Bez starostí, čokoľvek, prepravíme kdekoľvek.

Paletová přeprava
Celovozová přeprava
Obaly / Skladování
Letecká a námořní přeprava

www.geis.cz

Geis
Global Logistics

ČASOPIS SOCIÁLNE MÉDIÁ NOVINKY DIGITÁLNE

Novinky, rozhovory, výmeny názorov: systemylogistiky.sk

Pridajte sa tiež

SL SYSTÉMY LOGISTIKY

Ročník 16 / Číslo 83 / Apríl – Jún 2020 / Cena 2,65 €

Hlavná téma:

Kto má automatizovaný sklad, rýchlejšie reaguje na zvýšený dopyt

Str. 26

Akým spôsobom prekonávate krízu vyvolanú pandémiou koronavírusu?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

SL SYSTÉMY LOGISTIKY

ĎAKUJÚ

Str. 4

SLOVLOG 14

Rytmus slovenskej logistiky od roku 2007

Zapíšte si do diára:

22. – 23. 10. 2020

Str. 7

Vidíme lesy...

V CTP berieme udržateľnosť vážne. **Nestačí o nej hovoriť, ale my aj konáme.**

Sme **najväčší priemyselný developer v strednej a východnej Európe**. Udržateľnosť pre nás znamená prevziatie zodpovednosti za dopady našich činností na životné prostrenie a kvalitu života v obciach, v ktorých sa nachádzajú naše priemyselné parky a kancelárske budovy.

100% CERTIFIED BREEAM CODE FOR A SUSTAINABLE BUILT ENVIRONMENT

Preto sa CTP zaväzuje certifikovať celé portfolio podľa štandardu **BREEM In-Use do polovice roku 2020**. Všetky naše budovy budú priebežne posudzované s ohľadom na využitie energie a celkovú efektivitu prevádzky počas celej doby ich životnosti.

REDUCING CARBON

Zavádzali sme taktiež **meranie uhlíkovej stopy našej spoločnosti**. Veľké úsilie vkladáme do kontinuálneho merania dopadov aktivít našej spoločnosti na životné prostredie a **podnikáme kroky k ich zníženiu** pomocou zlepšenia procesov alebo zmiernenia ich dopadov inými prostriedkami

1 mil. m²

Aby sme pomohli redukovať našu uhlíkovú stopu a chrániť prirodné zdroje, v Českej republike sme kúpili **1 milión m² lesa neďaleko Mladej Boleslavi**. Plánujeme lesy aj v ďalších krajinách, v ktorých pôsobíme. Naším cielom je pozitívne pôsobiť na miestnej úrovni a zároveň **prispieť k globálnemu zníženiu hladiny CO_2**.

ctp.eu

...a stromy tiež

ctp

We *do* care!

Úvodník

„Kríza, akú svet nevidel“

Tomáš Szmrecsányi, šéfredaktor Systémov Logistiky

„Pandémia koronavírusu zasiahla logistiku nerovnomerne“

V januári sme dúfali, že rok 2020 bude lepší ako ten predchádzajúci. Manažéri neskrývali optimizmus. Ich predpovede hovorili o dobých číslach. Lenže zasiahol „neviditeľný tvor“. Hoci začiatkom roka koronavírus stopol výrobu a takmer celú logistiku v Číne, málokto videl, že na dvere klope pandémia, akú svet nevidel. Globalizácia nás dobehla. Na poplach sme začali biť, až keď vírus bleskovou rýchlosťou zložil na kolená Taliansko. Našťastie firmy na Slovensku v čas zaviedli opatrenia, aby zamedzili šíreniu COVID-19 medzi zamestnancami. Hovoria o tom aj členovia Klubu logistických manažérov, ktorí sa stretli virtuálne. Výmena skúseností s nevídanou krízou a diskusia o dôsledkoch pandémie boli poučné a inšpiratívne.

Najviac vyťažili z krízy firmy, ktoré už zaviedli automatizáciu výroby, skladov a logistických procesov.

