.

JAK VYUŽÍT SUPERSCHOPNOSTI

Generativní umělá inteligence a velké jazykové modely (LLM) mají „superpower“ – vyznačují se tím, že umějí číst mezi řádky a můžeme je využívat pro různé účely a úkoly. „Co to ale znamená pro nás všechny, pro vás a pro lidi ve vašich firmách?“ položila přednášející zásadní otázku.

Pracovní dovednosti, které jsou především požadovány ve firmách a na trhu práce, se významně mění, jak Senta Čermáková doložila porovnáním kompetencí preferovaných v letech 2015, 2020 a 2025. Stále důležitější jsou nejen pokročilé technologické znalosti, ale i analytické myšlení, odolnost, kreativita, motivace a osobní rozvoj – zaměstnavatelé chtějí lidi, kteří jsou „samozapalovací“. Na významu nabývá i důraz na empatii, zvědavost a celoživotní vzdělávání, rozvoj talentů v týmu, orientace na služby, AI a velká data.



Senta Čermáková zaujala publikum na kongresu nejen inspirativním obsahem přednášky, ale i nadhledem.

V roce 2030 mají být dle předpokladů na prvním místě právě AI a velká data, resp. schopnost efektivní práce s nimi. Dobrou zprávou podle Senty Čermákové je, že používání umělé inteligence není nijak zvlášť složité.

OD ÚŽASU K EFEKTIVITĚ

Postoje renomovaných expertů na AI se nezdá diametrálně lišit – podle některých může umělá inteligence přinést téměř „ráj na zemi“, podle jiných jde naopak o hrozbu, která je schopna „lidstvo zničit“. A někteří tvrdí, že AI je v podstatě jen prázdná bublina či tzv. stochastický papoušek opakující „naučené fráze“. Senta Čermáková uvedla, že jako přesvědčená technooptimistka se domnívá, že AI představuje tu nejúžasnější technologii, kterou v našich životech zažijeme. „Jsme teprve na začátku a pohybujeme se na trajektorii od úžasu k efektivitě,“ poznamenala.

Zároveň je nadmíru důležité vývoj a možnosti umělé inteligence pozorně sledovat, experimentovat s ní, realizovat pilotní projekty a zjišťovat, kde AI funguje a kde nefunguje, kde je to bezpečné nebo nebezpečné. Zkrátka nebát se používat kritické myšlení. Správná otázka, kterou bychom si měli pokládat, podle přednášející zní: „Kam chceme AI pustit?“ Skvěle využitelná je AI pro opakované, rutinní práce bez větší přidané hodnoty, případně pro datově obzvlášť náročné úkoly. Jak Senta Čermáková prozradila, klíčové pravidlo, jež sama vyznává, spočívá v tom, abychom činnosti, které nás baví a nabíjejí pozitivní energií (jsou pro nás smysluplné, tvořivé nebo emocionálně důležité), umělé inteligenci nepřenechávali. A naopak nechali AI dělat to, co nás nebaví a dělat nechceme. To platí přirozeně nejen v práci, ale i v životě.

DOJDE K SYMBIÓZE, NEBO NASTANE JINÝ SCÉNÁŘ?

Jaký vývoj lze očekávat do budoucna? Hlavními možnými scénáři kooperace umělé inteligence a lidských pracovníků do roku 2030 jsou plná automatizace (lidé by prakticky nebyli potřeba, kromě vedoucích pracovníků s právní odpovědností) nebo reálná symbióza umělé inteligence/automatů/robotů na jedné straně a lidí na straně druhé.

Vzhledem k dynamickému rozvoji AI je prozatím obtížné predikovat, které pozice budou za několik let na pracovním trhu potřeba. Je nicméně vysoce pravděpodobné, že duševní práci bude AI lidem odebírat.

MÉNĚ CHYB, RYCHLEJŠÍ REAKCE

V přednášce zazněly konkrétní příklady uplatnění AI v logistice, k němuž dochází už dnes. Umělá inteligence pomáhá s predikcí poptávky, optimalizací

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



tras, automatizaci skladových operací i zákaznickým servisem. Využívá se při plánování přepravních kapacit, řízení zásob, zpracování objednávek či při komunikaci se zákazníky prostřednictvím chatbotů a hlasových asistentů. Všechny tyto aplikace přinášejí vyšší efektivitu, nižší chybovost a rychlejší reakční časy.

Zvláštní pozornost věnovala Senta Čermáková již výše zmíněným velkým jazykovým modelům (LLM), jako jsou ChatGPT nebo Google Gemini. Tyto modely podle ní představují významný milník v oblasti AI, ale zároveň i výzvu. Umí generovat texty, shrnovat informace, překládat, navrhnout varianty řešení a simulovat dialogy. Přesto nejsou „chytře“ v lidském smyslu – nerozumí obsahu, nemají zkušenost, nevnímají důsledky. Jsou to statistické modely, které předvídají pravděpodobnost dalšího slova, nikoliv myslící entity.

PŘÍLEŽITOSTI I RIZIKA

Umělá inteligence může zpracovávat dokumenty, automatizovat zákaznickou komunikaci, analyzovat data, navrhnout různé scénáře a podporovat rozhodování. Tím uvolňuje kapacitu lidí pro smysluplnější činnosti, jako je strategické plánování, inovace nebo vedení týmů. Současně však nejsou namísto přehnaná očekávání a neuvážené delegování odpovědnosti na algoritmy.

Vedle příležitostí existují i rizika spojená s nasazením AI. Umělá inteligence je tak dobrá, jak dobrá jsou data, která dostane („má naše silné stránky i slabiny“). Chybná nebo neúplná data mohou vést podobně jako u člověka k chybným rozhodnutím, v řadě případů i se závažnými důsledky.

AI JAKO STRATEGICKÝ PARTNER

Přednáška nabídla i praktická doporučení pro firmy, které chtějí AI využít efektivně a odpovědně. Vhodné je začít menšími projekty, např. nasazením chatbota nebo predikcí poptávky. Klíčové je vzdělávání zaměstnanců – nejen technické, ale i v oblasti měkkých dovedností a datové gramotnosti. Firmy by měly budovat datovou kulturu, spolupracovat napříč týmy a definovat jasné rámce pro používání AI. Umělá inteligence není zdaleka jen IT nástrojem – je a bude stále více strategickým partnerem, který ovlivňuje celou organizaci.

VIDEOZÁZNAM PŘEDNÁŠKY NA:
youtu.be/KtChFPM30FY



INZERCE

CEIT
by asseco



**Vše pro logistiku
na jednom místě**

20 let vývoje a know-how
v oblasti automatizace logistiky

VDA
5050

VDA 5050
KOMPATIBILNÍ



NEPŘETRŽITÝ
PROVOZ 24/7



SNADNÁ INTEGRACE
DO VÝROBY



RYCHLÝ
ROI



UVOLNĚNÍ
PERSONÁLU PRO
JINÉ ÚKOLY



ATRAKTIVNÍ
POPRODEJNÍ
SERVIS

DOPOLEDNÍ PANELOVÁ DISKUSE

AUTOMATIZACE – VĚDA, MAGIE, NEBO PROMYŠLENÁ STRATEGIE?

Dopolední program kongresu vyvrcholil velkou panelovou diskusí o smysluplném nasazování technologií v logistice. Pod moderací šéfredaktora časopisu Systémy Logistiky Stanislava D. Břeň se na pódiu sešli Peter Jánoši (P3 Logistic Parks), Martin Báča (do července Continental Automotive), Lukase Jattu (Miebach Consulting), Michael Němec (Rohlik Group), Gabriela Hrbáčková (Hofmann Personal) a Jindřich Kadeřávek (Element Logic Czech Republic).

I vzhledem k tomu, že na pódiu se sešli zástupci různých částí dodavatelského řetězce – od developerů a konzultantů přes e-commerce hráče až po zástupce průmyslových výrobců, HR specialisty a samotné uživatele, nabídla mnohovrstevnatá debata pestrý směr názorů a zkušeností.

DEVELOPER JE PLNOHODNOTNÝ PARTNER

Diskusi zahájil Stanislav D. Břeň dotazem na dopad automatizace na průmyslový development. Peter Jánoši z P3 Logistic Parks zdůraznil, že role developera se právě v této oblasti transformuje od „pouhého“ stavitele hal v1 plnohodnotného partnera klientů. Klíčovým faktorem pro výběr lokality vhodné pro výstavbu logistických hal se stala dostupnost veškeré infrastruktury včetně datových připojení.

Poukázal také na některé faktory brzdící automatizaci ve střední a východní Evropě, kterými jsou – ve srovnání se západní Evropou – dosud levnější nájem i cena práce. Zatímco na západ od našich hranic se začala logistika zahušťovat primárně kvůli omezené dostupnosti pozemků, v tuzemsku firmy leckdy stále upřednostňují flexibilitu, kterou přináší lidská pracovní síla.

Jindřich Kadeřávek reagoval na poměrně častá tvrzení firem, podle nichž je automatizace nákladná záležitost. Upozornil, že modely financování se mění – od kapitálových výdajů se přechází k modelům „as a service“.

Finanční podporu dnes poskytuje i stát. Konstatoval nicméně, že pokud firma nevydělává, samotná automatizace ji nespasí.

SCHOPNOST REAGOVAT NA NENADÁLÉ ZMĚNY

Lukas Jatta zdůraznil, že automatizace musí být založena na faktech a přesných propočtech. Často se pak klienti nakonec rozhodnou pro poloautomatizovanou nebo manuální řešení. Důležité je detailně analyzovat a chápat procesy v celém dodavatelském řetězci. Hlavní příčinou selhání projektů v přípravné fázi bývají podle něj neúplná data a informace týkající se objemů či toků zboží. „Nejsme kouzelníci, abychom je tahali jako králíky z klobouku,“ řekl.

Další výzvy nastávají ve fázi implementace. Martin Báča uvedl, že častým problémem bývá dlouhá doba realizace, během níž se mění zadání projektu – v dnešním volatilním světě se situace na trhu může změnit v řádu dní či hodin. Schopnost rychle a správně reagovat se proto stává nutností.

Ani realizaci ale vše nekončí, řešení se leckdy doladuje i měsíce po zahájení provozu. Lukas Jatta připomněl případ, kdy německá společnost, která má skladem okolo 25 000 SKU, nebyla spokojena s výsledkem automatizačního projektu, protože vychystávala denně až 7× méně palet oproti očekávání. Konzultační společnost do detailu prověřila všechny procesy i technologie. Nakonec navrhla vyjmout 150 SKU z automatizovaného procesu. Výkon distribučního centra se po této úpravě čtyřikrát zvýšil.

OBAVY Z AUTOMATIZACE VYSTRÍDALO PŘIJETÍ

Gabriela Hrbáčková se věnovala otázce, jak lidé přijímají automatizaci a robotizaci. Počáteční obavy ze ztráty práce se v posledních 2–3 letech výrazně proměnily. Lidé si podle ní uvědomují, že se musí učit novým technologiím, protože firmy potřebují pracovníky, kteří s nimi jsou či budou schopni pracovat. Zaměstnavatelé, kteří dlouhodobě automatizují, mají na trhu práce výhodu, neboť nabízejí lepší pracovní podmínky



Panelové diskuse se zúčastnili (zleva) moderátor Stanislav D. Břeň, Lukas Jatta, Michael Němec, Gabriela Hrbáčková, Jindřich Kadeřávek, Peter Jánoši a Martin Báča.

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



a usnadňují fyzicky náročnou práci, což potvrdil také Michael Němec. Důležité je podle něj myslet na interní komunikaci – motivovat lidi a vysvětlovat, že automatizace je posouvá, nikoli nahrazuje.

Martin Báča doplnil, že se nároky na vstupní úroveň vzdělání skladníků zvyšují. Vzhledem k nutnosti obsluhovat stále složitější robotická zařízení se osvědčuje spolupráce se středními a vysokými školami. Podle Gabriely Hrbáčkové existuje ze strany zaměstnavatelů v logistice silná poptávka po technickém vzdělání absolventů. Doporučila firmám, zejména menším a středním, využívat rekvalifikační kurzy Úřadu práce, které jsou podporovány dotacemi.

TECHNOLOGIE JE DOBRÉ VÍCENÁSOBNĚ ZAJIŠŤOVAT

Michael Němec se podělil o zkušenosti s Autostorem, který pro Rohlík představuje optimální řešení pro svou efektivitu a flexibilitu. Online supermarket přitom sází na jeho vícenásobné zajištění, tedy redundanci. Martin Báča z Continentalu připomněl nutnost optimálních zásob náhradních dílů a smluvně ošetřené reakční doby servisu, ideálně s možností vzdálené správy.

Jindřich Kadeřávek dodal, že redundantní řešení jsou optimální volbou. Autostore má např. standardně zdvojené kritické prvky a průměrný

„downtime“ při kompletním výpadku se pohybuje kolem 16 minut. Michael Němec z Rohlíku to potvrdil a dodal, že pro řešení krizové situace se využívají také kamery pro vzdálenou pomoc.

CO OBSAHUJE „MAGICKÝ RECEPT“ NA ÚSPĚCH

Panelová diskuse ukázala, že automatizace vyžaduje promyšlenou strategii, která je založena na vědeckém přístupu. Klíčem k úspěchu je nejen správně zvolená technologie, ale i uplatnění vědeckých metod, jako je detailní analýza dat a procesů. „Magický recept“ na úspěch dotváří schopnost reagovat na nenadálé změny, efektivní interní komunikace, připravenost na krizové scénáře a rozvoj lidských kapacit.

VIDEOZÁZNAM PANELOVÉ DISKUSE NA:
youtu.be/as6fIV1BSCo



INZERCE

ELEMENT LOGIC

Roboti ve skladech jsou logistikou budoucnosti

Postavte základ svého automatizovaného skladového systému na AutoStore® – špičce v oboru. Rychleji vychystáte objednávku, snížíte náklady a zvýšíte celkový výkon skladu i zisk vaší firmy.



24/7
provoz



eco-friendly
a šetřící energie



optimalizace
prostoru



flexibilní
prostor



modulární
řešení



škálovatelný
výkon

INTRALOGISTIKA

AUTOMATIZOVANÁ LOGISTIKA ZE STATKU

Z ruiny vybudovala areál s prodejnou, kancelářemi a skladem. Pak objekt firmy Maso-Profit vyhořel a nastala nová etapa, na jejímž konci stojí nový provoz s automatizovaným skladem v pražských Hrdlořezích. Případovou studii prezentovali Jiří Kužniar (Maso-Profit) a Pavel Motan (K2 atmitec).

Česká rodinná firma Maso-Profit vstoupila na český trh v roce 1991, první pronajatou prodejnu otevřela v Holešovicích v Praze. Zákazníkům z oblasti potravinářství a zpracování masa nabízí moderní zařízení a technologie včetně servisu. V současnosti je dodává i do dalších zemí ve střední Evropě a provozuje e-shop. V areálu starého statku společnost vybudovala automatizovaný sklad s miniloadem napojený na podnikový systém zastřešující veškeré procesy. Projekt na konferenci Eastlog představili za Maso-Profit jednatel Jiří Kužniar a jednatel společnosti K2 atmitec Pavel Motan.

„Firmu zakládal už můj dědeček, takže ji vedeme ve třetí generaci,“ zahájil prezentaci Jiří Kužniar. Zájem o potravinářské technologie zajistil firmě růst a postavil ji před úkol najít vhodné prostory, které by vyhovovaly dalšímu rozvoji. Ve stavu „úplné ruiny“ koupila statek v Hrdlořezích a postupně ho začala přestavovat. Vznikla zde prodejna, kanceláře, servis a první větší sklad.

„Máme aktivních něco přes 15 000 karet produktů a soustředíme se zejména na dodávky spotřebního materiálu – střívků, koření a přísady, tedy žádné maso. Zákazníkům dodáváme i velké technologické celky a stroje,“ popsal Jiří Kužniar. Do nabízeného sortimentu spadá i drobné vybavení jako např. nože a další pomůcky, pro účely servisu je nutné skladovat také velké množství náhradních dílů. Maso-Profit disponuje dvěma centrálními sklady v Praze a pobočkami v Brně a Ostravě se skladem a prodejnou.

INOVAČNÍ VZPLANUTÍ

Firma podle jednatele roste pozvolně, ale jistě. Časem přestaly stačit skladové možnosti a problematické bylo i jejich propojení. „Intenzivně jsme hledali, jak se posunout dál v omezených prostorových možnostech, až nastalo inovační vzplanutí. Což není nadsázka. V roce 2014 firma během stavebních prací bohužel částečně vyhořela,“ připomněl Jiří Kužniar nešťastnou událost, po níž padlo rozhodnutí postavit firmu „od základů“. Podařilo se odkoupit sousední areál, budova prošla rekonstrukcí a bylo vybudováno nové servisní centrum. Vznikl i malý showroom. Na sto metrech čtverečních byl instalován miniloader s 2500 bedýnkami od společnosti Jungheinrich.



Zleva Pavel Motan a Jiří Kužniar

„Když jsme se se společností Maso-Profit potkali profesně, měli funkční software a především z pohledu účetnictví a ekonomiky s ním byla spokojena,“ zmínil okolnosti před zahájením spolupráce Pavel Motan. Řešení však zároveň představovalo omezení, další rozvoj a inovace nebyly realizovatelné nebo jen omezeně. Program neposkytoval otevřenost, možnosti libovolné konfigurace a vývoje.

NOVÝ ERP: JEDNO ŘEŠENÍ PRO VŠECHNY PROCESY

Kromě moderního skladu s náhradními díly a drobnými součástkami společnost provozuje klasické skladovací prostory, kde je uloženo běžné zboží a spotřební materiál pro masnou výrobu. „Vzhledem k dynamice firmy jsme potřebovali skutečně nástroj, který by nám umožňoval se rozvíjet dopředu a podle našich potřeb,“ zdůvodnil rozhodnutí pro nastavení nového ERP K2 Jiří Kužniar. V novém ERP byly všechny procesy sloučeny do jednoho řešení. Byl nahrazen původní software a zavedena identifikace a čtení čárových kódů, kompletace vychystávání zakázek pomocí mobilních terminálů a další logistické standardy.