Logistiku a výrobu zasiahol koronavírus nerovnomerne. Ľudia viac nakupovali v e-shopoch, čo navýšil obrat v e-commerce. Väčší dopyt mali aj firmy z oblasti potravinárstva. Najviac však vyťažili z nečakanej situácie firmy, ktoré už dávnejšie zaviedli automatizáciu a digitalizáciu výroby, skladov a logistických procesov. Mnohé spoločnosti dokonca potrebovali rozšíriť svoje sklady, na čo developeri reagovali ponukou krátkodobých nájmov. Druhá strana mince ale ukazuje obrovský prepad v dôsledku zastavenia výroby vo fabrikách vrátane automobiliek. Mnoho firiem nemalo z čoho hradiť nájmy. Verme, že štát po sľuboch začne krízou zasiahnutým subjektom aj reálne pomôcť, a to aj finančne, lebo ekonomické škody sú už teraz obrovské.

Ťažko odhadnúť, kedy sa vráti život do normálnych koľají. Pravdou však je, že aj keď sa hospodárstvo zotaví, nič nebude ako predtým. Príroda nám navyše ukázala varovný prst! Je na čase, aby sme našu planétu nielen rečami, ale aj skutkami viac vnímali a chránili. Našťastie viaceré logistické firmy pochopili, že bez prechodu na alternatívne zdroje energií a pohony v doprave, najmä čo sa týka zásobovania v mestách, nezvládneme následky globálneho otepľovania. Nehovoriac o „neviditeľných nepriateľoch“, ktorí netrpezlivo čakajú za prahom našich dverí na každý náš chybný krok.

SLOVLOG

Prichádza 14. ročník kongresu SLOVLOG, ktorý drží prst na pulze slovenskej logistiky od roku 2007.

22. – 23. 10. 2020

www.slovlog.sk

Čo pomôže najviac slovenskej logistike?

tomas.szmrecsanyi@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

ČASOPIS SYSTÉMY LOGISTIKY

ĎAKUJE

VŠETKÝM SVOJIM ČITATEĽOM...

K poďakovaniu sa pripájajú aj partneri SL a zároveň vaši dodávatelia:

108 REAL ESTATE AGENCY · ANASOFT · ARETE · BITO SKLADOVACIA TECHNIKA · cargo-partner · CONTERA – INDUSTRIAL PARKS FOR LIFE – · ctp · DB SCHENKER · DHL

HOPI SLOVAKIA · HÖRMANN · INTRALOG SERVICES · IPEC GROUP · JUNGHEINRICH · KASYS · KLUB LOGISTICKÝCH MANAŽÉROV · KODYS SLOVENSKO · Linde Material Handling · LOADING SYSTEMS TYROS LOADING SYSTEMS CZ

... VEDENIU VÝROBNÝCH FIRIEM, RIADITEĽOM A VEDÚCIM LOGISTIKY, LEAN MANAŽÉROM, NÁKUPCOM, SMENOVÝM MAJSTROM, SKLADNÍKOM, DISPEČEROM, VODIČOM A ĎALŠÍM ZA TO, ŽE SA ZÚČASTŇUJÚ NA TOM, ABY LOGISTIKA BEZ PROBLÉMOV FUNGOVALA AJ V TEJTO DOBE.

EDGAR BAKER · FM LOGISTIC · Gebrüder Weiss · Geis Global Logistics · go ASSET development · Goodman · GOPALL · GRIT · GS1 Slovakia

P3 LOGISTIC PARKS · PPL PROFESSIONAL PARCEL LOGISTIC · PROLOGIS · Rempack BALIACA TECHNIKA · SSI SCHÄFER · TOYOTA MATERIAL HANDLING · TRANS.EU ROAD TRANSPORT PLATFORM · VGP

SYSTÉMY LOGISTIKY

ČASOPIS
SOCIÁLNE MÉDIÁ
NOVINKY DIGITÁLNE

Novinky, rozhovory, výmeny názorov:
systemylogistiky.sk

Ročník 16 / Číslo 83 / Apríl – Jún 2020 / Cena 2,65 €

Navigácia

NA ÚVOD

Úvodník 3

Agenda: Príchody / Odchody 10

Offline / Online news 11

NÁZOROVÍ LÍDRI

Alexander Czakó: Aj logistika musí reagovať na trendy vo svete 14

Marek Cagala: Kto má automatizovaný sklad, vie rýchlejšie reagovať na zvýšený dopyt 26

Stanislav Žák: Dôležitá je vhodne nastavená kombinácia mzdy, bonusovej schémy a benefitov . . . 38

TRENDY A SKÚSENOSTI

Prichádza éra automatizácie potravinárskych skladov 22

Alternatívne pohony budúcnosťou pre zásobovanie v mestách. 30

Na paletovom trhu prebieha dynamická súťaž 40

ZDROJE A VÝSKUMY

Dynamická logistika generuje nové nároky aj na WMS. 18

Automatizácia umožňuje e-shopom efektívny skladový manažment. . . 34

Prudká expanzia s podporou inteligentných technológií. 36

Str. 18

IT

WMS systém prináša do skladov mnoho výhod

Str. 42

Benchmarking

Vyrovnávacie mostíky s výklopným lipom zvyšujú efektivitu

Žena v logistike

Ingrid Nágelová: „Kto chce, hľadá spôsoby, kto nechce, hľadá dôvody“

Str. 46

Str. 48

Informácie z klubu...

Pandémia koronavírusu zasiahla aj logistiku veľmi tvrdo

Neprehliadnite

KLUB LOGISTICKÝCH MANAŽÉROV

Profesné združenie pre manažérov v logistike.

Viac na strane 48

Poďte s nami diskutovať o trendoch v logistike!

SLOVLOG 14

Kongres, ktorý drží prst na pulze slovenskej logistiky od roku 2007, predstavuje 14. ročník na tému...

Náš zákazník, náš pán!

Znie to tak jasne a jednoducho, napriek tomu nejde o samozrejmosť. Existuje mnoho príležitostí, ktoré sú často pomyselným jazýčkom na váhach pri rozhodovaní o úspechu alebo neúspechu. Chcete vedieť, ako a o čom premýšľajú "páni", aké sú ich očakávania od dodávateľov a v čom dodávatelia logistických služieb zbytočne zlyhávajú? A v čom tkvie ich príležitosť? Často nejde len o cenu. Príďte si vypočuť, ako v tomto duchu uvažujú giganti v rôznych oblastiach trhu.

SLOVLOG 14

Rytmus slovenskej logistiky od roku 2007

22. – 23. 10. 2020
SENEC

WWW.SLOVLOG.SK

ORIGINÁLNE PODUJATIE ORGANIZOVANÉ:

AtozLogistics

Vypočujte si top prednášky, diskutujte a ovládnite všetky rytmy slovenskej logistiky!

KĽÚČOVÝ REČNÍK

LADISLAV ŠPAČEK: NÁŠ ZÁKAZNÍK, NÁŠ PÁN!

Ladislav Špaček je známym odborníkom na etiketu a komunikáciu v praxi. Na kongrese SLOVLOG bude hovoriť na tému Náš zákazník, náš pán. Všetci sme niečí zákazníci a komunikácia so zákazníkmi má jasné pravidlá. Keď viete, ako sa kedy vhodne zachovať, a mnohokrát stačí naozaj maličkosť, tak vám to môže otvoriť dvere k lepšiemu vnímaniu vašich partnerov v komunikácii, čo môže mať poťažmo pozitívny vplyv na váš biznis.

Bývalý hovorca prezidenta Václava Havla Ladislav Špaček je autorom a protagonistom televízneho seriálu Etiketa a napísal niekolko kníh o etikete. Vďaka jeho prezentácii sa dozviete tipy pre úspešnú komunikáciu so zákazníkmi, ale aj s vašimi kolegami. Prezradí tiež, ako so šarmom a efektívne zvládnuť aj rokovania s na prvý pohľad nie dobre naloženým zákazníkom. Na SLOVLOGu povie, ako komunikovať so zákazníkmi, aby sa cítili ako páni.

INŠPIRÁCIU VÁM PRINÁŠA P3 LOGISTIC PARKS

PANELOVÁ DISKUSIA

EKONOMICKÝ VÝVOJ A JEHO VPLYV NA LOGISTIKU

Doba vírusová za sebou zanechala znatelnú stopu v podobe poklesu ekonomiky, avšak každý pád má pozitíva. Môžeme už len stúpať, ale skôr či neskôr príde ďalšia rana. Ako exponenciálne rásť a byť pripravený na výkyvy, aby nás ekonomicky nerozhádzal „korona" alebo iný vírus? Šťastie praje pripraveným. Čo urobiť pre to, aby logistika ďalšie prípadné hrozby ustála lepšie ako teraz? A akú úlohu v tomto smere zohráva automatizácia a inovácia v logistike? Čo konkrétneho urobiť? Aké opatrenia prijať už teraz? Samozrejme, nielen na to sa zameriame v panelovej diskusii.