Sídlo firmy a centrála jsou na statku a bylo potřeba propojit jednotlivé budovy, aby zákazník obdržel zkompletovanou dodávku. Válečkový dopravník od TMT Chrudim dopraví dílčí položky zakázek až k balicím a kompletačním stolům. Propojuje tři skladovací zóny, pět balicích stanovišť a dvě podlaží. Jeho kapacita je 300 až 500 bedýnek za hodinu.

Do nového ERP K2 byl napojen stávající miniloader. Pracoviště miniloaderu, kde probíhá vyzvedávání a ukládání zboží do automatizovaného zakladače, a lokální WMS musely být napojeny na nadřazený systém K2. Ten je zároveň řídit. Je umožněn multipickovací systém, kdy jednu zakázku vyřizují až čtyři osoby.

Se zavedením řízeného skladu od K2 došlo k nastavení umístění, ABC zónování, šarží (nejen dodavatelských, ale i vydávání podle FIFO). Zavádějí se různé měrné jednotky a vznikla balicí pracoviště pro e-shop. „Tento prodejní kanál pro zákazníky B2C a částečně B2B nám pomohl za covidu. V informačním systému jsme ale pak museli řešit škálu dalších disciplín,“ konstatoval Jiří Kužniar. Firma pořídila mobilní terminály a vše, co se na terminálech děje, je konfigurováno v rámci systému K2.

Obrat firmy se 130 zaměstnanci činil v roce 2014 350 milionů korun, v roce 2024 se dostal téměř na trojnásobnou částku 960 mil. korun. Do budoucna má Maso-Profit před sebou další výzvy – automatizaci procesů v rámci řízení lidí nebo vlastní dopravy (rozvozy).

VIDEOZÁZNAM PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/UbYyWw_KJII



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

INTRALOGISTIKA

TOVÁRNA V POČÍTAČI: KDYŽ POHLED DO BUDOUCNOSTI RADIKÁLNĚ MĚNÍ PLÁNY

Plant Simulation umožňuje vytvořit digitální dvojče logistického i výrobního provozu. Možnosti využití simulací a konkrétní příklady z praxe představili Zdeněk Dydek (Allog Consulting) a Pavel Čejka (Axiom Tech).

Případová studie společností Allog a Axiom Tech se zaměřila na optimalizaci logistiky a skladového hospodářství v systému Plant Simulation – Digitální továrna. Seznámili s ní za společnost Allog Consulting jednatel Zdeněk Dydek a Pavel Čejka, konzultant ve firmě Axiom Tech zabývající se digitalizací výrobních podniků prostřednictvím digitálních dvojčat a softwaru Siemens. Společnost Allog Consulting nabízí digitální řešení v logistice.

Mezi výhodami Plant Simulation jmenoval Zdeněk Dydek vyšší důvěryhodnost prezentací oproti jiným standardním výstupům – v Excelu nebo Power Pointu. „Když zhlédnete video, dokážete si živě představit prostor a co se zde odehrává. Řadu otázek pak zvládnete zodpovědět právě simulací,“ vysvětluje Zdeněk Dydek jeden z kladů formátu při představování záměrů a plánů do budoucna. „V prázdném prostoru dokážeme připravit několik návrhů. Například do jedné varianty dáme jenom lidi, do druhé automatizaci a robotizaci a během pěti minut vidíme roční výrobu a místa, která nejsou efektivní,“ pokračuje přednášející. Na pozadí simulace jsou k dispozici data o ergonomii zaměstnanců, zobrazení časů strojů a jejich provoz v grafech, zobrazení vytížení operátorů a techniky i vizuální pracovní návody pro team leadery. V neposlední řadě může zobrazení budoucí vize zaměstnancům pomoci s jejich motivací a ochotě k realizaci plánovaných změn.

Nejčastěji se Plant Simulation využívá pro vytvoření digitálního dvojčete se zaměřením na úsporu již existujícího procesu. Projektová simulace pak nabízí optimální variantu layoutu včetně simulace procesů. Dalšími možnostmi jsou simulace supply chain procesů či kapacitní plánování výroby a nákupu materiálu. „Komplexita výroby je dnes obrovská a plánovači vždy nedokážou zohlednit veškeré vstupy. Snažíme se o propojení s AI, takže umíme reagovat na situace, kdy někteří zaměstnanci nedorazí do práce nebo není dodán materiál, a zohlednit je v denním plánování,“ popisuje Zdeněk Dydek.

ÚSPORNĚJI, BEZ NOVÉ HALY

Prezentovaná případová studie se týkala několika návrhů pro jednoho z klientů. Na příjmu materiálu docházelo k přetížení, kdy klient nebyl



Zleva Pavel Čejka a Zdeněk Dydek

schopen vzhledem ke stejným paletám zjistit důvod problému. Při vizualizaci byly použity odlišné barvy pro různé typy materiálů. Jeden z pracovníků nestíhal určitý typ materiálu přebalit a zároveň u dalších zaměstnanců vznikaly neefektivní prostoje. Řešením bylo při menším vytížení přemístit tyto pracovníky na výpomoc při přebalování.

„KOMPLEXITA VÝROBY JE DNES OBROVSKÁ A PLÁNOVAČI VŽDY NEDOKÁŽOU ZOHLEDNIT VEŠKERÉ VSTUPY.“

provozu ušetřil také původně plánovanou investici do spádových regálů ve výši 200 000 eur. Úspora lidské síly znamenala 182 000 eur ročně. Návratnost projektu v rámci kapitálových výdajů byla necelých šest měsíců.

Pavel Čejka zmiňuje využití Plant Simulation nejen pro logistické projekty: „V podstatě jsme schopni vytvořit digitální dvojče jakéhokoli procesu, ať už logistického, nebo výrobního. Dokážeme se na něj podívat řečnickem z helikoptéry nebo můžeme jít až do detailu a vytvořit továrnu v počítači tak, jak existuje v realu.“

VIDEOZÁZNAM PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/wLii2CEYGGs



INTRALOGISTIKA

PLASTOVÉ KOMPONENTY NOVĚ PŘEVÁŽEJÍ AUTOMATY

Společnost Clarios Plastics Czech přešla od manuální manipulace vysokozdviznými vozíky mezi výrobou a balicí linkou k automatizaci pomocí technologie Autopilot od firmy Toyota Material Handling CZ. O realizaci projektu hovořili za Clarios Zuzana Stryalová a Vojtěch Marvan, za společnost TMHCZ vystoupili Pavel Bureš a Aleš Hušek.

TMHCZ spadá ve skupině Toyota pod korporaci Industries Corporation, jejímž zaměřením je zejména manipulační technika. Clarios je globálním lídrem ve výrobě autobaterií. Společnost prodá přes 150 milionů baterií ročně, k hlavním značkám se řadí Varta. Závod Clarios Plastics Czech sídlí v České Lípě, na trhu funguje od roku 2013. Zabývá se produkcí plastových komponent k autobateriím, jichž ročně vyrobí přes 200 mil. kusů.

„Důvody, proč jsme se rozhodli pro automatizaci, byly zvýšená úroveň bezpečnosti oproti ručně vedeným vozíkům a také přechod k pokročilé úrovni automatizace,“ osvětluje za Clarios Plastics Czech Vojtěch Marvan rozhodnutí nahradit manuální manipulaci s paletami automatizovaným řešením.

SMĚREM K AUTOMATIZACI

V závodě se nachází 70 vstříkolisů. V jedné části výrobní haly s třiceti plně automatizovanými vstříkolisy byly hotové palety převáženy na balicí linku ručně vedenými vysokozdviznými vozíky. Manipuluje se výhradně novými europaletami s lehkými výrobky. Denně je vyrobeno a expedováno více než 600 palet.

Právě nízká hmotnost převáženého zboží nahrála řešení nahradit ruční techniku AGV vozíky. Jako přínos pro nasazení nové techniky bylo očekáváno snížení provozních nákladů a zvýšení efektivity a plynulosti materiálových toků. „Připravujeme se na další automatizace provozu. Dnes všichni mluví

o Industry 4.0, takže toto byl také jeden z kroků, jak se posunout dál,“ konstatuje Vojtěch Marvan.

Pavel Bureš z TMHCZ nastínil podobu finálního layoutu provozu AGV. Hotové výrobky se transportují od tzv. boxových linek, kam se zároveň zavážejí prázdné palety z automatického stohovače. Výrobky se převážejí ke kontrolnímu stanovišti palet (Quality Point), kde obsluha provede kontrolu. Elektrickými paletovými vozíky se pak přesouvají k vozíkům AGV, jež palety odvázejí k balicí lince. Řízení floty se neobejde bez komplexního řídicího softwaru. „Stane se, že paleta nevyjede z automatického lisu 7:45 v úplně korektní pozici a AGV není schopen ji vyzvednout a odvézt na Quality Point. Komplexní řízení je nastaveno tak, aby v něm byly pro operátory výrobních linek obsaženy a ošetřeny všechny stavy, které mohou nastat během transportu,“ dodává Pavel Bureš.

**„REALIZAČNÍ OŘÍŠEK
PŘEDSTAVUJE
KOMBINOVATELNOST
AUTONOMNÍCH
A MANUÁLNÍCH VOZÍKŮ.“**



Vojtěch Marvan

KVALITNÍ PALETA JE KLÍČOVÁ

Realizaci projektu měla v Clarios Plastics Czech na starosti Zuzana Stryalová, která jako jeden z nejdůležitějších bodů vyzdvihla podporu IT. „Druhým bodem je dostatek prostoru. Pokud rádi stěhujete jako naše firma, musíte každou změnu zanášet do layoutu, protože během simulace dochází k situacím, kdy se objeví něco, na co jste zapomněli,“ pokračuje Zuzana Stryalová. Toyota připravila kalkulaci potřebného počtu vozíků, nabíjecích a odstavných stanic. „Když však máte stanice příliš daleko, zbytečně ztrácíte čas, který je možné využít na plnohodnotný transport, u nás třeba na balicí linku,“ vysvětluje Zuzana Stryalová.

V průběhu aplikace řešení je podle Zuzany Stryalové důležitou osobou „rychlá spojka“ – někdo, kdo dokonale zná flow výroby a celého prostoru, kde se budou AGV pohybovat. Realizační oříšek v provozu představuje kombinovatelnost autonomních a manuálních vozíků. „Na prvním místě je bezpečí lidí a vzhledem k tomu, že jde o nový projekt, je nutné stále zdůrazňovat, na co je třeba dávat pozor. V našem případě ji zajišťují třeba komunikační dozory během směn nebo informační televize,“ upozorňuje Zuzana Stryalová. Plastové komponenty mají nízkou hmotnost, produkty jsou také variabilní z pohledu rastru. V Clariosu tedy museli upravovat transport s ohledem na stabilitu palet. Klíčová je jakost palet, bez ní není možné vytvořit kvalitní rastr a zajistit, že dojde v pořádku na balicí linku.

Závěrem shrnuje Pavel Bureš pozitiva instalace technologie AGV: „Umožňují dosáhnout vyšší přesnosti a konzistence ve výrobě. Materiál se vždy nachází na místě, kde se nacházet má, snižují se procesní lidské chyby.“ Systém pracuje nepřetržitě a výrobní kapacity lze využít naplno. Dochází také k úspoře pracovní síly, zaměstnance tak firma může přesunout na jiné projekty.

VIDEOZÁZNAM PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/71BxjX7vqA



SKLAD JAKO ŠATNÍK: TCHIBO VSADILO NA ZÁVĚSNÝ AUTOMATIZOVANÝ SYSTÉM

Sklad v Chebu pro online zákazníky společnosti Tchibo disponuje taškovým systémem doplněným o multi shuttle. O technologii a přínosech v provozu hovořili Zbyněk Korelus (Tchibo) a Tomáš Siažik (Dematic).

Další prezentace přenesla účastníky Eastlogu do skladu společnosti Tchibo v Chebu. Ve spolupráci s firmou Dematic zde zavedla komplexní automatizaci. Za Tchibo ji představil Zbyněk Korelus, který řídí chebské distribuční centrum B2C, a site manager Tomáš Siažik za firmu Dematic.

Historie společnosti Tchibo z Hamburku sahá do roku 1949, kdy už zasílala kávu poštou. S prodejem non food sortimentu začala v roce 1973, v současnosti se obrát v tomto segmentu a kategorii kávy dělí přibližně na polovinu. „V roce 1991 patřila káva od společnosti Tchibo k jedné z prvních zahraničních káv, které si zákazníci mohli koupit na českém trhu,“ vrací se k porevoluční éře Zbyněk Korelus. Na českém trhu patří do portfolia společnosti také značky Jihlavanka a Davidoff Café. Online prodej byl zahájen v roce 1997. Dematic se zabývá komplexními skladovými řešeními od manuálních přes semiautomatizované po plně automatizované. Je dodavatelem závěsných a dopravníkových systémů, podlahových vozidel či robotiky.

Distribuční centrum Tchibo v Chebu se nachází ve strategicky výhodné lokalitě, a to díky své centrální poloze v blízkosti Německa. Skladovací plocha o rozloze 91 000 m² byla mezaniny rozšířena na 132 000 m². Provoz obsluhuje výhradně zákazníky e-shopu a slouží jako centrum pro zpracování vratek. Maximální výkon činí 120 000 balíčků za den. S ohledem na obchodní model Tchibo s týdenními změnami sortimentu bylo nutné najít řešení, které by zvládlo vysokou variabilitu a rychlou reakci. Výsledkem je kombinace taškového systému (Dematic Pouch), který je s ohledem na úsporu místa řešen jako dvojitá smyčka, a technologie multi shuttle.

Shuttle nabízí 174 000 skladových pozic a hloubku až tři bedny. Jakmile dorazí objednávka, probíhá její zpracování již primárně přes taškový systém. Tašky jsou vybaveny RFID čipy, což umožňuje WMS přesně sledovat jejich pohyb a obsah po celou dobu, a mají nosnost 3 kg. Systém Dematic Pouch dokáže vychystat až 37 500 položek za hodinu z dynamického zásobníku s kapacitou 340 000 závěsných tašek. Pojmou 96 % všech položek (tedy cca 40 000 SKU) z portfolia Tchiba.

RYCHLEJŠÍ VYCHYSTÁVÁNÍ I ZPRACOVÁNÍ VRATEK

„Tašky jsou napojeny na naše reverzní oddělení. Když přijde vratka, operátor ji vybalí, a je-li zboží v pořádku, jsme schopni jej do hodiny poslat jinému zákazníkovi,“ vyzdvihuje jednu z výhod Zbyněk Korelus. K setřídění objednávky, která se může nacházet v několika taškách (v každé tašce je jeden výrobek), slouží tzv. matrix sorter. Typická objednávka čítá čtyři produkty a matrix sorter zajišťuje, aby se tašky na balicí stanici dostaly přesně za sebou.

Taškový systém je využíván také pro zpětné zaskladnění do multi shuttle. Může jít o produkty, které momentálně nejsou zařazeny do

online shopu (např. vánoční ozdoby). V čase, kdy je sezonní zboží opět zapotřebí, se vrací zpět do systému.

Realizaci projektu došlo k plnému využití disponibilních prostor skladu, zrychlil se zpětný tok vrácených položek a zdvojnásobila se rychlost vychystávání. Změnou je rovněž přímý přístup k 340 000 položkám. Zpočátku docházelo k potížím se správnou údržbou, což se s pomocí stálé servisní podpory Dematic a školení personálu zlepšilo. V třísměnném provozu společnosti Tchibo je rovněž nezbytné pečlivě plánovat veškeré IT či PLC aktualizace. Zkušenost také ukázala potřebu většího počtu seminářů s týmem WMS, aby byla zajištěna optimalizace provozu systému.

Návrh a vývoj řešení od Dematicu obvykle trvá 3–4 měsíce. Poté se přechází k implementaci projektu zahrnující inženýring, dodání a instalaci (24 měsíců, podle velikosti a náročnosti projektu). Servisní služby společnost poskytuje po celou dobu funkčnosti v následujících 15 až 30 letech.

„KDYŽ PŘIJDE VRATKA A ZBOŽÍ JE V POŘÁDKU, JSME SCHOPNI JEJ DO HODINY POSLAT JINÉMU ZÁKAZNÍKOVÍ.“



Zbyněk Korelus

VIDEOZÁZNAM PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/toYga50X8c



INTRALOGISTIKA

JAK K&V ELEKTRO AUTOMATIZOVALO LOGISTIKU POMOCÍ ROBOTŮ

Distribuční centrum společnosti K&V Elektro v Nehvizdech nedaleko Prahy provozuje od září 2023 robotický sklad typu shelf to person. Projekt byl realizován ve spolupráci s českými integrátory Vertiflex a Logtech. Výsledkem je vyšší propustnost skladu, snížení chybovosti a zvýšená flexibilita provozu. Podrobnosti přinesli Petr Smíšek (K&V Elektro) a Josef Piska (Vertiflex, Logtech).

K&V Elektro, český velkoobchodní prodejce elektroinstalačního materiálu s více než 30letou historií, provozuje 22 poboček a zaměstnává přibližně 400 lidí. S rostoucím sortimentem čítajícím přibližně 25 000 položek však firma čelila narůstajícím provozním komplikacím. Pracovníci trávili velkou část směn chozením po skladu, čímž klesala produktivita. Ruční vychystávání vedlo k chybovosti, která zvyšovala počet reklamací. Nodostatek pracovní síly zároveň omezoval možnosti dalšího růstu.

Společnost se rozhodla pro spolupráci s firmou Vertiflex. Specializuje se na integraci pokročilých skladovacích a vychystávacích technologií a v kontaktu s partnerskou firmou Logtech navrhla a realizovala řešení založené na AMR robotech Geek+.