ĎAKUJEME PARTNEROM ZA PODPORU LOGISTICKÉHO TRHU

GENERÁLNI PARTNERI KONGRESU:

HOPI SLOVAKIA, JUNGHEINRICH, P3 LOGISTIC PARKS

PARTNERI:

GOPALL, KASYS, PROLOGIS, TRANS.EU

ŠPECIÁLNI PARTNERI:

go ASSET development, IPEC

PARTNERI LBM:

JUNGHEINRICH, P3 LOGISTIC PARKS

PARTNER TECHNIKY:

PARILLASOUND

PARTNER EMAILOVEJ KOMUNIKÁCIE:

email kampane

PARTNER DESIGNU:

wau! studio

ODBORNÝ GARANT:

syba

PARTNERI NÁPOJOV:

Nestlé Professional, TATRATEA, VICAN

SPOLUPRACUJÚCA ORGANIZÁCIA:

KLUB LOGISTICKÝCH MANAŽÉROV

MEDIÁLNI PARTNERI:

SL systémy logistiky, TaP, SB, SL systémy logistiky, ZaP, al magazine, AUTOMA, EDI Zone, IT Systems, kharisma, LOGISTICKÝ MONITOR, RIEMYSEL.sk, SystemOnLine

SLOVLOG 14

Zúčastnite sa na kongrese a pomôžte nám nastavit rytmus slovenskej logistiky

22. – 23. 10. 2020
SENEC

3 ODBORNÉ WORKSHOPY

AUTOLOG

AUTOMOTIVE AKO DÔLEŽITÁ SÚČASŤ LOGISTIKY

Automotive je veľkým zákazníkom celého sektora logistiky. Aké má špecifiká? Aké má požiadavky? Čo mu naopak môžeme ponúknuť?

RETAILOG

MALOOBCHOD VYŽADUJE EFEKTÍVNU LOGISTIKU

Workshop pripravený v spolupráci so Zväzom obchodu a cestovného ruchu zameraný na logistiku pre retail a FMCG.

LOG IN #14

To najlepšie zo slovenských a svetových inovácií v logistike
Nakoľko sa fórum LOG-IN nemohlo uskutočniť na jar kvôli pandémii, rozhodli sme sa spojiť a urobiť jednu popoludňajšiu sekciu pre LOG-IN.

DOPROVODNÝ PROGRAM

BIZLOG

BizLOG je séria organizovaných stretnutí medzi účastníkmi a partnermi podujatia, ktoré sa konajú počas prestávky na obed. 10-minútové stretnutia sú usporiadané organizátormi a umožňujú obom stranám rýchlo posúdiť, či má zmysel plánovať podrobnejšie stretnutie neskôr.

GALAVEČER LOG-IN

Na kongrese SLOVLOG prebehne udeľovanie ocenenia LOG-IN! Po odbornom programe konferencie sú vyhlásené ceny LOG-IN za logistické inovácie vydávané na slávnostnom ceremoniáli v štyroch kategóriách: Technická a technologická inovácia roku, Projektová inovácia roku, Inovácia v logistických realitách a Fachman roka. Súčasťou slávnostného ceremoniálu sú pohľady od odborných garantov kategórií a je poriadaný známym moderátorom.

LOGISTICKÝ BUSINESS MIXER

Neformálny networkingový večer je ideálnym miestom pre utuženie existujúcich a nadviazanie nových obchodných kontaktov. Súčasťou večera je raut, živá hudba, bar s miešanými nápojmi, ochutnávka vína, hry a súťaže.

SEELOG = LOGISTIKA V AKCII

Na druhý deň kongresu majú účastníci možnosť vidieť logistiku v praxi. Zaisťujeme prehliadky špičkových skladov a výrobných zariadení v okolí kongresového areálu, čím účastníci majú možnosť vidieť logistiku v akcii.

CEZ 200 ÚČASTNÍKOV! VEĽA KONTAKTOV PRE VÁŠ BIZNIS!