Zleva Josef Piska a Petr Smíšek

SHELF TO PERSON ŘEŠENÍ NA MÍRU

Nové distribuční centrum mělo tyto problémy vyřešit pomocí automatizace a robotizace. Firma definovala požadavky na nový systém takto: policový regálový systém se skladovací kapacitou přes 1300 m³; dvousměnný provoz 14/5 v mezaninu; inbound kapacita 153 řádků za hodinu; vychystávací kapacita až 7700 řádků denně (až 550 řádků za hodinu); dopravníkový systém z mezaninu na expedici; rozhraní mezi WCS a informačním systémem K&V Elektro a reporting a servisní podpora. Cílem bylo výrazně zvýšit efektivitu skladu, zkrátit časy odbavení objednávek, snížit závislost na lidské práci a připravit sklad na další růst objemu.

Základ nového systému tvoří 25 AMR robotů Geek+ P800 s nosností více než 1000 kg, 2,8 m vysoký policový regálový systém, dvě inbound pracoviště s možností pickingu a tři vychystávací pracoviště s pick to light technologií. Zatížení podlahy mezaninu je 10 kN/m². Z hlediska samotného výkonu navržené řešení umožňuje uložení 14 000 skladových položek, 7700 denně vychystaných řádků a 10–15 sekund na picking požadovaného množství zboží.

„DÍKY MODULÁRNÍMU SYSTÉMU LZE SKLAD DÁLE ROZŠÍŘOVAT A PŘÍZPŮBOVAT SPECIFICKÝM POTŘEBÁM.“

Jaké výsledky přineslo zavedení nového robotického skladu? Přednášející je shrnuli takto: zvýšená propustnost skladu a snížení chybovosti; úspora pracovní síly a rychlejší zaskladnění i vychystání; vysoká flexibilita provozu (dvousměnný režim, možnost přizpůsobení sezonním špičkám); transparentnost dat a reporting díky napojení na firemní systém; zajištění bezpečnosti provozu a optimalizace skladovacího prostoru.

FLEXIBILITA A PŘÍPRAVENOST NA RŮST

Jedním z hlavních benefitů celého řešení je jeho flexibilita. Díky modulárnímu systému

lze sklad dále rozšiřovat a přizpůsobovat specifickým potřebám – ať už jde o sezonní výkyvy, změny v sortimentu nebo geografické expanze. Moderní sklad v Nehvizdech tak není jen odpovědí na aktuální provozní potřeby, ale představuje zároveň základ pro další růst a rozvoj K&V Elektro. Firma díky němu získává konkurenční výhodu v rychlosti dodávek, přesnosti vychystání a optimalizaci pracovních kapacit – což jsou klíčové faktory v dnešním dynamickém maloobchodním i B2B prostředí.

VIDEOZÁZNAM
PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/xCwQZoBhRno



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

PANELOVÁ DISKUSE – INTRALOGISTIKA

AUTOMATIZACE MUSÍ PŘINÁŠET HODNOTU KONEČNÉMU ZÁKAZNÍKOVÍ

Pozvání k panelové diskusi navazující na sekci Intralogistika přijali Ondřej Zíka (Globus), Jiří Zita (Panattoni), Jiří Petrtyl (ZF Lifetec), Flávio Guerreiro (LPR – La Palette Rouge), Petr Goliáš (Asseco CEIT) a Libor Přeučil (Český institut informatiky, robotiky a kybernetiky – CIIRC ČVUT). Moderátorkou byla Patricia Jakešová, konzultantka v oblasti retailu, logistiky a automatizace.

Jaké jsou hlavní výzvy automatizačních projektů a jaké ponaučení si z nich můžeme vzít? Panelisté z řad dodavatelů i uživatelů intralogistických řešení sdíleli svoje zkušenosti s implementací pokročilých technologií ve skladech a výrobních provozech.

SPRÁVNÉ ZADÁNÍ JE GRUNT

V úvodu debaty připustil Petr Goliáš na dotaz průvodkyně diskusí, že při projektování automatizačních řešení je vhodné předcházet nedorozuměním již při jejich zadávání. I na straně uživatele by měl být pracovník, jemuž tato oblast není cizí. „Někdy si manažeři myslí, že dostanou řešení na klíč, nejsou připraveni a trochu se diví, jaké otázky dostávají,“ doplnil ho Jiří Petrtyl ze společnosti ZF Lifetec. Je důležité přesně si vyjasnit, co od automatizace zadavatel očekává, jaký je časový rámec realizace a předpokládaná návratnost investic. Zmiňované nekonkrétní představy na straně zadavatele nebo nerealistická očekávání ohledně doby uskutečnění mohou podle Petra Goliáše vést i k odmítnutí zakázky. „Automatizační projekty nefungují tak, že dnes se dohodneme a zítra to bude fungovat,“ doplnil.

Ondřej Zíka nastínil, s jakými úskalími se musí potýkat retailer nabízející okolo 25 000 artiklů. Podle něj až desítky procent z celkového množství je nyní nutné vychystávat konvenčně, protože dosud nejsou uchopitelné robotickými rameny nebo jsou atypicky baleny. Zatímco pro společnost Globus by návrat investice do automatizace v rozmezí pěti až šesti let byl skvělou

zprávou, ve společnosti ZF Lifetec je podle Jiřího Petrtyla akceptovatelný dvouletý časový horizont. Jiří Petrtyl mluví ze své zkušenosti, kdy pro interní logistiku zaváděl např. kamerové systémy, skenování, AGV systémy a JIS dodávky. Jiří Zita ve shodě se svými předřečníky dodal, že příčinou časové náročnosti automatizačních projektů bývá komplexita řešení, ale i třeba kapacity dodavatelů. „Někdy chce klient postavit novou budovu, což umíme poměrně rychle, ale i v průběhu realizace se občas mění zadání i podklady, což se promítá do času i do ceny,“ řekl Jiří Zita.

JAK ZACHÁZET S PRVKEM NEJISTOTY?

Hlavní výzvou v reálném provozu automatizovaných logistických systémů je podle Libora Přeučila práce s nepředvídatelnými situacemi. „Dokud vše funguje podle plánu, je všechno v pořádku, ale stává se, že něco vypadne z regálu nebo že nějaký robot neučiní pohyb tak, jak měl, a může dojít ke kolizním situacím. Někdy dochází k obnovení z chybného stavu rovněž automaticky, ale to všechno stojí čas, a tedy i veliké peníze,“ konstatoval. Podle Libora Přeučila mohou např. kolize robotů snižovat efektivitu skladu v řádech jednotek i desítek procent. Experti CIIRC ČVUT se zabývají především tím, jak se takovým situacím vyhýbat, ale i tím, jak je řešit, pokud nastanou. „Znamená to dynamické přeplánování skladu tak, abychom řešení měli rychle k dispozici,“ dodal. Umělá inteligence se prosazuje např. v oblasti lokalizace a navigace. „Dostatečně sofistikovaný systém již umí najít i náhradní cestu, pokud je nějaká trasa zatarasena třeba zapomenutou paletou,“ přiblížil Libor Přeučil.



V panelové diskusi vystoupili (zleva) Patricia Jakešová, Jiří Zita, Ondřej Zíka, Libor Přeučil, Jiří Petrtyl, Petr Goliáš a Flávio Guerreiro.

PANELOVÁ DISKUSE – INTRALOGISTIKA

VĚDĚT, KDE PALETY JSOU, JE JEN ZAČÁTEK

Na Libora Přeučila navázal Flávio Guerreiro. Správně vyladěná softwarová řešení jsou zde klíčem k tomu, jak co možná nejefektivněji spravovat portfolio zhruba 150 milionů palet pro maloobchodníky, výrobce rychloobrátkového zboží, logistické operátory a další zákazníky. „Problémem může být to, že často spravujeme data, ale nikoliv informace, to je velký rozdíl,“ zdůraznil Flávio Guerreiro. Narážel tak na fakt, že surová, nezpracovaná fakta a čísla (tedy data) v podobě např. naskenovaného čárového kódu palety nebo GPS souřadnice vozíku v daném okamžiku jsou pouze základním stavebním kamenem. Smysl získávají tehdy, jsou-li uspořádána a strukturována. A teprve zpracovaný čárový kód palety v kombinaci s daty o poloze a čase skenování může sdělit, že se konkrétní manipulační jednotka pohybuje např. směrem k expedici.

„Musíme vědět, kde přesně v daném okamžiku naše palety jsou a jak je můžeme co nejefektivněji využívat,“ popsal Flávio Guerreiro. To je ale jen začátek. Společnost LPR vyvinula software, který je schopen monitorovat aktuální polohu palet a predikovat potřebu jejich využití z hlediska plánování materiálových požadavků (MRP) a plánování distribučních požadavků (DRP) klientů. Na základě těchto informací systém ve spolupráci se specialisty LPR dokáže určit, ve kterých lokalitách je nejvhodnější zřizovat sklady tak, aby se co možná nejvíc zkracovaly přepravní vzdálenosti.

KLÍČEM JE EFEKTIVITA A PROPUSTNOST BUDOV

Jedním z důležitých bodů diskuse byla otázka, zda je automatizace skutečně nezbytná v kontextu dostupnosti lidské pracovní síly. Ondřej Zíka zdůraznil, že ačkoliv se často mluví o nedostatku lidí, výkyvy v průmyslu (např. automobilovém) mohou situaci rychle změnit. Důležitý je podle něj i byznysový pohled: automatizace musí přinášet hodnotu konečnému zákazníkovi, nikoli prodražovat produkty.

Jiří Zita uvedl, že roli automatizace nevnímá v masivním nahrazování lidských zaměstnanců, ale především ve zvyšování efektivity a propustnosti budov. Poukázal na příklad Amazonu, kde s podobným počtem zaměstnanců, ale s robotizací (v Kojetíně oproti Dobrovízi), dosáhli větší skladovací kapacity a schopnosti vychystat více zakázek. Podle něj lze automatizaci implementovat jak do nově budovaných, tak do stávajících prostor.

VIDEOZÁZNAM PANELOVÉ DISKUSE NA:
youtu.be/WBICAS-UA0E



**Děkujeme za
Vaši návštěvu
na EASTLOG
2025**
Think Tomorrow.

ssi-schaefer.com

SSI SCHAEFER

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

DOPRAVA A SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

VÍCE PAPÍRU NA KOLEJÍCH: MONDI ZVYŠUJE PODÍL ŽELEZNIČNÍCH PŘEPRAV

Případová studie Mondí Štětí a LKW Walter ukázala, jak lze díky intermodální přepravě naplnit ekonomické i ekologické cíle. Podrobnosti přinesli Michal Jakeš (Mondí Group) a Samuel Adrien Mory (LKW Walter).

Společnost Mondí Štětí vyrábí tržní bělenou buničinu, pytlový nebo speciální kraftový papír či papír pro vlnitou lepenku, které distribuuje do více než 80 zemí světa. S téměř 1000 zaměstnanci a roční produkcí blížící se 700 000 tun patří mezi klíčové hráče v oboru. Nedávno dokončila významnou investici do nového papírenského stroje PS10 a automatizovaného skladu, čímž se přiblížila cíli vyrábět až milion tun produktů ročně. V rámci svého závazku k udržitelnosti se Mondí Štětí spojila s logistickou společností LKW Walter, aby dohromady rozvíjely intermodální přepravu, která kombinuje silniční, železniční a námořní dopravu. Tato spolupráce má za cíl snížit uhlíkovou stopu a zvýšit efektivitu distribuce. Zajímavostí je, že závod Mondí ve Štětí je rozlohou srovnatelný s celým městem.

LKW Walter má v Evropě k dispozici více než 15 000 plachtových návěsů a denně realizuje přes 7000 kamionových nakládek. Zaměstnává přes 1600 pracovníků a roční obrát dosahuje 2,8 miliardy eur. Každý den firma registruje více než 300 odjezdů vlaků nebo lodí v rámci Evropy.



Zleva Michal Jakeš a Samuel Adrien Mory

PODÍL SILNIČNÍ PŘEPRAVY KLESÁ

Doprava a logistika jsou pro Mondí Štětí náročné. Společnost využívá všechny dostupné transportní módy, v loňském roce to byla hlavně silniční doprava (80 %), dále pak železniční (18 %) a zámořská (2 %). V letošním roce, díky novému stroji a zákazníkům v zámoří, se snížil podíl silniční dopravy o pět procentních bodů na současných 75 %. Do budoucnosti Michal Jakeš očekává další snížení silniční dopravy a výrazné navýšení podílu železnice a námořní dopravy, protože zámořské zboží odjíždí příměrně vlakem.

S intermodální přepravou pomáhá papírně právě LKW Walter. Kamiony jsou využívány pro počáteční a závěrečnou fázi přepravy, zatímco hlavní trasy jsou pokryty železnici nebo námořní dopravou (tzv. short sea shipping). LKW Walter nemá žádné kontejnery. Do Štětí přijede tahač se standardním plachtovým návěsem, který je naložen a odvezen do vlakového terminálu v Drážďanech. Odtud putuje vlakem do terminálu v Duisburgu. Zde čekají připravené tahače, které zapráhnou návěsy a odvezou je

„DO BUDOUCNOSTI MONDÍ ŠTĚTÍ OČEKÁVÁ DALŠÍ SNÍŽENÍ SILNIČNÍ DOPRAVY A VÝRAZNÉ NAVÝŠENÍ PODÍLU ŽELEZNICE A NÁMOŘNÍ DOPRAVY.“

ke konečným zákazníkům, např. do Velké Británie nebo Beneluxu.

MÍSTO 40 KAMIONŮ JEDEN VLAK

„Místo 40 kamionů jede jeden vlak,“ říká Samuel Adrien Mory. Ačkoliv jeden vlak produkuje emise, jejich objem je výrazně menší než v případě 40 kamionů. Užitečná nosnost může v případě vlaku dosáhnout až 29 tun a lze se vyhnout ucpaným silničním tahům. Podle něj také intermodální přepravy částečně řeší nedostatek řidičů: „Řidiči pracují v malém geografickém okruhu a ve většině případů jsou doma, nejedou standardní dvou- až třítydenní turnusy.“ Společnost LKW Walter získala akreditaci GLEC a certifikát potvrzující snížení emisí CO₂.

VIDEOZNÁMKA
PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/u0xpMLRM8eA



DOPRAVA A SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

ZAMÍŘIT NA LOGISTIKU

Míříme na logistiku! To byl název případové studie o nasazení systému pro digitalizaci materiálových a informačních toků. Závěry dosavadní spolupráce představili Dana Klištincová (Lotraco) a Adam Pavlůsek (Česká zbrojovka Uherský Brod).

Společnost Česká zbrojovka, součást skupiny Colt CZ Group, jeden ze světových výrobců palných zbraní, se rozhodla optimalizovat své logistické procesy pomocí aplikace Time Slot Control.

ZAVEDENÍ TIME SLOT CONTROL

Areál v Uherském Brodě byl historicky postaven decentralizovaně z bezpečnostních důvodů, a interní logistika byla dříve součástí výroby. V roce 2021 došlo k vyčlenění interní logistiky pod Supply Chain Management a k centralizaci souvisejících procesů jako je velkoobchod, e-shop a marketing. Společnost klade důraz na koncept bezpečné dopravy v areálu i do něj.

Klíčovým krokem v digitalizaci logistiky bylo zavedení portálu Time Slot Control (TSC) v říjnu 2022, s následným zpřísněním pravidel od ledna 2024. Cílem TSC je digitalizovat materiálové a informační toky napříč celým dodavatelským řetězcem, šetřit náklady na personál a efektivně vytěžovat zdroje.

TSC je cloudová technologie. Aplikace je dostupná (do 24 hodin) a umožňuje integraci s interními systémy jako ERP a WMS, přičemž je možné ji používat i samostatně. Systém umožňuje plánování, měření, vyhodnocování

„K 1. BŘEZNU 2025 BYLO V SYSTÉMU REGISTROVÁNO CELKEM 393 UŽIVATELŮ, PRŮMĚRNĚ JE DENNĚ ODBAVENO 70–75 VOZIDEL.“

a nastavování klíčových ukazatelů výkonnosti (KPI). Poskytuje detailní reporty (např. o rezervacích, poškozených jednotkách, vytíženosti ramp a spolehlivosti dopravců) a automatizuje jednotlivé kroky pracovního postupu.

Workflow v TSC zahrnuje automatizaci procesů od žádosti o rezervaci (s možností integrace na ERP/WMS) přes schválení rezervace (které může být automatické), evidenci skutečného času příjezdu (pomocí automatické

vrátnice a kamerového systému), zahájení a ukončení manipulace (pomocí kamer, čteček či tabletů včetně evidence reálných a poškozených jednotek) až po evidenci času odjezdu a doručení zásilky koncovému zákazníkovi.

Implementace TSC probíhala ve fázích: říjen 2022: Schválení bezpečnostních protokolů na IT oddělení a zřízení testovací společnosti dopravce. Zapojoval se úzký okruh uživatelů z oddělení bezpečnosti, dopravy a expedice; 2023: Vytvoření manuálu pro příjem zboží a vrátnici, přidávání uživatelských rolí, úpravy vizuálního rozhraní a přenastavení uživatelských rolí; 2024: Od ledna došlo ke zpřísnění pravidel pro dopravce na příjem zboží. Po třech měsících bylo do systému zapojeno 80 % dopravců.

SOUČASNOST A BUDOUCÍ PLÁNY

K 1. březnu 2025 bylo v systému registrováno celkem 393 uživatelů (z toho 135 interních uživatelů). Průměrně je denně odbaveno 70–75 vozidel. V Uherském Brodě jsou aktuálně využívány tři fyzické a dvě virtuální rampy. Byly zřízeny virtuální pobočky pro vnitřní transport a opakovaná okna pro kurýrní služby. Probíhá také programování dodatečných bezpečnostních upgradů, jako jsou avízo na dopravce pohybující se po areálu a sledování konkrétních dopravců konkrétními uživateli.