SLEDUJTE VÝVOJ PRÍPRAV KONGRESU

- www.atozregistracia.sk/slovlog
- www.slovlog.sk
- systemylogistiky
- systemylogistiky

ZAPOJTE SA DO PROGRAMU

TERÉZIA RADKOVÁ
project manager
terezia.radkova@atoz.sk
+421 911 203 179

PETR NECKAŘ
group manager
petr.neckar@atoz.cz
+420 777 283 600

PRICHÁDZA PRESTÍŽNY KONGRES SLOVLOG

Najväčšie slovenské logistické podujatie tohto roku už klope na dvere. Reč je, samozrejme, o 14. ročníku kongresu SLOVLOG, a to s hlavnou témou „Náš zákazník, náš pán“. Pre užívateľov logistických služieb je vstup ZADARMO.

Pripravil Tomáš Szmrecsányi

Chystáte sa aj vy na kongres SLOVLOG?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

FOTO: archív

Stretnutie gigantov slovenskej logistiky

Celodenný program konferencie sa nezaobíde bez troch špecializovaných popoludňajších workshopov: Autolog, Retailog a ITlog. Tie budú hlavne zamerané na logistiku pre automobilový priemysel, sektor maloobchodu a FMCG i informačné technológie v logistike. Doprovodným programom kongresu budú okrem iného BizLOG – organizované speed-datingové schôdzky či SEELOG – návštevy popredných logistických platforiem pre možnosť vidieť logistiku v praxi. Na záver nebude chýbať ani Logistics Business Mixer, stále populárny neformálny večierok. Návštevníkov SLOVLOG teda čaká vskutku bohatý program a zaujímaví hostia aj zo sveta logistiky.

Viac informácií a registráciu nájdete na: www.slovlog.sk

Príchody/Odchody

Jakub Sedlmajer
Príchod do Axis Communications

Spoločnosť Axis Communications oznámila, že na pozíciu key account managera pre Českú republiku a Slovensko nastupuje Jakub Sedlmajer. Zodpovedá za rozvoj obchodných aktivít s partnermi a systémovými integrátormi spoločnosti Axis. Tá má v Českej republike a na Slovensku viac ako 1000 partnerov, ktorí zabezpečujú inštalácie IP kamerových a bezpečnostných systémov alebo realizácie projektov v oblasti smart city. „Verím, že vďaka svojim odborným a obchodným skúsenostiam pomôže Jakub Sedlmajer oslovovať nových koncových zákazníkov a získavať zaujímavé projekty,“ komentuje Pavel Marek, obchodný riaditeľ spoločnosti Axis Communications pre regióny CE a SEE. Jakub Sedlmajer prichádza do Axis zo spoločnosti Signify s magisterským titulom z Vysokej školy ekonomickej v Prahe.

Jan Kočárek
Povýšenie v spoločnosti CHEP

Spoločnosť CHEP, globálny líder v oblasti riešení pre dodávateľský reťazec, vymenovala k 1. aprílu 2020 Jana Kočárka, doterajšieho generálneho riaditeľa pre Českú republiku a Slovensko, za senior manažéra pre európsku agendu Collaborative Transport Solutions. Ide o strategickú iniciatívu, ktorá je kľúčová pre budovanie efektívneho a udržateľného dodávateľského reťazca v kontinentálnom i celosvetovom meradle. CHEP vďaka nej dokáže vhodne prepájať zákazníkov a logistických partnerov, čím zvyšuje efektivitu reťazca a minimalizuje vplyv logistických operácií na životné prostredie. „Za takmer 5 rokov, ktoré som mal možnosť stráviť na čele tímu pre Česku a Slovenskú republiku, sme dosiahli viac než zdvojnásobenie obratu a obsluhujeme cez 250 odberateľov. Zmodernizovali sme tiež naše servisné centrá s ohľadom na vyšší stupeň automatizácie,“ hovorí Jan Kočárek.

Bohumila Bennette
Povýšenie v spoločnosti CHEP

Vedenie CHEP v Českej republike a na Slovensku prevzala Bohumila Bennette, ktorá bola k 1. marcu povýšená na pozíciu generálnej riaditeľky spoločnosti pre strednú Európu. Bohumila Bennette pre CHEP pracuje od roku 2013 a zastávala niekoľko ekonomicko-manažérskych pozícií. Najprv pôsobila ako finančná riaditeľka pre strednú a východnú Európu a zastrešovala finančné riadenie v 20 krajinách, od roku 2016 bola celoeurópskou finančnou kontrolórkou pre spoločnosť Brambles, materskú firmu CHEP. Ako stredoeurópska generálna riaditeľka CHEP dohliada na výkon a výsledky spoločnosti nielen na českom a slovenskom trhu, ale tiež napríklad v Rakúsku, v Maďarsku, v Rumunsku, na Balkánke a vo Švajčiarsku.