Do budoucna plánuje Česká zbrojovka rozšíření TSC na firmy dovážející catering a servisní služby a aktivaci dalších nadstavbových modulů. Mezi ně patří modul návštěv, zásobník zakázek (s vazbou na nákupní objednávky v SAP), automatická vrátnice, bezpečnostní modul pro hlídání délky přejezdu dopravců od vrátnice k halám a napojení na PowerBI pro řízení obalových kont.



Adam Pavlůsek a Dana Klištincová

VIDEOZNÁMKA PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/qazcm_44UuU



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

DOPRAVA A SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

LENZING BIOCEL PASKOV NASADIL SAMOOBSLUŽNÝ VJEZDOVÝ SYSTÉM

Společnost Lenzing Biocel Paskov se rozhodla modernizovat svůj vjezdový systém implementací samoobslužného kiosku Welcomo. Klíčový prvek představovalo digitální propojení samoobslužných kiosků s externími systémy. O projektu hovořili Tomáš Forgač (Lenzing Biocel Paskov) a Marek Čihák (M2C).

Společnost Lenzing Biocel Paskov je evropský výrobce viskózní buničiny. Podle Tomáše Forgače firma vyrobí 285 000 tun ročně, zaměstnává 450 zaměstnanců a z 98 % využívá obnovitelné zdroje energie. Společnost M2C patří k poskytovatelům služeb integrovaného facility managementu, na trhu působí od roku 1992 a ve 13 evropských zemích zaměstnává přes 8000 pracovníků.

„Vstupní surovinou je dřevo, převážně vlákna nebo štěpka. V rámci projektu jsme potřebovali vyřešit logistický proces, tedy co nejrychlejší odbavení kamionů se dřevem a štěpkou,“ poznamenává Tomáš Forgač. Od dubna 2024 firma změnila procesy při nákupu dřevní hmoty, postavila novou přejímkou, příjezdové cesty a novou bránu. A právě na bráně bylo třeba zajistit bezobslužný provoz. V rámci digitalizace svých procesů zavedla automatizovaný systém odbavení řidičů pomocí samoobslužných kiosků Welcomo. Cílem tohoto kroku bylo zefektivnit řízení vstupu a pohybu vozidel v areálu závodu, snížit administrativní zátěž a minimalizovat chybovost v celém procesu. Řešení připravila společnost M2C.

NĚKOLIK KROKŮ K PLYNULÉMU PRŮJEZDU

Nový systém se opírá o samoobslužný kiosk Welcomo, který je propojen s přístupovým systémem Cominfo, ERP systémem SAP a kamerami pro čtení registračních značek (RZ). Proces odbavení řidiče je rozdělen do několika kroků. V nultém kroku se musí spolupracující firma zaregistrovat v rámci extranetu a začlenit se do systému vykládkových oken. Než řidič přijede, dostává QR kód pro konkrétní dodací list. Když se dostaví na bránu, nejdříve se musí identifikovat prostřednictvím občanského průkazu nebo pasu, ověřována je také registrační značka. Systém zároveň zjišťuje, zda má všechna potřebná bezpečnostní školení. Následně řidič naskenuje QR kód z dodacího listu, kterým se přihlašuje do příslušného modulu v SAP. Jsou-li všechny informace správně spárované, přebírá řidič přístupovou kartu a další informace o tom, kam má v rámci areálu zajet. Pokud je vše bez komplikací, může být administrativa podle Tomáše Forgače vyřešena do 10 sekund.

V závadě probíhá první vážení a kontrola materiálu, poté se uskuteční vykládka a druhé vážení. Všechny procesy provede řidič pouze jedna karta. Obsluha na přejímce zkontroluje, zda je vše v pořádku, zajistí se



Zleva Marek Čihák a Tomáš Forgač

fotodokumentace, která se automaticky přiloží k dodacímu listu. Při odjezdu řidič odhodí kartu do lapače karet, čímž se celý proces návštěvy uzavře.

RYCHLEJŠÍ ODBAVENÍ AŽ 190 KAMIONŮ DENNĚ

Odbavení probíhá ve dvou směnách a při největším náporu přijede 160–190 kamionů denně. Zavedení samoobslužného systému přineslo Lenzing Biocel Paskov několik konkrétních výhod. Především došlo k výraznému zjednodušení administrativně náročné agendy spojené s řízením vstupů a pohybu vozidel. Automatizace pomohla odstranit chyby vznikající při ručním zadávání dat, zvýšila bezpečnost a přispěla k celkové spolehlivosti systému.

Další benefit představuje plynulejší provoz, kdy díky přesně definovaným krokům dochází k rychlému a srozumitelnému odbavení řidičů bez nutnosti přítomnosti obsluhy. V případě potřeby je k dispozici vzdálená podpora. Pro-

vázanost jednotlivých systémů navíc umožňuje přesné sledování a vyhodnocování jednotlivých operací v reálném čase.

Projekt představoval řešení na míru, které reflektuje specifické potřeby výrobního závodu, provozního režimu i bezpečnostních standardů. Úspěchem je také digitální propojení více platform. Podle Marka Čiháka bylo třeba systém přístupu integrovat na několik systémů třetích stran – SAP, přístupový/docházkový systém Cominfo, vážný systém, optický výškový senzor a kamerový dohled.

VIDEOZÁZNAM PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/LaYayuDVoPs



DOPRAVA A SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

OK TRANS ZÍSKAL BĚHEM DVOU MĚSÍCŮ 13 NOVÝCH PRACOVNÍKŮ DÍKY KAMPANI NA SÍTÍCH A VOICEBOTOVÍ

Transportní manažer Jiří Šiška (OK Trans) a zakladatel náborové platformy Prodator Michal Mikulášek představili případovou studii, jak se jim během pouhých dvou měsíců podařilo získat 13 nových řidičů a mechaniků.

Nedostatek profesionálních řidičů je dlouhodobým problémem české i evropské silniční dopravy. Podle aktuálních odhadů chybí v Česku 15 000–20 000 kamionových řidičů a situace se postupně zhoršuje. Klasické náborové metody ztrácejí účinnost – pracovní portály jsou přehlceny inzeráty, zatímco firmy soutěží o pozornost stále menšího počtu kandidátů. Dopravní společnost OK Trans Praha se proto rozhodla jít jinou cestou – za pomoci externího partnera a moderních technologií.

Z PRACOVNÍCH PORTÁLŮ NA SOCIÁLNÍ SÍTĚ

Obrat nastal ve chvíli, kdy OK Trans opustil tradiční inzerci na pracovních portálech a zaměřil se na aktivní oslovení potenciálních uchazečů prostřednictvím sociálních sítí. „Většina dopravních firem hledá řidiče, kde nejsou, nikoliv tam, kde jsou,“ uvádí Michal Mikulášek. Alternativou je podle něj hledat je u podobných společností, kde jezdí a nemusí být spokojeni. Nebo na sociálních sítích, kde podle přednášejícího tráví řidiči hodiny každý den. „Nemůžete také chytat řidiče na něco, co „nežerou“. Každý chce něco jiného. Někdo chce jezdit scanii, někdo chce mít mladší vozidlo než tři roky, někdo chce být každý den s rodinou,“ dodává Michal Mikulášek. „Musíte hledat to, co jim chutná.“

Michal Mikulášek také říká, že kvalitní řidič, který nehledá práci a na sociálních sítích scrolluje přes dvě hodiny denně, nemá životopis v telefonu. Přesto většina kariérních stránek žádá „cívíčka“. Prodator, který se specializuje na nábor řidičů po celé Evropě, využívá kombinaci cílené online reklamy, automatizovaných nástrojů a voicebota s názvem Prody. Díky tomu dokáže nejen generovat zájemce, ale i předvybrat relevantní uchazeče, což šetří čas i náklady klienta. Zmiňované životopisy nepožaduje, namísto toho chce vyplnit formulář s asi 30 otázkami. Např. „Kolik sis vydělal za posledních šest měsíců?“ „Souhlasíš s jízdou převážně v noci?“

PRVNÍ ŘIDIČ NASTOUPIL DO TÝDNE

V prvním měsíci kampaně evidoval OK Trans 82 relevantních kontaktů, zhruba 50 % projevilo zájem o pohovor. Asi 20 osob přislíbilo konkrétní datum, ale nedorazilo. „Z 20 lidí dorazilo na pohovor deset, z tohoto počtu pět nastoupilo. První řidič seděl po sedmi dnech v kabině a jel do Francie,“ uvádí Jiří Šiška. Klíčové podle něj je ozvat se uchazeči rychle, nejlépe do dvou pracovních dnů. Mnoho firem uvažuje o rozšíření interních náborových týmů, což však přináší výrazné náklady na mzdy, školení i provoz. OK Trans naopak vsadil na externí řešení, které mu umožnilo pokrýt pět po-
boček a flotilu 350 kamionů bez nutnosti rozšiřování stávajícího oddělení.

Michal Mikulášek uvedl, že některé společnosti si náborové kampaně dělají interně ve snaze ušetřit peníze. Zejména pokud se cílí na malou lokalitu (např. Plzeňský kraj), vyšší rozpočet na reklamu nevede automaticky k většímu počtu kontaktů. Zajistí pouze více zobrazení, ale nikoliv skutečných kontaktů a pohovorů. „Každý den, kdy je pozice neobsazená, vás stojí víc, než si možná myslíte,“ doplňuje zástupce Prodatoru.

Zkušenost OK Trans ukazuje, že moderní náborové nástroje v dopravě nejsou jen výhodou, ale nutností. Trh práce se mění – kvalitní řidiči stárnou, noví přibývají jen pomalu a zájem konkurence o ně je vysoký.



Zleva Michal Mikulášek a Jiří Šiška

VIDEOZÁZNAM PŘÍPADOVÉ STUDIE NA:
youtu.be/pdaEZfga0sk



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

DOPRAVA A SUPPLY CHAIN MANAGEMENT

CO ČEKÁ NÁKLADNÍ DOPRAVU NA EVROPSKÉ ÚROVNI

Evropská unie přitvrzuje v regulaci nákladní dopravy. V hledáčku legislativy jsou emise skleníkových plynů, podpora ekologických dopravních módů, ale také digitalizace a automatizace. O současných i budoucích dopadech na obor informoval Libor Krejčí (Centrum dopravního výzkumu).

Evropská klimatická politika postupně mění pravidla hry pro dopravce i průmysl. V nadcházejících letech bude mít kombinace klimatických závazků, legislativního rámce a technologického vývoje zcela zásadní vliv. Cíl je jasný: dekarbonizace do roku 2050 a dosažení klimatické neutrality v celé Evropské unii.

DEKARBONIZACE POD TLAKEM MEZINÁRODNÍCH DOHOD

KLíčovým impulzem se stala Pařížská dohoda z roku 2015, která stanovila ambici udržet globální oteplování pod hranicí 2 °C, ideálně pak 1,5 °C oproti době před průmyslovou revolucí. Evropská unie na tento závazek navázala tzv. Zelenou dohodou pro Evropu z roku 2019 (tolik probíraný Green Deal), která detailně popisuje cesty k dosažení klimatické neutrality do roku 2050. Tato politika však nezůstává jen na úrovni plánů – projevuje se v konkrétních směrnících, nařízeních a podmínkách pro podnikání. Dekarbonizace dopravy se neobejde bez důkladné restrukturalizace odvětví. Rychlost tohoto přechodu ovlivňuje několik faktorů: finanční náročnost, konkurenceschopnost firem (včetně životní úrovně lidí), sociální akceptovatelnost změn, politická shoda a vývoj priorit v čase (viz válka Ruska proti Ukrajině a Omnibus).

EMISNÍ POVOLENKY ZASÁHNOU I SILNIČNÍ DOPRAVU

Zásadní roli v evropské klimatické politice hrají emisní povolenky. Systém EU ETS (Emissions Trading System), zavedený v roce 2003, funguje na principu „znečišťovatel platí“. Dosud byl aplikován především na průmysl, energetiku a námořní dopravu, nově se však rozšiřuje.

Od roku 2027 (nebo 2028, pokud dojde k odkladu) bude spuštěn nový systém EU ETS2, který se dotkne i silniční dopravy využívající fosilní paliva a budov. To znamená, že provozovatelé těchto sektorů si budou muset nakupovat emisní povolenky, což zvýší jejich provozní náklady. Evropská komise sice plánuje nástroje pro zmírnění cenových výkyvů, např. uvolňování dalších povolenek při výrazném nárůstu jejich ceny, ale i tak se očekává významný dopad na nákladovou strukturu firem. Součástí nové regulace je i návrh nařízení CountEmissionsEU. Tento rámec zavádí jednotnou metodiku pro výpočet emisní intenzity přepravy v souladu s normou ISO 14083:2023. Jde o tzv. well-to-wheel přístup, tedy počítání emisí od zdroje energie až po samotný provoz vozidla. Zatím nejde o povinné vykazování,



Libor Krejčí

ale o stanovení metodických pravidel, která by mohla být v budoucnu využita například v tendrech nebo pro reporting ESG.

PODPORA ŽELEZNICE

Evropská politika však nespočívá pouze v sankcích – přichází i s pozitivními pobídkami. Mezi ně patří návrh nařízení o efektivnějším využívání kapacity železniční infrastruktury a revize směrnice o kombinované dopravě. Cílem je zjednodušit administrativní procesy, zefektivnit plánování a vytvořit podmínky pro přesun části silniční nákladní dopravy na železnici. Současně se uvažuje o nových definicích kombinované dopravy a podpoře tzv. evropských modulárních systémů (EMS), které umožňují přepravu většího objemu nákladu při snížení environmentální zátěže. Jedním z dalších nástrojů podpory ekologičtější silniční dopravy je nařízení AFIR, které se zaměřuje na rozvoj infrastruktury pro alternativní paliva. Mezi hlavní cíle patří budování dobíjecích stanic pro elektrická nákladní vozidla a autobusy, výstavba vodíkových stanic a podpora infrastruktury pro zkapalněný metan.

DIGITALIZACE JAKO PŘEDSTUPEŇ AUTOMATIZACE

Vedle dekarbonizace a strukturálních změn dopravní politiky se Evropská unie zaměřuje také na digitalizaci. Nařízení o elektronických informacích o nákladní dopravě (eFTI) z roku 2020 usiluje o přechod od papírových dokumentů k elektronickým formátům ve všech druzích dopravy. Povinnost elektronické akceptace údajů se bude vztahovat na všechny příslušné orgány členských států, zatímco obchodní společnosti budou mít tuto možnost dobrovolnou. Technologicky neutrální platformy typu eFTI mají zajistit harmonizaci dat, zabezpečení a interoperabilitu mezi různými systémy (např. TMS, ERP, eCRM).

Evropa nezapomíná ani na oblast autonomní dopravy. Relevantní legislativa zahrnuje Vídeňskou úmluvu o silničním provozu, předpisy OSN a novelizace národních zákonů – např. zákona č. 361/2000 Sb., který v Česku upravuje provoz na pozemních komunikacích.

VIDEOZNÁZNAM PŘEDNÁŠKY NA:
youtu.be/EmKBLuwjU1I



PANELOVÁ DISKUSE – DOPRAVA A SCM

JEŠTĚ JE ČAS NASKOČIT DO ROZJETÉHO VLAKU DIGITÁLNÍ REVOLUCE V DOPRAVĚ

Panelová diskuse „Digitální revoluce v dopravě“ na konferenci Eastlog sdružila odborníky, kteří se podělili o své zkušenosti a pohledy na současné i budoucí trendy v oboru. Mezi panelisty byli Radovan Tišer (Timocom), Martin Baláž (Prologis), Libor Krejčí (Centrum dopravního výzkumu), Kateřina Rázlová (DHL Supply Chain), Tomáš Pajonk (Solvtech) a Milan Svejkský (Coca-Cola HBC). Diskusi moderovala Tatiana Koššová (Atoz Group).

Digitalizace nákladní dopravy je nevyhnutelný proces. Stále více manažerů si uvědomuje, že kdo se nepřizpůsobí nástupu nových technologií, zůstane pozadu a riskuje ztrátu konkurenceschopnosti.

přínosy, ale také případné limity nových systémů. Tomáš Pajonk zdůraznil, že úspěšná adopce nových nástrojů stojí a padá s odvahou managementu čelit zaběhnutým procesům a aktivně vést tým ke změně.

PROJÍT S DISPEČEREM KROK PO KROKU

Radovan Tišer poukázal na to, že v segmentu nákladní dopravy stále bývá svědkem nedostatečné ochoty „nasednout“ do již rozjetého vlaku digitalizace. Firmy se leckdy zdráhají opustit zaběhnuté manuální procesy, přestože by jim změna v konečném důsledku přinesla výrazné úspory. Tento přístup často pramení z nedostatku informací a obavy investovat. Od manažera jedné váhající společnosti Radovan Tišer dokonce slyšel reakci: „Nám by se to líbilo, ale máme ve firmě dispečera, který nechce nic nového.“ Podle něj to často vede k neefektivitě, která je ve srovnání se zbytkem Evropy mnohdy až nápadná. Tomáš Pajonk, expert na optimalizaci tras, obavy dispečerů do jisté míry chápe. Jsou to totiž oni, kdo nesou přímou odpovědnost za každodenní organizaci přeprav a často bývají zavaleni provozem. Manažeré ovšem mají mít odvalu a vůli jít do detailu a provést své pracovníky procesem digitalizace krok po kroku. Cílem je ukázat jim konkrétní

CHYTRÉ TECHNOLOGIE JSOU JIŽ V HALÁCH BĚŽNÉ

Úhel pohledu developera průmyslových nemovitostí přiblížil Martin Baláž. Ve shodě s řadou řečníků zdůraznil, že na začátku každého projektu by měla být jasně definovaná strategie sběru, zpracování a využití dat. K jejich pochopení se stále více využívá umělá inteligence. Upozornil na propast mezi firmami, které digitalizaci berou vážně, a těmi, jež se nadále snaží spravovat svá data v excelových tabulkách.

„Zdá se mi až neuvěřitelné, co vše jsme zvládli digitalizovat. Z obyčejných hal jsme schopni dostat obrovské kvantum dat,“ dodal Martin Baláž s tím, že současné technologie umí monitorovat počet otevírání jednotlivých bran, teplotní rozdíly v částech budov nebo spotřebu energií. Zmínil také, že zatímco před 5–6 lety musel Prologis aktivně nabízet chytré technologie, jako je např. smart metering, dnes je to běžnou součástí diskusí s klienty. Tlak na optimalizaci provozních nákladů, dekarbonizaci a ESG agendu se stal zásadním tématem.

OD ADMINISTRATIVNÍ ZÁTĚŽE K UDRŽITELNOSTI

Libor Krejčí z Centra dopravního výzkumu zdůraznil, že automatizace dopravy je nutná zejména v souvislosti s novými požadavky na udržitelnost. Využívání umělé inteligence k optimalizaci tras, plánování a řízení provozu se stává standardem, který firmám umožňuje nejen šetřit náklady, ale i snižovat uhlíkovou stopu.

Digitalizace a udržitelnost jdou ruku v ruce i podle Martina Baláže, který připomněl, že nástroje pro plánování tras přispívají ke snížení spotřeby paliva a emisí. Evropská komise a další regulační orgány navíc začínají digitalizaci stále více



Panelové diskuse se zúčastnili (zleva) Tatiana Koššová, Radovan Tišer, Martin Baláž, Libor Krejčí, Kateřina Rázlová, Tomáš Pajonk a Milan Svejkský.

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



vyžadovat. Libor Krejčí poznamenal, že ačkoli zatím jde o doporučení, je pravděpodobné, že se v budoucnu změní v povinnost, např. digitalizace přepravních dokladů.

Jak přechod od papírových dokumentů k elektronické podobě vypadá v praxi, přiblížila Kateřina Rázlová. DHL v pilotním projektu se Škodou Auto nasadila elektronické nákladní listy (e-CMR) a musela do procesu zapojit desítky dodavatelů. Fakt, že „bezbolestná“ implementace není samozřejmostí, dokládá příklad z Belgie, kde byl podobný projekt odložen. Někteří skladníci argumentovali tím, že přepravní doklady potřebují mít fyzicky v ruce.

Podle Kateřiny Rázlové je digitalizace v transportním toku naprosto zásadní, protože zvládnout kritickou masu objednávek pouze manuálně je již nemyslitelné. S rostoucími mzdovými náklady a tlakem zákazníků na konstantní ceny jsou digitální optimalizace nezbytné pro udržení konkurenceschopnosti.

COCA-COLA DIGITALIZOVALA POSTUPNĚ

O praktické zkušenosti s digitalizací celého dodavatelského řetězce se podělil Milan Svejkský z Coca-Coly HBC. Firma postupně digitalizovala a automatizovala výrobní linky, postavila automatický sklad v Praze s kapacitou 20 000 palet bez jediného skladníka a následně se zaměřila na dopravu a distribuci. Investovala do systémů pro prediktivní analýzu poptávky, optimalizaci vozového parku a sledování přeprav v reálném čase.

Díky těmto krokům firma získala větší flexibilitu a kapacitu, což je klíčové zejména v sezonních špičkách. V současnosti Coca-Cola HBC vyvíjí ve spolupráci s Microsoftem software, který jí pomáhá optimalizovat toky zboží mezi výrobními závody a sklady v rámci celé Evropy.

VIZE DO BUDOUČNA: AUTONOMNÍ ŘÍZENÍ

Pro úspěšnou digitalizaci je nezbytná kvalitní infrastruktura. Martin Baláz uvedl, že v nových logistických parcích je již samozřejmostí optické připojení a zázemí umožňující komunikaci mezi roboty a řídicími systémy. Tomáš Pajonk zdůraznil, že firmy by neměly podceňovat roli interních IT týmů a vzdělávání zaměstnanců. S Radovanem Tišerem se shodl v tom, že využití stávajících technologií a jejich postupné zdokonaňování je často efektivnější než rychlý nákup nových a složitých řešení.

Kateřina Rázlová poukázala na trend autonomního řízení, který se v Evropě rozvíjí pomaleji než v Americe. Přála by si, aby se řidič stal spíše asistentem než hlavní „výkonnou silou“ přímo na silnici, i když to podle ní není realitou blízké budoucnosti.

Dále zmínila, že DHL globálně investovala přes 1,35 miliardy eur do automatizace a digitalizace logistiky jako takové. Nejrychlejší návratnost investic vidí ve skladech, kde nasazují asistenční roboty a automatizované systémy pro vychystávání zboží.

DLOUHODOBOST JAKO ZÁRUKA NÁVRATNOSTI

V této souvislosti Martin Baláz upozornil na důležitý faktor investic do nových technologií, kterým je dlouhodobá vize. Uvedl příklad, kdy Prologis pro jednoho z klientů, DHL, realizoval projekt uhlíkové neutrálního distribučního centra, přestože investice byla v řádech milionů eur. Tento krok byl možný díky tomu, že nájemce podepsal dlouhodobou nájemní smlouvu. To dodalo developerovi jistotu, že se investice vyplatí, a ukazuje to, že technologické a udržitelné inovace jsou mnohem více než jen dočasný trend – stávají se strategickou a smysluplnou investicí.

NA ZMĚNU NENÍ POZDĚ

Přechod z manuálních procesů k digitálním se v dopravě vyplatí nejen finančně, ale přináší i konkurenční výhodu, vyplynulo z diskuse. Digitalizace je základním předpokladem pro automatizaci a umožňuje firmám nejen zefektivnit provoz, ale také lépe reagovat na požadavky trhu, sezonní špičky a rostoucí tlak na udržitelnost a ESG standardy. Jak poznamenal Martin Baláz, na trhu je stále řada společností, které se do digitalizace dosud nepustily. „Společnostem, které nebudou zkoušet digitalizovat alespoň část procesů, začne vlak pomalu ujíždět,“ konstatoval Radovan Tišer. Přestože implementace digitalizačních technologií může být náročná a vyžaduje odvahu managementu i ochotu zaměstnanců, výsledky v podobě úspor, flexibility a větší konkurenceschopnosti jsou očividné.

VIDEOZÁZNAM PANELOVÉ DISKUSE NA:
youtu.be/TE_vpE2_924



INZERCE



**Poskytovatel
komplexních řešení
intralogistiky**

Automatizované sklady
Skladový software
Regály



(+420) 222 524 240
mecalux.cz

KEYNOTE SPEAKER

NOVÝ PRACOVNÍ ŘÁD JAKO MÍSTO PRO LIDI, NEBO PRO AI A STROJE?

V rámci společného odpoledního programu vystoupil v hlavním kongresovém sále Josef „José“ Kadlec, spoluzakladatel firmy GoodCall. V dynamické půlhodinové přednášce se zaměřil na zásadní téma dneška: jakým způsobem umělá inteligence mění pracovní trh, mj. v oblasti technologií, médií i logistiky. Poutavým způsobem přiblížil, jak rychle se AI stává běžnou součástí našich životů a pracovních procesů.

Přednášející upozornil, že již nyní lze do značné míry nahradit některé profese, např. fotografa. Prakticky každý si dnes může pomoci aplikací jako Remini vygenerovat profesionální profilovou fotografii bez nutnosti navštívit fotoateliér. Podobně lze prostřednictvím AI vytvořit i satební snímky nebo portréty s dětmi, které ve skutečnosti neexistují. José Kadlec to demonstroval na příkladu fotografií známého slovenského politika s neexistujícími dětmi, jež vygenerovala umělá inteligence. V některých zemích, jde třeba o Čínu nebo Jižní Koreu, vystupují na televizní obrazovce digitální moderátoři. „V Koreji mají digitální dvojče, které uvádí méně důležité zprávy,“ zaznělo v přednášce. Kdokoli si v současnosti může vytvořit vlastního interaktivního avatara, který vystupuje za něj – např. na online konferencích. A rozpoznat, že se nejedná o reálnou fyzickou osobu, je čím dál těžší.



Rozvoji umělé inteligence včetně dopadů na lidskou práci a pracovní trh se věnovala přednáška Josého Kadlece.

Umělá inteligence v logistice přináší zásadní změny nejen v automatizaci skladových procesů, ale i v plánování a optimalizaci dodavatelských řetězců. Přednášející uvedl konkrétní příklad, kdy AI dokáže z fotografie kontejnerové lodi odhadnout počet kontejnerů a určit typ plavidla včetně rejdařské společnosti.

V oblasti nábory a řízení lidských zdrojů v logistice pomáhá AI identifikovat vhodné kandidáty na základě dat, např. ze sítě LinkedIn. Je možné využívat nástroj, který automaticky generuje vyhledávací dotazy a filtruje kandidáty podle regionu, oboru nebo velikosti firmy. Jde o jeden z příkladů, kdy AI předčí práci recruiterů. Firmy jako Amazon, Maersk nebo DHL Supply Chain masivně investují do rekvalifikace svých zaměstnanců, aby zvládli nové role jako analytici dodavatelských řetězců, specialisté na AI nebo technici pro údržbu robotických systémů. Podle kvalifikovaných odhadů bude do roku 2030 až

50 % manuálních a rutinních úloh automatizováno, což si vyžádá zásadní změnu v přístupu k práci a vzdělávání. Jak predikují experti z analytické společnosti Gartner, v horizontu několika let bude 70 % firem v dodavatelském řetězci využívat umělou inteligenci a strojové učení pro podporu rozhodování. To potvrzuje i rostoucí poptávka po specialistech na AI v logistických firmách včetně těch, které se dříve věnovaly výhradně na fyzickou distribuci.

NEJEN AUTOMATIZACE RUTINNÍCH ČINNOSTÍ

Umělá inteligence funguje jako osobní asistent, který nejen odpovídá na otázky uživatele, ale také „vidí“ a rozumí obrázkům a dokáže s nimi pracovat – mj. analyzuje, kdo nebo co je na obrázku. AI umí rozpoznat i ručně psaný text, např. poznámky z porady nebo náčrt z flipchartu, a převést jej do digitální podoby. To výrazně zrychluje administrativní procesy a umožňuje rychlejší rozhodování.

Přednášející zdůraznil, že AI neautomatizuje jen rutinní činnosti, ale také lze díky ní dělat věci, které člověk sám neumí. „Tohle vytvoříte bez programování jedním promptem,“ sdělil při ukázce webové aplikace, jež počítá vzdálenosti mezi městy. AI se stává nástrojem, který zvyšuje produktivitu a mění způsob práce.

Další vývoj směřuje k tzv. AI agentům – autonomním systémům, které samy vyhledávají informace, plánují a komunikují. Agent se podle Josého Kadlece dokáže přihlásit třeba na profesní síť LinkedIn a komentovat příspěvky či analyzovat data. Uvedené systémy budou schopny samostatně vykonávat komplexní úkoly. Bohužel Evropa v rozvoji umělé inteligence prozatím zaostává. „Evropa nemá žádnou globální síť, na které by se AI učila,“ poznamenal přednášející. Zatímco USA a Čína investují miliardy do vývoje AI a související infrastruktury, země EU realizují dosud jen několik méně významných projektů. To může mít negativní dopad na konkurenceschopnost evropských firem.

FIREMNÍ I OSOBNÍ BRAND

V době, kdy se většina činností komoditizuje, zůstává klíčovým faktorem osobní značka. „To jediné, co zůstane, bude váš brand,“ zdůraznil José Kadlec. Zaměstnavatelé dnes často hledají pracovníky, kteří sice nemusí mít všechny potřebné znalosti a dovednosti, ale dokážou pracovat s umělou inteligencí. „Umíš používat AI? Tak si nějak poradíš,“ shrnul v kostce přístup celé řady firem. Většina vedoucích pracovníků v průzkumech uvádí, že by nikdy nezaměstnali člověka, který nedisponuje znalostí AI.

VIDEOZÁZNAM PŘEDNÁŠKY NA:
youtu.be/Ch-JyPPoEjg



OD ADAMA SMITHE KE GEOPOLITICE 21. STOLETÍ: MÁ GLOBALIZACE BUDOUCNOST?

V globalizovaném světě, kde se zboží pohybuje přes kontinenty rychleji než kdy dřív, se logistika stala páteří moderní ekonomiky. Co když se však tento svět začíná nenávratně proměňovat? Vracíme se zpět k ochranářství, celním bariérám a geopolitickému napětí? Právě na tato témata se jako další „keynote speaker“ ve společném odpoledním bloku zaměřil ekonom Dominik Stroukal. Poskytl nejen historický kontext, ale i pronikavou analýzu současných trendů.

Ve své přednášce Dominik Stroukal připomněl, že po většinu z posledních 250 let, jež uplynuly od vydání slavného díla Adama Smithe nazvaného *Bohatství národů*, jsme jako lidstvo v mezinárodním obchodu převážně podporovali bourání bariér. Globalizace přinášela levnější zboží, efektivnější výrobu i přepravu a rostoucí životní úroveň. Svět se „zmenšoval“ – nejen díky technologickému rozvoji, ale také zásluhou otevřenosti ekonomik.

ZLOM, NEBO PAUZA?

V dnešní době se však zdá, že uvedený trend naráží na své limity. Pandemie covidu, válečný konflikt na Ukrajině, obchodní války mezi USA a Čínou, rostoucí protekcionismus – to vše jsou signály, že se možná nacházíme na prahu nové éry. Žijeme jen jakousi malou pauzu, nebo jsme se skutečně odrazili od fukuyamovského konce dějin zpět do 18. století? Podle přednášejícího se dostáváme do situace, kdy nás prezident USA a jeho administrativa vracejí svým způsobem o několik staletí zpět. Dominik Stroukal zároveň připomněl, že v minulosti i současnosti ekonomové měli a mají podobný názor na problematičnost zavádění celních opatření a obchodních bariér. Citoval přitom klasiky ekonomie i příklady z historie: „Existuje jedna věc, na které se shodnou všichni ekonomové – že cla škodí. A to platí už od dob Adama Smithe.“

V další části svého vystoupení Dominik Stroukal upozornil, že logistický sektor pociťuje důsledky geopolitických změn prakticky okamžitě: „Když

se mění pravidla globálního obchodu, první, kdo to pozná, jsou logistici. Najednou se mění trasy, ceny, dodací lhůty. A to všechno má dopad na každého z nás.“

Cla a obchodní bariéry, jak dále upozornil přednášející, nejsou jen abstraktní ekonomické nástroje – mají přímý dopad na fungování dodavatelských řetězců. Celní politika nespočívá pouze v tom, kolik za zboží zaplatíme. Jde především o to, jestli zboží vůbec dorazí, kdy dorazí a za jakých podmínek. V globalizovaném světě, kde jsou dodavatelské řetězce rozptýleny napříč kontinenty, představují cla a obchodní bariéry zásadní výzvu. Logistika dnes čelí nejen rostoucím nákladům, ale i nejistotě, která komplikuje plánování a investice. Zavedení nových cel může vést k přesměrování toků zboží, prodloužení dodacích lhůt a nutnosti hledat alternativní trhy či výrobní kapacity. Firmy tak musí být připraveny na rychlou a flexibilní reakci – diverzifikovat portfolio svých dodavatelů, budovat větší zásoby nebo investovat do digitalizace a prediktivní analýzy, která jim umožní lépe zvládat výkyvy ve volatilním mezinárodním prostředí.

Jedním z klíčových momentů přednášky byla otázka, zda dokážeme přepočítané změny kvantifikovat a „ocenit“. Podstatné je kromě jiného to, co bude znamenat přesun výroby z Asie zpět do Evropy nebo USA pro spotřebitele, firmy a státy. „Umíme na to všechno nalepít cenovku? Co nás bude stát návrat do světa vysokých cel a protekcionismu?“ Vysoká cla navrhovaná administrativou Donalda Trumpa se sice ještě mohou snížit nebo částečně zrušit, ale i tak jde o pomyslný návrat na úroveň z konce devadesátých let. Přednášející upozornil, že prezident USA může cla zavést i bez souhlasu Kongresu, např. s odvoláním na národní bezpečnost či jiný „vyšší zájem“. To by mělo zásadní dopady i na Evropu a potažmo Českou republiku, ať už jde o uvalení cel na automobily, ocel nebo další komodity.

EKONOMIE JAKO KOMPAS VE SLOŽITÉ DOBĚ

Dominik Stroukal ve svém vystoupení nabídl rámec, jak o současných změnách přemýšlet – s respektem k historii a stejně tak i s vědomím, že podstatou ekonomie nejsou jen čísla, ale jde v ní rovněž o hodnoty, priority a dlouhodobé důsledky. „Když se podíváme na dnešní svět, připomíná nám to dobu před napsáním knihy *Bohatství národů*. A to není úplně dobrá zpráva,“ podotkl přednášející.



Dominik Stroukal se ve svém vystoupení zabýval možnými důsledky zavedení vysokých cel a vytváření nových obchodních bariér na ekonomiku i logistiku.

VIDEOZÁZNAM PŘEDNÁŠKY NA:
youtu.be/tQI_k_ojDXI



KULATÝ STŮL HR

LIDSKÉ ZDROJE V LOGISTICE: NÁBOR, UDRŽENÍ ZAMĚSTNANCŮ A FIREMNÍ KULTURA V ČASE ZMĚN

Na kongresu Eastlog se v rámci odpoledního programu i tentokrát uskutečnil kulatý stůl zaměřený na lidské zdroje. Pod vedením Romana Molka (Transearch International), který se ujal moderování workshopu, se sešla pestrá paleta HR odborníků. Pozvání přijali Miloslav Fránek, Roland Krybus (Miebach Consulting), Michal Harásek (Tymbe), Gabriela Kahounová (Hopi Logistics), Jaroslava Šindelářová (Geis CZ) a Michal Mikulášek (Prodator). Debata se dotkla nejen aktuální situace na trhu práce, ale i řady dalších témat, jako jsou firemní kultura, role digitálních technologií včetně AI nebo očekávání, jež má nová generace zaměstnanců.