Peter Badáň
Povýšenie v DHL Supply Chain

Peter Badáň, riaditeľ transportu DHL Supply Chain v Českej republike, bol vymenovaný do funkcie riaditeľa transportu aj pre Slovensko. Jeho úlohou bude vyhľadávať nové príležitosti a rozširovať portfóliá služieb súčasných zákazníkov. „V Česku sme pred rokmi začali rozširovať vlastný park vozidiel. Podarilo sa nám vytvoriť spoľahlivú flotilu, s ktorou sme schopní pokryť veľkú časť prepráv našich zákazníkov a dosiahnuť tak väčšiu transparentnosť nákladov spojených s prepravou. Zároveň sa môžeme sústrediť na služby s pridanou hodnotou a riešení na mieru potrebám našich zákazníkov. Podobnou cestou chceme ísť aj na Slovensku,“ hovorí Peter Badáň, ktorý je riaditeľom transportu v DHL Supply Chain od januára 2019. Do firmy nastúpil v roku 2012 na pozíciu manažéra transportu. Pred tým pracoval ako manažér logistiky a potom ako senior manažér nákupu v spoločnosti COTY Czech Republic. Je absolventom Žilinskej univerzity v Žiline.

Zuzana Tryzňová
Povýšenie v spoločnosti Gefco

Innovation & Lean manažérkou spoločnosti Gefco pre Českú republiku a Slovensko bola menovaná Zuzanu Tryzňová. Vo firme pracuje od roku 2005, keď nastúpila na čiastočný úväzok popri doktorandskom štúdiu. Na začiatku sa venovala riadeniu menších projektov. V priebehu rokov sa vypracovala do pozície, z ktorej riadila celú divíziu logistiky kľúčového klienta z oblasti automobilového priemyslu. „Napriek tomu, že biofyzika a logistika sú odlišné odbory, je v nich mnoho podobností. Logistika je dnes ako experimentovanie v laboratóriu, ale len v makro prostredí´. Namiesto molekúl musí spolu s podobnou presnosťou interagovať jednotlivé časti dodávateľského reťazca,“ hovorí Zuzana Tryzňová. V pozícii cluster innovation & lean manažéra pracuje na implementácii inovácií spolu s českými a slovenskými manažérmi.