Roman Molek ve svém úvodním vstupu prezentoval čerstvá data z průzkumu společnosti Alma Career, která provozuje portály jako Jobs.cz nebo Atmoskop.cz. Průzkum ukázal, že i přes nízkou nezaměstnanost a vysokou poptávku po pracovní síle zůstává tuzemský trh práce relativně „zamrzlý“. Hodně lidí sice aktivně sleduje pracovní nabídky, ale ke skutečné změně zaměstnání se odhodlá jen menšina.

VYŠŠÍ MZDA I DALŠÍ MOTIVACE

Hlavním motivátorem ke změně práce je podle zmíněného průzkumu jednoznačně vyšší mzda. A to nikoli symbolická – třetina respondentů uvedla, že by o změně uvažovala až při navýšení platu o 20 % a více. Překvapivě silným faktorem je však také vstřícnější přístup nadřízených a kolegů, smysluplnější náplň práce a lepší dostupnost pracoviště. Data potvrzují, že lidé

dnes hledají nejen finanční jistotu, ale i kvalitní mezilidské vztahy a rovnováhu mezi pracovním a osobním životem. Zajímavé je, že i když více než polovina zaměstnanců není se svou současnou prací zcela spokojena, mnohdy v ní setrvávají, a to kvůli obavám z nejistoty, nedostatku informací nebo prostě z pohodlnosti. „Lidé často testují trh – reagují na inzeráty, zjišťují, co se nabízí. Ke změně se ale odhodlají jen tehdy, když je motivace opravdu silná,“ poznamenal Roman Molek.

Průzkum Alma Career se věnoval i tematice benefitů. Zaměstnavatelé obvykle nabízejí stravenky, příspěvky na penzijní pojištění nebo týden dovolené navíc, zaměstnanci kromě toho oceňují i flexibilitu, možnost práce z domova, bonusy podle výkonu nebo příspěvky na dovolenou. Výrazně roste zájem o delší dovolenou – dva týdny navíc by uvítalo přes 60 % respondentů. Zásadní roli hraje také firemní kultura. Lidé chtějí pracovat v prostředí, kde panuje důvěra, respekt a férovost. „Když se zaměstnanci cítí být součástí firmy, když mají možnost ovlivnit dění kolem sebe, jsou loajálnější a výkonnější,“ zdůraznil Roman Molek. V daném směru se ukazuje, že firemní kultura není jen „měkký“ faktor, ale klíčový nástroj pro udržení lidí a budování konkurenceschopnosti.

ZAMĚSTNAVATELÉ POD TLAKEM

Česká republika se i přes ekonomické výkyvy stále potýká s extrémně nízkou nezaměstnaností. Firmy tak čelí dvojímu tlaku – na jedné straně musí zvyšovat mzdy, aby zůstaly konkurenceschopné, na straně druhé čelí nedostatku lidí, zejména pokud jde o specializované a fyzicky náročné pozice. Gabriela Kahounová popsala, že nábor je „neustálý boj“, a to i přesto, že se firma snaží oslovovat nejen tuzemské, ale i zahraniční pracovníky. Zmínila opakovanou zkušenost s tím, že zaměstnanci, kteří odešli za „zelenější travou“, se po čase vracejí – nezřídka kvůli zklamání z firemní kultury nebo pracovních podmínek v jiné společnosti.

Miloslav Fránek sdílel konkrétní zkušenost z výrobní společnosti, v níž se rozhodli systematicky měnit svou firemní kulturu. Zaměřili se na podporu hodnot jako důvěra, respekt a otevřenost,

INZERCE



ctp **ctPark BOR**

TEN NEJVĚTŠÍ V REPUBLICE

114 000 M² K DISPOZICI

Parkmakers **by CTP.**

ctp.eu

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



Kulatý stůl zaměřený na HR přinesl neotřelé pohledy na trendy a výzvy v oblasti lidských zdrojů.

a zaměstnance aktivně zapojili do rozhodování. Výsledkem bylo nejen zlepšení atmosféry, ale i vyšší produktivita a nižší fluktuace. Na důležitost zpětné vazby od zaměstnanců a naslouchání jim napříč zeměmi a pobočkami skupiny Hopi poukázala Gabriela Kahounová.

Inspirativní pohled, jak může samotné prostředí ovlivnit spokojenost a výkonnost lidí, nastínil Roland Krybus. Na konkrétních příkladech z projektů v Česku i dalších zemích ukázal, jak důležité je zapojit zaměstnance do návrhu skladů a výrobních linek. V jednom z projektů mj. vytvořili fyzickou maketu pracoviště, kterou si zaměstnanci mohli „osahat“ a připomínkovat. Výsledkem byly úpravy, jež vedly ke snížení fyzické zátěže a zvýšení bezpečnosti.

AI JAKO NÁBOROVÝ PARTÁK

V debatě u kulatého stolu pochopitelně nemohlo chybět téma využití umělé inteligence v oblasti HR. Zatímco ještě před několika lety se jednalo o futuristickou vizi, dnes se AI stává běžným nástrojem v náboru, plánování směn či motivaci zaměstnanců.

Michal Mikulášek představil tzv. voicebota, který dokáže vést plnohodnotný telefonický rozhovor s kandidátem, zodpovědět otázky, ověřit základní informace a domluvit pohovor. Ukázka reálného hovoru s uchazečem byla pro mnohé účastníky překvapivá – voicebot působil přirozeně, reagoval na emoce i humor a dokázal vést konverzaci až ke stanovení konkrétního termínu schůzky. Podle Michala Mikulášky je klíčem k úspěchu správné nastavení očekávání: „Lidé často ani nepoznají, že mluví s AI. A když ano, většinou jim to nevadí – pokud dostanou odpovědi, které potřebují.“

Zajímavou možností je i využití AI pro sběr a vyhodnocování zpětné vazby. Lze tak např.

automatizovat komunikaci s kandidáty a získat cenné informace o tom, proč lidé na pohovor přišli či nepřišli, co je zaujalo nebo co by případně zlepšili. Získané poznatky pak slouží k úpravě náborových kampaní i interních procesů.

MLADÁ GENERACE A JEJÍ PRIORITY

Michal Harásek upozornil, že mladí lidé v dnešní době často odmítají stereotypní práci, třeba u výrobní linky, a hledají flexibilitu, smysluplnost a možnost aktivně ovlivnit svůj pracovní den. „Nejde jen o peníze. Mladí chtějí vědět, proč něco dělají, a chtějí mít možnost volby,“ řekl Michal Harásek. Společnost Tymba proto podle něj využívá AI k predikci chování brigádníků, sleduje jejich reakce na nabídky a přizpůsobuje komunikaci podle věku, lokality i preferencí.

Debatu u kulatého stolu ukázala, že i v době automatizace, AI a datové analytiky zůstává lidský faktor stěžejní. Technologie mohou pomoci – zrychlit nábor, zefektivnit plánování, zlepšit komunikaci. Ovšem neméně podstatná je důvěra, respekt a zapojení lidí do rozhodování. Firmy, které chtějí na trhu uspět, musí hledat rovnováhu mezi výkonem a péčí o lidi.

VIDEOZÁZNAM DEBATY U KULATÉHO STOLU NA:
youtu.be/HV66EOAarM0



INZERCE



VYUŽITÍ UMĚLÉ INTELIGENCE VE FIREMNÍM VZDĚLÁVÁNÍ

Inovativní způsob školení za pomoci umělé inteligence.



Široký výběr avatarů pro personalizované přednášky.



Přizpůsobení obsahu školení a flexibilita i po spuštění.



Využití AI dvojníků v BOZP a dalších oblastech.



Školení ve více než 50 jazycích, s velmi rychlými modifikacemi.



Snížení nákladů a časové náročnosti při organizaci školení.



Personal
HOFMANN



hofmann-personal.cz



bit.ly/hofmann-ai

Naskenovat QR kód

KULATÝ STŮL ESG

ESG V LOGISTICE: UDRŽITELNOST JAKO PŘÍLEŽITOST A KONKURENČNÍ VÝHODA

Podobně jako v loňském roce tvořil součást odpoledního konferenčního programu i kulatý stůl věnovaný tématu ESG, a to s důrazem na praxi a bez greenwashingu. Debatu moderoval Jenda Perla z platformy Změna k lepšímu, která propojuje firmy, odborníky a instituce, jež se aktivně podílejí na udržitelné ekonomické transformaci. Se stručnými prezentacemi vystoupili a následné diskuse se zúčastnili Gabriela Povýšilová (CTP Czech), Michal Gotěk (DHL Express), Katarzyna Kiwalska (Rohlik Group), Pavel Záleský (Impact Metrics), Marek Fedor (CHEP CZ) a Vojtěch Rosina (Avery Dennison).

Hned v úvodu moderátor zdůraznil, že cílem workshopu není formální výklad legislativy, ale sdílení reálných zkušeností z praxe. „Nechceme mluvit o reportingu, ale o tom, co se opravdu děje ve firmách. A klidně i o tom, co se nepovedlo – protože z chyb se učíme nejvíc,“ sdělil Jenda Perla. ESG v logistice a dopravě se „netočí“ jen okolo problematiky uhlíkové stopy. Týká se celého dodavatelského řetězce – od výběru materiálů přes energetickou náročnost budov až po vztahy se zaměstnanci a komunitami. ESG je zároveň nástrojem řízení rizik i příležitostí a přináší komplexní pohled na udržitelnost firmy.

PŘÍKLADY Z PRAXE: OD PALET K FOTOVOLTAICE

Marek Fedor prezentoval případovou studii o spolupráci s firmou Tamda Foods. Díky využití paletového poolingu (tedy pronájmu palet) se podařilo snížit množství jednorázových palet, zlepšit kvalitu manipulace a ušetřit

materiál. Společnost CHEP CZ vydává partnerům certifikáty udržitelnosti, které kvantifikují úspory dřeva a odpadu. „Každá šestá paleta v Tamda Foods je dnes naše,“ poznamenal Marek Fedor a s poukazem na charakteristickou barvu palet CHEP dodal, že cílem je, aby každá třetí paleta byla modrá – tedy opakovaně použitelná a vyrobená z recyklovaného dřeva.

Ve firmě Avery Dennison se zaměření na ESG promítá do vývoje obalových materiálů. Firma vyvíjí etikety, které se při recyklaci samy oddělí od plastového obalu, čímž zvyšují čistotu recyklátu. Vojtěch Rosina současně upozornil, že recyklace je až třetím krokem v hierarchii udržitelnosti – před ní stojí snížení spotřeby a opětovné použití. „Obal nesmí být vnímán jako odpad, ale jako zdroj,“ zdůraznil. Společnost Rohlik Group zavedla vratné plastové tašky, které jsou podle vyjádření online supermarketu z hlediska životního cyklu až o 80 % udržitelnější než nákupní tašky papírové. Z přebytků pocházejících z potravinářské výroby společnost vytváří nové produkty – např. z „nehezky“ jablek vyrábí ovocné přesnídávky. „Každý ESG projekt musí mít business case. Když se mluví jazykem čísel, peněz a efektivity, management poslouchá,“ vysvětlila Katarzyna Kiwalska.

Michal Gotěk představil iniciativu v oblasti udržitelných leteckých paliv (SAF), která mají výrazně nižší uhlíkovou stopu než běžné palivo. SAF se vyrábí mj. z použitého kuchyňského oleje a představuje možnou cestu k dekarbonizaci letectví. DHL plánuje do roku 2030 pokrýt 30 % svých leteckých přeprav tímto udržitelným palivem. „Bez ESG strategie dnes firma často ani neprojde výběrovým řízením,“ upozornil Michal



Gabriela Povýšilová nastínila, jak k oblasti ESG přistupuje průmyslový developer.

INZERCE

Hellmann Worldwide Logistics
Czech Republic & Slovakia

hellmann
WORLDWIDE LOGISTICS



THINKING AHEAD – MOVING FORWARD

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



Gotěk s tím, že tlak na udržitelnost v současnosti úzce souvisí s očekáváními zákazníků. Společnost rovněž testuje opakovaně použitelné obaly pro paletové zásilky, které nahrazují jednorázové stretch fólie. V segmentu zdravotnictví pak firma zkouší nahradit polystyrenové boxy pro přepravu biologického materiálu obaly z ovčí vlny.

Gabriela Povýšilová přiblížila, jak průmyslový developer integruje ESG do výstavby i provozu logistických parků. CTP certifikuje své budovy v rámci systému udržitelnosti BREEAM, investuje do obnovitelných zdrojů, zelených střech, fotovoltaických panelů, komunitní infrastruktury a chytrých technologií. Uvedla příklad průmyslové haly, kde díky nasazení tepelných čerpadel a modernizaci elektroinstalace došlo k významné úspoře původní spotřeby plynu. „Chceme, aby naše budovy byly součástí komunity a přinášely hodnotu i mimo byznys,“ řekla Gabriela Povýšilová, přičemž developerská společnost podporuje mj. sdílení energií mezi nájemci budov.

Pavel Záleský upozornil na důležitost tzv. dvojí materiality – tedy nejen dopadů firmy na okolí, ale i vlivu okolí na firmu. Uvedl příklady společností, které díky ESG reportingu sjednotily interní data, zefektivnily procesy a lépe komunikují se zákazníky i investory.

PŘEDPOKLADY ÚSPĚCHU

Úspěšnost udržitelných aktivit závisí na několika faktorech. Klíčová je podpora vedení – ESG musí být součástí firemní strategie. Důležité také je, aby tyto projekty dávaly ekonomický smysl. Firmy, které ESG měří, lépe identifikují rizika i příležitosti. Oblast ESG nelze řešit izolovaně – tlak přichází od zákazníků, investorů i zaměstnanců. A právě zaměstnanci, zejména mladší generace, neřídka volí zaměstnavatele podle toho, zda se firma chová odpovědně a udržitelně.

PŘEKÁŽKY A SLEPÉ ULÍČKY

Naopak ESG aktivity mohou být neúspěšné, pokud jsou vnímány jen jako „nutné zlo“, nejsou propojeny s byznysem a nejsou měřitelné. Chybí-li interní kapacity nebo podpora vedení, ESG zůstává jen na papíře. Existují i firmy, které dokonce alibisticky vyčkávají, zda se související legislativa nezmění. „V ESG nejde o to, co musím, ale o to, co dává smysl. Kdo tohle pochopí, získá konkurenční výhodu,“ shrnul Pavel Záleský.

STRATEGICKÁ PŘÍLEŽITOST PRO FIRMY, KTERÉ CHTĚJÍ USPĚT DLOUHODOBĚ

Debate zřetelně ukázala, že oblast ESG je v dnešní době neoddelitelnou součástí podnikání. Účastníci se shodli, že může být skutečnou konkurenční výhodou – pokud je uchopena jako příležitost, nikoli jako povinnost. Firmy, které ESG integrují do své strategie, mají lepší přístup k financím, zákazníkům i talentům. Zároveň jsou odolnější vůči rizikům, ať už jde o změny klimatu, legislativy nebo očekávání trhu.



Při debatě u kulatého stolu zaměřeného na ESG zleva Pavel Záleský, Katarzyna Kiwalska a Vojtěch Rosina.

Z podnětné diskuse vyplynulo několik klíčových doporučení: začít tam, kde to dává smysl, měřit a vyhodnocovat, propojit ESG s byznysem, zapojit zaměstnance i zákazníky a spolupracovat napříč sektory. Kdo tuto oblast správně uchopí, získá náskok. Nejen v očích investorů a zákazníků, ale i ve schopnosti obstát v rychle se měnícím světě.

VIDEOZÁZNAM DEBATY U KULATÉHO STOLU NA:
youtu.be/T76dl-Us-Dk



INZERCE



7R PARK
Lavičky D1 Highway

Více informací ▶

7rsa.pl/cs/

EKONOMICKÁ DISKUSE

DODAVATELSKÉ ŘETĚZCE POD TLAKEM: JAK GEOPOLITIKA A TRŽNÍ TURBULENCE MĚNÍ LOGISTIKU

Závěrečná panelová diskuse na letošním kongresu Eastlog zřetelně ukázala, že se logistika stává strategickým nástrojem pro přežití i růst firem. Vliv současné „rozkolísané“ geopolitiky, tlak na relokaci výroby, digitalizace a rostoucí důraz na udržitelnost nutí řadu firem přehodnocovat vlastní dodavatelské strategie. Debatu propojující pohledy ekonomů, odborníků na supply chain a manažerů firem, kteří uvedené změny zažívají v každodenní praxi, moderovala Zuzana Hodková (SZ Byznys). Do bezmála hodinové diskuse se zapojili Daria Harrison (Eaton), Marian Gono (SSI Schäfer Česká republika), Jiří Mlích (Hopi Logistics), Jakub Kodr (CTP) a Dominik Stroukal.

Co především určuje směr vývoje globálních i lokálních dodavatelských řetězců? Jsme svědky nového rozložení sil v obchodě a výrobě? Končí éra globalizace? Proč rostou obchodní bariéry a cla? Jaké faktory rozhodují o přesunu výroby? Jak změny ve spotřebitelském chování ovlivňují výrobní a logistické strategie firem? Co čeká světovou ekonomiku v příštích letech a jak by se na to měl sektor logistiky připravit? A musely firmy, jejichž zástupci se panelu zúčastnili, na nejistou situaci z poslední doby nějak konkrétně reagovat, např. otevřít novou divizi či změnit svou strukturu? Těmto i dalším veskrze aktuálními otázkám se věnovala zmíněná panelová diskuse s názvem „Ekonomika v pohybu – jak mění geopolitika a trhy dodavatelské řetězce?“.