Iveco obnovuje výrobný proces

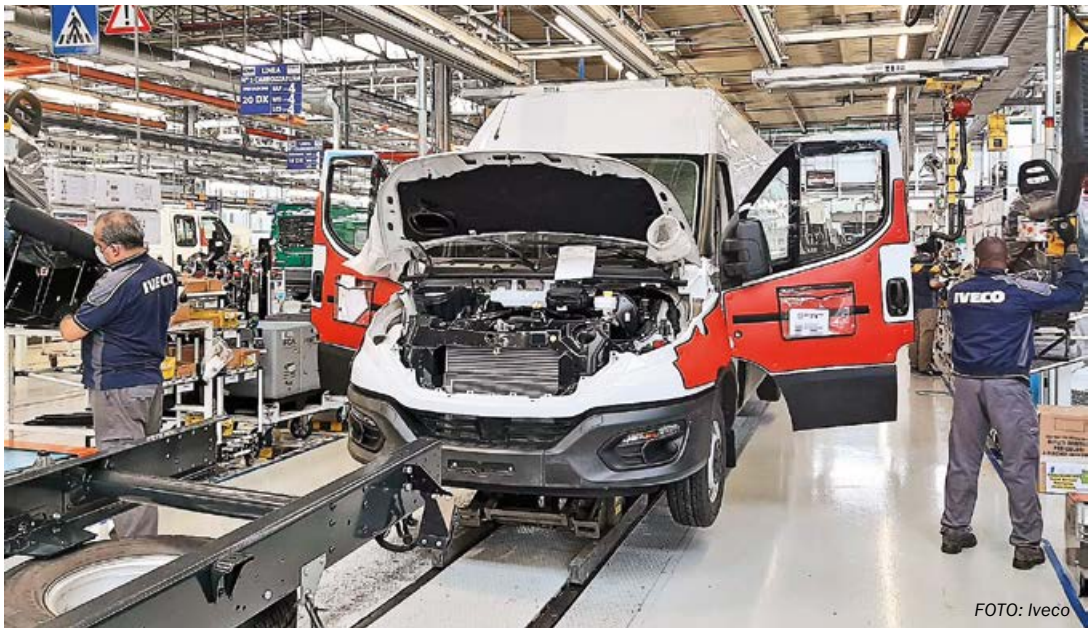


FOTO: Iveco

Thomas Hilse
prezident značky Iveco

„Najprv sme obnovili výrobu vozidiel, ktoré naši zákazníci nutne potrebujú na zabezpečenie plnej prevádzkyschopnosti svojich vozových parkov, čo je nevyhnutným predpokladom, aby mohli plniť dôležité dopravné úlohy na zabezpečenie chodu spádových ekonomík. Naši zákazníci pôsobia v priamo v ohnisku pandemickej krízy a svojou činnosťou udržujú dodávateľský reťazec v chode, najmä rozvozom dodávok základných komodít.“

Poďte s nami diskutovať.

Spoločnosť Iveco obnovuje výrobu vo svojich závodoch v Taliansku a Španielsku. Tie boli ešte v marci uzavreté z dôvodov ochrany zdravia zamestnancov a podpory opatrení tamojších vlád na obmedzenie šírenia epidémie COVID−19. Spoločnosť Iveco spolupracuje aj so svojimi dodávateľmi na zabezpečení dodávky potrebných náhradných dielov, aby mohla navyšovať výrobu a tým riešiť aj všetky požiadavky zákazníkov ku vzájomnej spokojnosti. Vedenie Iveco prijalo rozsiahle preventívne opatrenia. Taktiež bola vykonaná reorganizácia rozmiestnenia strojov a pracovísk výrobných liniek tak, aby zamestnanci mohli pracovať v stanovených bezpečnostných rozstupoch.

INZERCIA

Oba roku 2020

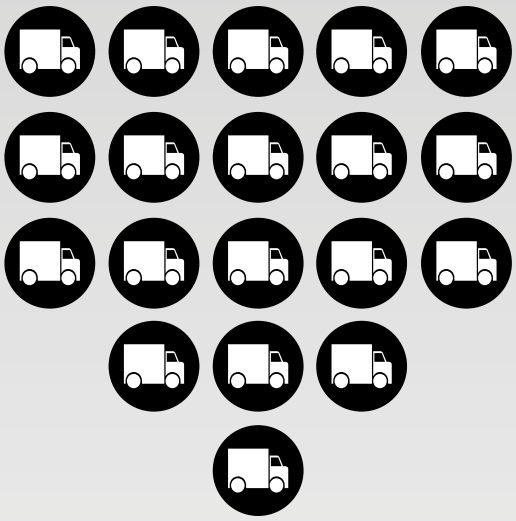
NÁRODNÍ OTEVŘENÁ SOUTĚŽ O NEJLEPŠÍ OBALY

REGISTRACE OTEVŘENA!

CHCETE ZAZÁŘIT?
REGISTRUJTE SVŮJ OBAL!

OBAL ROKU je jediná certifikovaná soutěž na Slovensku a v Česku.
Obaly oceněné výhradně v této soutěži se mohou přihlásit
do globální obalové soutěže **WorldStar Packaging Award**.

WWW.OBALROKU.CZ



NÁKLADNÉ AUTÁ TAK RÝCHLE A SPOĽAHLIVÉ, ŽE IM MÔŽE KONKUROVAŤ LEN FORMULA 1.

ALE KDE TO MÔŽETE NÁJSŤ?