GEOPOLITIKA JAKO NOVÝ FAKTOR PLÁNOVÁNÍ

Zatímco dříve byly dodavatelské řetězce optimalizovány především podle nákladů, dnes se firmy stále více zaměřují na odolnost, flexibilitu a geografickou diverzifikaci. Geopolitika se stala součástí každodenního plánování.

Napětí mezi USA a Čínou, válka na Ukrajině, nestabilita v oblasti Blízkého východu i rostoucí protekcionismus v některých regionech nutí firmy přehodnocovat své výrobní a logistické strategie. Nearshoring – tj. přesun výroby blíže k cílovým trhům – se stává běžnou praxí, zejména v automobilovém, elektrotechnickém a farmaceutickém průmyslu. „Když se bavíme o přesunu výroby blíže k zákazníkovi, nejde jen o reakci na geopolitiku. Je to i o tom, jak být rychlejší, flexibilnější a zároveň udržitelnější,“ poznamenala Daria Harrison.

DIVERZIFIKACE A REDUNDANCE: NOVÝ STANDARD ŘÍZENÍ RIZIK

Na nutnost budovat redundantní a diverzifikované logistické sítě upozornil Jiří Mlích: „Jedno přerušení v Asii může zastavit výrobu v Evropě na týdny. Pandemie i geopolitické krize ukázaly, že bez alternativních tras a dodavatelů je firma zranitelná.“ Zazněly i výhrady vůči přílišné závislosti na jediném dodavateli nebo regionu. Firmy, které měly více alternativních přepravních tras a partnerů, zvládly krize posledních let výrazně lépe. Panelisté se shodli, že klíčovou kompetencí v oblasti supply chain managementu se stává řízení rizik.

ESG A UDRŽITELNOST JAKO KONKURENČNÍ VÝHODA

V diskusi bylo výrazně zastoupeno i téma udržitelnosti a problematika ESG. Jakub Kodr jako zástupce průmyslového developera zdůraznil: „Bez ESG strategie v dnešní době nemáte šanci získat velké klienty. Udržitelnost už se netýká jen image – je to konkurenční výhoda.“ Firmy čelí tlaku nejen ze strany regulací, ale i ze strany zákazníků a investorů. V logistice se to projevuje např. preferencí železniční a kombinované dopravy, využíváním obnovitelných zdrojů energie v logistických centrech, certifikacemi průmyslových budov (BREEAM, LEED) a sledovatelností uhlíkové



Zleva Zuzana Hodková, Dominik Stroukal, Daria Harrison, Marian Gono, Jakub Kodr a Jiří Mlích

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



Marian Gono při panelové diskusi

stopy v celém řetězci. „Dnes už nestačí postavit sklad. Klienti chtějí vědět, odkud pochází energie, jaký má budova dopad na životní prostředí a jak jim pomůže plnit jejich ESG cíle,“ podotkl Jakub Kodr. Zaznělo také, že ESG se netýká jen ekologie – důležitá je i sociální dimenze, tedy pracovní podmínky, diverzita a etika v dodavatelském řetězci.

TECHNOLOGIE: AUTOMATIZACE, DATA A PREDIKCE

K nejdiskutovanějším tématům panelu patřily digitalizace a automatizace. Řečníci se shodli, že bez investic do technologií nebude možné zvládat rostoucí komplexitu dodavatelských řetězců, tlak na rychlost a flexibilitu a zároveň požadavky na udržitelnost. Marian Gono upozornil na důležitost strategického přístupu v této oblasti: „Nejde jen o pořízení technologií, ale o změnu myšlení a procesů. Automatizace bez strategie je slepá ulička.“ Digitalizace a automatizace pomáhají zvyšovat predikovatelnost, efektivitu a odolnost supply chainu. Investice do pokročilých systémů pro řízení zásob, prediktivní analytiky, IoT senzorů nebo autonomních skladových řešení se stávají standardem. V debatě se hovořilo i o potřebě propojení a sdílení dat napříč celým řetězcem – od dodavatelů přes logistiku až po zákazníka. V obecnějším smyslu jde o to, jak propojit data, procesy a lidi tak, aby celý systém fungoval efektivně a chytře.

LIDÉ V LOGISTICE: NOVÉ DOVEDNOSTI PRO NOVOU DOBU

Zatímco technologie nahrazují rutinní činnosti, roste poptávka po specialistech na data, plánování a řízení komplexních systémů. Firmy potřebují lidi, kteří nejen rozumí datům, ale zároveň dokážou komunikovat, čelit nejistotě, rozhodovat se a kvalifikovaně vést týmy. „Zákazníci dnes očekávají, že budeme schopni reagovat v reálném čase. To znamená mít nejen technologie, ale i lidi, kteří s nimi umí pracovat,“ konstatoval Jiří Mlích. Společnosti investují do vzdělávání, spolupracují s univerzitami a hledají nové formy motivace zaměstnanců – od flexibilních pracovních modelů po zapojení do ESG projektů.

CLA A OBCHODNÍ BARIÉRY: NÁVRAT PROTEKCIONISMU KOMPLIKUJE PLÁNOVÁNÍ

Jedním ze zásadních faktorů, které ovlivňují současné dodavatelské řetězce, jsou cla a další obchodní bariéry. Panelisté upozornili, že v posledních letech dochází k renesanci protekcionismu, a to nejen v USA nebo Číně, ale i v rámci Evropy. To má přímý dopad na náklady, plánování i výběr dodavatelů. „Dnes už nestačí sledovat jen cenu a kvalitu. Musíme počítat s tím, že se přes noc může změnit celní sazba nebo vstoupit v platnost nová regulace,“ zaznělo v diskusi.

LOGISTIKA JAKO STRATEGICKÁ DISCIPLÍNA A FUNKČNÍ CELEK

Panelová diskuse potvrdila, že logistika už dávno není jen operativní záležitostí, spočívající v „pouhé“ přepravě zboží z bodu A do bodu B. Stává se strategickým nástrojem řízení rizik, růstu a udržitelnosti. Firmy, které dokážou flexibilně reagovat na změny prostředí, investují do technologií a budují odolné řetězce, budou mít v turbulentní době navrch. „Vyhraje ten, kdo bude agilní a bude schopen se přizpůsobit,“ poznamenal Jiří Mlích. V logistice se dnes rozhoduje o tom, kdo přežije a kdo nikoliv. Kdo bude mít flexibilní řetězec, zvládne krize. Kdo ne, čekají ho problémy. Budoucnost logistiky bude patřit těm, kteří zvládnou propojit technologie, procesy, lidi a odpovědnost v jeden funkční celek.

VIDEOZÁZNAM PANELOVÉ DISKUSE NA:
youtu.be/evzecW5AnyA



INZERCE



BUĎTE V CENTRU DĚNÍ!

skladostrava.cz
již od 1300 m²



LOGISTICKÝ BUSINESS MIXER

BUSINESS MIXER VE STYLU MOULIN ROUGE

Závěr odborného programu již tradičně patřil Logistickému Business Mixeru. Tato VIP událost, koncipovaná jako setkání logistických odborníků, se nesla ve stylu Moulin Rouge a návštěvníkům nabídla podívanou inspirovanou světem alchymie. Cílem večera bylo především propojit logistické profesionály na osobní úrovni a navázat cenné obchodní kontakty v příjemné neformální atmosféře.

Večer přinesl třpyt kabaretu a zavedl diváky do prostředí vášně, záhad a proměn. Program byl bohatý na taneční, akrobatická i pěvecká vystoupení. Součástí mixéru byl také interaktivní program – zábavná stanoviště s úkoly a hádankami, které prověřily důvtip účastníků. Společně se snažili nalézt odpověď na otázku, co je skutečným tajemstvím alchymie.

Společenské události se zúčastnilo více než 250 logistických odborníků. Ti se kromě zábavného programu, her a soutěží těšili také z vybraných lahůdek mezinárodní kuchyně. Nechyběly ani ochutnávky vín, mixování koktejlů nebo prochutnávání zlatavého moku.



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



SHRNUJÍCÍ VIDEO OBSAHUJE I ZÁBĚRY
Z DOPROVODNÉHO PROGRAMU:
youtu.be/NKroA6ALHgY



INZERCE

INTEGRÁTOR NEJÚČINNĚJŠÍCH INTRALOGISTICKÝCH TECHNOLOGIÍ



LOGTECH

info@logtech.cz | logtech.cz

VERTIFLEX

sales@vertiflex.eu | vertiflex.eu

BIZLOG

PŘÍLEŽITOSTI, JAK PŘÍMO NAVÁZAT OBCHODNÍ PARTNERSTVÍ

Pravidelná sekce Bizlog přináší v rámci kongresu Eastlog každý rok ideální možnosti navazování nových obchodních kontaktů i rozvíjení těch stávajících. Zatímco loni se v jejím rámci uskutečnilo 186 schůzek, letos jich bylo 215.

Po dopoledním programu následovala přibližně 1,5 hodiny dlouhá obědová pauza. Ta kromě občerstvení slouží pravidelně také jako platforma k neformálním diskusím i k organizovanému setkávání v rámci speed-datingových schůzek během polední sekce Bizlog.

Spokojenost účastníků kongresu s tímto formátem dokládá především stoupající počet uskutečněných setkání mezi uživateli a poskytovateli logistických služeb a produktů. Během desetiminutových schůzek si potenciální obchodní partneři vyměňovali základní informace a pohledy týkající se předmětů jejich činností a podnikání. Příjemná konverzace byla okouřena možností uskutečnění budoucích obchodů a projektů. Jak mnozí účastníci Bizlogu konstatovali, reálných příležitostí vykristalizovala celá řada. Čilé výměny vizitek s kontakty, úsměvy a podání rukou dokládaly, jak nepostradatelná je v byznysovém prostředí přímá osobní komunikace.



Neformální diskuse v kuloárech se vztahovaly nejen k obsahu kongresových přednášek do té doby uskutečněné panelové diskuse, ale i k dalším událostem a zkušenostem, které přítomní logističtí profesionálové a profesionálky zažívají ve své každodenní praxi. Jejich pestrost byla přímo úměrná pestrosti segmentů a odvětví, které jednotliví účastníci reprezentovali. Inspirační atmosféru také letos dokládaly diskutující hloučky účastníků u desítek prezentačních stánků jednotlivých společností.



LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

SEELOG



Návštěvníci před systémem Autostore

KDYŽ TECHNOLOGIE ROZHODUJE O RYCHLOSTI DODÁNÍ

Distribuční centrum Rohlik.cz v pražských Horních Počernicích patří k nejpokročilejším logistickým provozům svého druhu v České republice. Díky automatizovanému systému Autostore a sofistikované správě dat zde dokážou zpracovat až 12 000 objednávek denně, a to s důrazem na efektivitu, přesnost a rychlost doručení.

Distribuční centrum Rohlik.cz v průmyslovém parku P3 Prague Horní Počernice je jedním z nejvýznamnějších prvků logistiky online supermarketu Rohlik.cz. Toto centrum, zabírající plochu 11 700 m², je strategicky navrženo jako srdce logistického provozu obsluhující nejen zákazníky v Praze i přilehlých oblastech středních Čech.

AŽ 12 TISÍC OBJEDNÁVEK DENNĚ

V provozních špičkách, tedy během nejvytíženějších dnů (např. víkendy, akce nebo svátky), je centrum schopné odbavit až 12 000 objednávek denně. Sklad běží zhruba 20 hodin denně, což umožňuje maximální kapacitu doručení. Návštěvníci, kteří absolvovali exkurzi do skladu, měli možnost nahlédnout do kompletního procesu: od příjmu zboží (příjmových dokladů, kontrol kvality atd.) přes konsolidaci a vychystávání objednávek až po expedici – tedy přípravu a odeslání jednotlivých balíků směrem k zákazníkům.

Součástí návštěvy bylo i předvedení dvou skladovacích systémů Autostore, první s rozlohou 1 125 m², druhý 500 m². Tyto systémy kubického skladování, navržené jako vertikální mříž plná plastových binů, obsluhují autonomní roboty, které po kolejích na vrcholu konstrukce manipulují s boxy. Výsledkem je výrazné zrychlení pickingu i větší hustota uskladnění.

Ve skutečnosti jde o stejnou technologii, kterou Rohlik Group instaluje v dalších fulfilment centrech včetně českých Chráštan, německého Mnichova či rakouské Vídně. Konkrétně systém AutoStore umožňuje podle studií Rohlik Group až trojnásobné zvýšení produktivity vychystávání, přičemž fyzická kapacita úložného prostoru se zvýší o asi 30 až 60 % ve srovnání s manuálními skladovacími regály. Automatizace navíc urychluje proces doplňování (replenishment) a minimalizuje zbytečné pohyby skladníků v prostoru.

OPTIMALIZACE TECHNOLOGIE

Prohlídka této části fulfilmentového centra účastníkům umožnila v reálném čase sledovat dynamiku moderního provozu, kde technologie, efektivita a precizní procesní řízení zásadně ovlivňují rychlost a spolehlivost doručení. Zajímavostí je, že v Rohlíku dokázali Autostore „hacknout“. Zejména softwarové vychytávky vedly k tomu, že Rohlík dnes provozuje nejefektivnější Autostory v Česku.

V rámci návštěvy se účastníci kongresu také seznámili s principy softwarové integrace WMS, EDI komunikací s dodavateli i s novinkami v automatizaci procesů. Technologie software umožňuje propojení skladových údajů, sledování stavů zásob v reálném čase a řízení logistiky s dopravci.

SEELOG

LOGISTIKA HYGIENICKÝCH POMŮCEK BĚŽÍ NA PLNÉ OBRÁTKY. I DÍKY TUNELU POD SILNICÍ

Jedna z návštěv v odlehlejší části republiky v rámci Seelogu se konala v malebném koutu republiky – Trojmezí. Z průmyslové zóny v Hrádku nad Nisou je tu pouze několik set metrů do Polska a pár kilometrů do Německa.

Hrádek nad Nisou se dá považovat za jedno z hlavních evropských center výroby hygienických potřeb. Společnost Drylock Technologies tu v prostorném areálu na okraji města v několika halách vyrábí především inkontinenční pomůcky. Globální výrobce hygienických potřeb s přibližně desítkou provozů po celém světě sem přesunul mnoho svých kapacit, dnes tu vyrábějí asi 60 % objemu celé skupiny.

VÝROBA A SKLADY V PĚTI HALÁCH

Podél silnice I/35 se rozkládá pět hal v majetku VGP a všechny obsadil právě Drylock. První budova začala fungovat v roce 2012 a zahrnovala výrobu se sklady materiálu a hotové výroby na podlaze v blokovém uspořádání. První logistická vylepšení přišla asi před osmi lety – s příhradovými či drive-in regály se shuttle od společnosti Toyota Material Handling. Pátá budova byla uvedena do provozu před dvěma lety a nachází se v ní také výroba se skladem. Zajímavostí je, že dvě haly jsou propojeny tunelem pod

mezinárodní komunikací. Tunelem, v němž není slyšet ani pohybující se kamion nad hlavou, projíždí tahač od značky Jungheinrich. Developer vybudoval tunel za plného provozu, což si vyžádalo výstavbu silničních by-passů.

SILO PRO 44 TISÍC PALET

Jiné dvě haly jsou zase propojeny nadzemním komunikačním mostem, po kterých proudí hotová produkce do automatizovaného skladu. Jde o technologii ASRS od společnosti Körber, která sestává z pěti paletových jeřábů, které se pohybují v pěti uličkách. Jsou kombinovány se shuttle vozíky, které zavážejí palety na příslušnou pozici tohoto high-bay skladu. Zavážení nebo vyvážení palet od paty regálů má na starosti dvanáct RGV, tedy vozíků vedených pomocí kolejničky. Do skladu vysokého 24 m včetně dvou mezaninů (každý s kapacitou 2500 palet) se vejde 44 000 palet o rozměru 120 × 80 cm. Investice do zakladače činila osm milionů eur a dalších 1,2 milionu eur připadlo na požární zabezpečení. Hodinový výkon skladového automatu je přibližně 180 palet na výstupu a 84 palet na vstupu, různými optimalizacemi (např. využitím dopravníku jako bufferu) lze docílit až 210 palet za hodinu. Uplatňuje se modifikované FIFO, kdy je datum expirace (tři roky) nadřazeno rychlostí vychystání.

ŘÍZENÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY V AREÁLU

Automatický sklad je přes vlastní WMS, resp. ERP (SAP S/4Hana), propojený s YMS Time Slot Control od společnosti Lotraco. Registrační značka vozidla je při příjezdu do areálu načtena kamerou, což aktivuje procesy na expedici. Dříve než kamion nacouvá k docku, může mít připravený soubor palet k nakládce. Nejrychlejší vychystání a nakládka se daří realizovat v čase pod 15 minut. Další zajímavostí je, že materiál pro výrobu přiváží vlak z Belgie do Lovosic, odkud se dále dopravuje kamiony. Netkaná textilie přichází v rolích, které se při skladování stohují na sebe. Absorpční materiál je dodáván v big-bag vacích o obvyklé hmotnosti přes 1 t. Hotová produkce pak cestuje vlakem do západní Evropy.



Před paletovým automatem od společnosti Körber

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE

SEELOG

Uvnitř taškového matrixu



TCHIBO V CHEBU PROVOZUJE SVÉ EVROPSKY KLÍČOVÉ LOGISTICKÉ CENTRUM

Logistické centrum v Chebu, které v roce 2020 převzala společnost DHL po předchozím poskytovateli, se v průběhu let stalo významným logistickým uzlem společnosti Tchibo v Evropě.

Hlavní zaměření a spektrum poskytovaných služeb se primárně zaměřuje na B2C logistiku. Hlavních úkolů centra je však více: doručování objednávek koncovým zákazníkům a obchodům, komplexní správa zásob či zpětná logistika. Centrum se rovněž specializuje na tzv. rework, tedy na proces přepracování vráceného či poškozeného zboží. Denně z tohoto centra směřují zásilky do několika evropských zemí, přičemž největší objem – přibližně 70 % – putuje do Německa. Dalšími významnými destinacemi jsou Rakousko, Česká republika, Maďarsko, Švýcarsko, Polsko a Slovensko.

AŽ 90 TISÍC OBJEDNÁVEK

Veškeré operace v logistickém centru jsou řízeny a monitorovány prostřednictvím zákaznického WMS systému Inconso, který je plně napojen na interní platformu DHL Smart Productivity. Díky této integraci je centrum schopno denně odbavit až 80 000 objednávek. Rekordní zaznamenaná kapacita v odbavení objednávek dokonce dosáhla 89 415 kusů. Vysoká efektivita je patrná i v kapacitách pro zpětnou logistiku, kde centrum zvládne zpracovat 250 000 kusů denně, a pro přepracování zboží, kde denní kapacita dosahuje 70 000 kusů. Celý provoz logistického centra se rozkládá na ploše přes 90 000 m². Včetně mezaninů, které rozšiřují využitelný prostor, činí celková plocha až 120 000 m². Centrum je rozděleno do jedenácti skladových sekcí, což umožňuje efektivní organizaci a manipulaci s různými typy zboží. Pro rychlé nakládání a vykládání zásilek je k dispozici 83 nakládacích vrat a sedm nájezdových bran.

SRDCEM JE TAŠKOVÝ SORTER

Logistické centrum je vybaveno moderní a rozsáhlou skladovací infrastrukturou, která optimalizuje ukládání a vychystávání zboží. Zahnuje 47 000 paletových míst a 52 000 míst pro skladování plastových i lepenkových krabic. Centrum využívá pokročilé automatizované systémy, jako je Dematic Multi Shuttle se 176 000 pozicemi a automatizovaný Dematic pouch system s kapacitou 300 000 tašek. Pro interní přepravu materiálu je k dispozici vozový park čítající 68 vysokozdvizných vozíků, z toho 18 VNA. Nově se dostává do provozu také 12 nízkozdvizných AGV. V aktivní skladové zásobě centra se běžně nachází okolo 60 000 různých produktových položek, od standardního zboží až po sezonní směsi, což svědčí o širokém a dynamickém sortimentu.

Provoz je zajišťován v nepřetržitém třisměnném režimu, což umožňuje maximální využití kapacit. Logistický tým na operativních pozicích čítá přibližně 1200 zaměstnanců. Z toho 60 % tvoří kmenoví zaměstnanci a zbývajících 40 % jsou agenturní pracovníci, což přináší flexibilitu v případech sezonních špiček nebo zvýšené poptávky. Administrativu a řízení komplexních procesů má na starost dalších 180 zaměstnanců, zatímco technické zázemí a řešení provozních výzev zajišťuje specializovaný tým o 80 osobách. Zajímavostí je uplatnění tzv. campus modelu, který umožňuje operativně využít až 2000 lidí z širšího okolí, což dále zvyšuje flexibilitu v řízení pracovních sil. Pracovní prostředí je multikulturní, s významným zastoupením komunit z Ukrajiny, Filipín a České republiky.

SEELOG

RABEN V NUPAKÁCH: SKLAD, CROSS-DOCK I SOLÁRNÍ ENERGIE

Společnost Raben Logistics Czech provozuje v Nupakách u Prahy logistické a distribuční centrum, které se nachází v areálu CTPark Prague East. Na ploše 27 000 m² nabízí skladovací kapacity včetně temperovaného režimu, cross-dock halu, kancelářské zázemí a také napojení na obnovitelné zdroje energie.

Raben Logistics Czech sídlí v moderním areálu v CTParku Prague East, přímo v Nupakách u Prahy. Celková plocha areálu činí přibližně 27 000 m², z čehož více než 20 000 m² slouží jako skladové prostory. Z těchto skladovacích prostor je asi 4700 m² vyhrazeno pro temperované uskladnění se schopností udržovat režim od + 2 °C do + 30 °C podle požadavků klienta, což představuje flexibilní řešení pro různé segmenty zboží, především v rámci tzv. fresh logistics.

S DŮRAZEM NA ÚSPORY ENERGIÍ

Skladovací prostory jsou navrženy s důrazem na energetickou efektivitu a bezpečnost. Budova je osazena LED osvětlením, inteligentním systémem vytápění a chlazení a sprinklerovým systémem podle standardu NFPA (National Fire Protection Association), což přispívá jak k úsporám energie, tak k dodržování přísných bezpečnostních předpisů.

Sklady jsou samostatně napojeny na cross-dock halu o rozloze přes 5000 m², která slouží jako vstupní bod pro zboží: zde se nakládá, konsoliduje, třídí a následně redistribuuje k dalším destinacím. Cross-dock je tedy klíčovým prvkem efektivního proudy zboží, minimalizuje dobu mezi příjmem a výdejem a zvyšuje flexibilitu služby.

Areál nabízí i rozsáhlé administrativní zázemí – kancelářské prostory na ploše více než 650 m² a vlastní parkovací dům o rozloze přibližně 4830 m². Toto řešení zaručuje komfort jak pro administrativní pracovníky, tak pro návštěvy externích partnerů.

Na budově centrály v Nupakách je poskytován prostor pro fotovoltaiku provozovanou společností CTP ve spolupráci s ČEZ Esco, ke které se společnost Raben Logistics Czech připojila v roce 2024. Solární zdroj pokrývá asi 48 % roční spotřeby elektrické energie centra, čímž se přibližuje ke svým ekologickým cílům a přispívá ke snižování uhlíkové stopy.



Návštěvníci kongresu v expediční zóně

Centrum se nachází v atraktivní lokalitě s výhodnou dopravní dostupností – v CTParku Prague East má přímý přístup na dálnici D1, což umožňuje rychlé propojení s Prahou, letištěm Václava Havla a dále i s regionálními destinacemi jako Brno či Drážďany. V průmyslovém areálu se nachází čerpací stanice, servisní garáž, myčka kamionů nebo restaurace.

SOUČÁST EVROPSKÉ SÍTĚ

Centrum Raben v Nupakách bylo otevřeno v dubnu 2018 v rámci oslav desátého výročí působení skupiny Raben na českém a slovenském trhu. Raben Logistics Czech je součástí skupiny Raben Group, která působí v 17 evropských zemích ve více než 170 lokalitách. Disponuje více než 2 000 000 m² skladových ploch a ročně odbaví téměř 20 milionů zásilek.



Logistické a distribuční centrum Rabenu se nachází v těsné blízkosti D1.

LETOŠNÍ TÉMA:

ALCHYMIE AUTOMATIZACE



AUTOMATIZACE ZA MILIARDU: JAK FUNGUJE NEJMODERNĚJŠÍ SKLADOVÉ CENTRUM KAUF LANDU V OLOMOUCI

Distribuční centra představují jeden z pilířů moderního maloobchodu, a společnost Kaufland proto v České republice intenzivně investuje do modernizace a automatizace těchto klíčových prvků logistického řetězce. Významným příkladem je distribuční centrum (DC) v Olomouci, které funguje jako hlavní zásobovací bod pro oblast Moravy.

Distribuční centrum Kaufland Logistik Olomouc zahájilo svůj provoz v roce 2006 a rozkládá se na ploše 311 129 m², z čehož 98 447 m² tvoří skladové prostory. Denně zde probíhá expedice v průměru 280 000 beden určených pro 67 filiálek napojených na toto centrum. Návštěvníci si mohli prohlédnout celý provoz – od příjmu zboží až po jeho vyskladnění.

V olomouckém areálu se pracuje s téměř 25 000 artikly – přibližně 13 000 tvoří potraviny, 2200 čerstvé zboží, 5000 nepotravinářský sortiment, 800 položek je uloženo v mraženém skladu a zhruba 3200 patří do oblasti mezinárodní logistiky.

Sklad disponuje kapacitou 103 000 regálových pozic a využívá 434 kusů manipulační techniky značky Linde Material Handling. Areálem denně projede kolem 145 kamionů – v exponovaných dnech až 210. Průměrná vzdálenost zásobovaných filiálek činí 196 km, od nejbližší v Olomouci po nejvzdálenější v Chebu.

AUTOMATIZACE: INVESTICE ZA 1,7 MILIARDY KORUN

Nejvýraznější modernizace proběhla v letech 2021–2022, kdy Kaufland investoval 1,7 miliardy korun, z toho 1,1 miliardy do technologií. Výsledkem jsou dvě nové automatizované skladové jednotky – sklad palet (HRL – Hochregallager) a sklad malých dílů (AKL – Automatisches Kleinteilelager), jejichž technologie dodaly společnosti ViaStore a Vanderlande.



Kongresoví návštěvníci před technologií od společnosti Vanderlande

Dvoupodlažní paletový sklad dosahuje výšky 20 metrů a je obsluhován osmi zakladačovými jeřáby. Celková kapacita činí 22 500 palet a hodinový výkon systému in/out je až 200 palet. V měsíčním průměru se zde zpracuje kolem 40 000 palet.



Logistické centrum má více než 100 tisíc paletových míst.

Sklad drobných položek pracuje s plastovými přepravkami, které obsahují buď jednotlivé artikly, nebo krabice s více kusy. V systému je aktuálně 114 000 skladovacích pozic pro biny a uskladněno je přibližně 11 500 artiklů. Měsíčně se zde vyskladní přibližně 68 000 krabic s průměrnou výkonností 650 krabic za hodinu. Přepravky jsou transportovány po regálových etážích pomocí vozíků, zatímco vertikální pohyb v rámci uliček zajišťují rychloběžné zdviže.

MANUÁLNÍ SKLADY A MRAŽÍRNY DOPLŇUJÍ AUTOMATIZACI

Vedle automatizovaných jednotek využívá centrum také manuálně obsluhovaný sklad s kapacitou 59 500 palet, který umožňuje skladování až do výšky 11 metrů ve šesti úrovních. Součástí areálu je rovněž rozsáhlý mrazírenský sklad, který zásobuje celou Českou republiku.

REFERENCE



JOSEF PISKA,
VERTIFLEX

POSODIT, CO DÁVÁ SMYSL

„Naše společnosti Vertiflex a Logtech se účastní Eastlogu opakovaně, protože nám to dává byznysově velký smysl. Nejde jen o to, že se potkáme se stávajícími zákazníky – ti nám navíc dávají skvělou podporu tím, že přímo na místě referují o našich řešeních a poskytují reálnou zpětnou vazbu potenciálním klientům. Pomáhají tak ostatním posoudit, zda daná technologie dává smysl pro jejich konkrétní potřeby. Automatizace a robotizace logistiky je dnes naprosto klíčová. A to nejen kvůli tlaku na efektivitu, ale i kvůli nedostatku personálu ve skladech. Pro řadu firem už tak nejde o to, jestli se investice do automatizace vrátí na prvním místě – ale o to, jak vůbec zvládnout provoz a nahradit chybějící pracovní sílu.“



MARTIN LAŠOVIČKA,
ACCOLADE

VŠICHNI NA JEDNOM MÍSTĚ

„Pro nás jako pro Accolade je důležité tady být, protože každý logistický partner, který se tu pohybuje, může být – nebo už je – nájemcem v našich průmyslových halách, které vlastníme po celé České republice. Jsou tu i partneři, kteří s těmito logistickými firmami spolupracují, a i to je důvod, proč má smysl se akce účastnit. Hlavní je potkat se s partnery, popovídat si i neformálně. Když se vidíme jen pracovně, bývá to většinou rychlé a věcné. Tady je prostor i pro příjemný networking – připomenout se, prohodit pár slov o jiných věcech než jen o práci. A hlavně: jsou tu všichni na jednom místě, což je prostě skvělé.“



MIROSLAV BÖHM,
K2 ATMITEC

AUTOMATIZOVAT VŠUDE, KDE TO DÁVÁ SMYSL

„Jsme tady, protože je pro nás logistická komunita důležitá z marketingového hlediska. Jsou tu lidé, kterým chceme obchodně pomáhat a s nimiž chceme spolupracovat. Pro nás jsou tedy klíčové především kontakty, ale zároveň i know-how, které se tu sdílí. Chceme nasávat to, co je aktuálně v oboru trendy. Na podobných akcích mě vždycky nejvíc baví případové studie – když se neplká o produktu, ale opravdu se jde do hloubky, přímo do konkrétní firmy, a otevřeně se říká, jak to probíhalo – ať už pozitivně, nebo negativně. To si člověk odnese nejvíc. Tady byla za mě nejlepší prezentace Maso Profit – skvělá případová studie. Myslím, že na Eastlogu třetí téma automatizace opravdu dobře. Pokud chceme zůstat konkurenceschopní třeba vůči Asii, dnes už v podstatě jiná cesta není. Za mě jednoznačně: automatizace – v intralogistice i kdekoli jinde, kde to dává smysl.“



KATEŘINA HLAVATÁ,
ALZA

ZAJÍMÁ MĚ VYUŽITÍ UMĚLÉ INTELIGENCE

„Jsem moc ráda, že můžu být součástí tohoto zajímavého veletrhu logistiky – především proto, že se tu letos prezentuje hodně firem zaměřených na automatizaci procesů ve skladech. Zajímá mě také využití

umělé inteligence v procesech, a to nejen ve skladování, ale třeba i při administrativních, opakujících se úkolech. Bylo pro mě inspirativní slyšet konkrétní tipy a návody, jak nám umělá inteligence může v praxi pomáhat. Aplikace mi navíc výrazně usnadnila orientaci – nemusela jsem se nikoho ptát, prostě jsem vytáhla telefon a hned jsem věděla, kde se koná která přednáška nebo kdy a kde mám domluvenou osobní schůzku. Prakticky mi to opravdu hodně pomohlo.“



VOJTĚCH LECHNER,
BUDĚJOVICKÝ BUDVAR

KOMPLEXNÍ ŘEŠENÍ

„Na Eastlogu jsem už po několikáté a vždy mě zaujme, že se tady témata řeší komplexně, ale zároveň z různých úhlů – od interní logistiky přes dopravu až po další oblasti. Nabízejí se tu aktuální a palčivá témata, která nás jako firmy budou v následujících letech opravdu zajímat. Díky tomu získáváme slušný náskok. Vnímáme a nasáváme digitalizaci v tom pravém slova smyslu – a také to, jak se dá umělá inteligence aplikovat v oblasti warehousingu.“



MARTIN STLOUKAL,
BEKUPLAST

PREDOVŠETKÝM NETWORKINGOVÁ AKCIA

„Rozhodli sme sa prísť predovšetkým preto, že tu máme väčšinu našich obchodných partnerov – a zároveň v tom vidíme príležitosť nájsť aj nových. Nové kontakty, nové výzvy. Je to tiež výborná príležitosť výrazne ušetriť čas, pretože všetci naši accounti a partneri sú na jednom mieste. Aj preto nám dáva zmysel byť tu osobne. Zúčastnil som sa okrúhleho stola na tému ESG, ktoré je dnes veľkou témou – a myslím, že bude ešte dôležitejšou aj v budúcnosti. Z pohľadu legislatívy Európskej únie, ktorá výrazne zasahuje do logistiky, intralogistiky a dopravy, je to pre našu firmu veľká výzva. Snažíme sa túto agendu postupne implementovať do našich procesov a výrobkov. Pre nás je to predovšetkým networkingová akcia – príležitosť získať nové leads. Bez toho to dnes jednoducho nejde. A dovoľm si povedať, že ide o jednu z mála akcií, ktoré ešte stále dávajú zmysel. A to hovorím ako niekto, kto pravidelne navštevuje aj iné výstavy.“



DAGMAR DAŇKOVÁ,
PHOENIX LÉKÁRENSKÝ VEĽKOOBCHOD

UŽ TĚMĚŘ NIC NENÍ NEMOŽNÉ

„Co mě na této konferenci zaujalo, a obzvlášť dnes, byla témata spojená s umělou inteligencí – především dvě dopolední přednášky, které ukázaly, jaké možnosti se otevírají, co se připravuje a kam už se věda posunula. Skoro to působí dojmem, že dnes už téměř nic není nemožné. Zaujalo mě i to, že byl zmiňován horizont pěti let – a že je dost pravděpodobné, že za tu dobu budeme úplně jinde, než jsme dnes.“



DALŠÍ REFERENCE:

youtube.com/@atozlogistics/videos





DĚKUJEME PARTNERŮM ZA PODPORU 28. ROČNÍKU KONGRESU EASTLOG

ZLATÍ PARTNEŘI:



STŘÍBRNÍ PARTNEŘI:



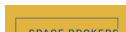
BRONZOVÍ PARTNEŘI:



PARTNEŘI SEKCE:



SPECIÁLNÍ PARTNEŘI:



HR PARTNER:



PARTNEŘI NÁPOJÍ:



ZÁŠTITA KONGRESU:



SPOLUPRACUJÍCÍ ORGANIZACE:



PARTNER TŘÍDĚNÍ:



PARTNER TECHNIKY:



PARTNER E-MAILOVÉ KOMUNIKACE:



PARTNER DESIGNU:



HLAVNÍ MEDIÁLNÍ PARTNER:



MEDIÁLNÍ PARTNEŘI:



ORGANIZÁTOR:





CHYSTÁME PRO VÁS 29. ROČNÍK KONGRESU EASTLOG:

28-29/5/2026
02 UNIVERSUM, PRAHA

*Zapište si
do diáře!*



CHCETE ZŮSTAT V OBRAZE A SLEDOVAT PŘÍPRAVY KONGRESU?

www.eastlog.cz/registrace-k-odberu-newsletteru/

TĚŠÍME SE NA VÁS!



/ WWW.EASTLOG.CZ / +420 733 521 575

UNIKÁTNÍ AKCE SKUPINY

Atozlogistics