Offline/Online news

Dachser rástol aj v roku 2019

FOTO: Dachser

Poskytovateľ logistických služieb Dachser rástol napriek slabnúcej globálnej ekonomike aj v roku 2019. Firma zaznamenala nárast konsolidovaného čistého výnosu o 1,6% na 5,66 miliárd eur. Motorom rastu bola obchodná oblasť Road Logistics, ktorej obrat sa zvýšil o 2,9% na 4,6 miliardy eur. Zníženie obratu o 4,1% zaznamenala obchodná oblasť Air & Sea Logistics, a to najmä na základe slabšieho dopytu po leteckých prepravách zo segmentu automotive. Rast výnosov je v kontraste s poklesom počtu zásielok a tonáže. Počet zásielok sa znížil o cca 3,7% z 83,7 na 80,6 miliónov, ale tonáž zásielok v medziročnom porovnaní klesla len mierne, približne o 1%, zo 41,4 na 41 miliónov ton. Najsilnejší rast dosiahla v roku 2019 obchodná divízia Food Logistics. V oblasti logistiky potravín vzrástli tržby spoločnosti Dachser o 5,1% z 917 na 964 miliónov eur. Počet odbavených zásielok klesol o 1,7%, zatiaľ čo tonáž zásielok zaznamenala mierny nárast o 0,6%.

Podiel vlastného kapitálu sa firme Dachser v roku 2019 podarilo navýšiť, a to na viac ako 57%. Firma zamestnáva cca 31 000 ľudí, to je najviac v celej histórii spoločnosti. S cieľom ďalšieho zlepšovania kvality služieb investoval Dachser v minulom roku 151 miliónov eur do výstavby či rozšírenia prekládkových hál a skladov, do IT systémov a technického vybavenia. Pre tento rok sú investície naplánované v rovnakom rozsahu. Avšak kvôli prepuknutiu koronavírusu bude musieť spoločnosť svoje ciele upraviť.

Bernhard Simon
CEO spoločnosti Dachser

„Keď sa v ekonomike otočí vietor, kvalita a spoľahlivosť nadobúdajú ešte väčší význam ako predtým. O to väčší záujem máme na tom, aby boli naši zamestnanci kvalifikovaní a motivovaní, a preto neustále investujeme do našej siete, našich procesov a nášho IT.“

Poďte s nami diskutovať.

Spoločnosť Aimtec rozširuje digitálnu dodávku

FOTO: Aimtec

Poradensko-technologická spoločnosť Aimtec dodáva svoje riešenia bez nutnosti stretnutia zákazníka a dodávateľa. Firma týmto krokom umožňuje nasadenie nových softwarových riešení a tým zefektívnenie výroby a internej logistiky. Digitalizácia a automatizácia môže firmám výrazne pomôcť pri opätovnom rozjazdu výroby, alebo pri ďalšej podobnej situácii, aká je teraz v súvislosti s celosvetovou pandémiou koronavírusu. Riešenia pre riadenie a plánovanie výroby, skladové hospodárstvo, kontrolu kvality a ďalších oblastí vo výrobe a logistike tak môžu firmy nasadiť za pomoci nástrojov, ako sú napríklad digitálne dokumentácie alebo cloudového testovacieho prostredia. Konzultanti Aimtecu sú k dispozícii prostredníctvom videokonferencií.

Rostislav Schwob
supply chain solutions director
Aimtec

„Už skôr sme vzdialenú dodávku aplikovali všade, kde to bolo možné. Napriek tomu naši konzultanti a vývojári cestovali veľmi často, a to predovšetkým pri analýzach, integračných testoch a spúšťaní systémov do ostrej prevádzky, aby poskytli podporu priamo na mieste. To momentálne nie je možné a preto sme vypracovali proces dodávky projektov plne na diaľku.“

Poďte s nami diskutovať.

Gefco otvára distribučné centrum

Gefco otvára nové skladovacie priestory v Amsterdame, aby podporil rozšírenie obchodných aktivít divízie Air & Sea. Sklad o rozlohe 7000 m^2, ktorý sa otvorí v júni 2020, poskytne skladovacie kapacity a komplexný manažment prepráv zákazníkom z najrôznejších oblastí, ako sú high-tech a domáce vybavenie, letectvo a obrana, automobilový priemysel, biotechnológie, farmácia a zdravotná starostlivosť, kozmetický priemysel, maloobchod aj módny priemysel. Distribučné centrum ponúkne integrované logistické služby pre štandardné prepravy, dopravu nebezpečného tovaru, zásielky prepravované v teplotných režimoch aj urgentnú prepravu. Poloha v blízkosti letiska Schiphol zabezpečí rýchlo a efektívne prichádzajúce a odchádzajúce toky. Výhodou je aj blízkosť námorných prístavov Amsterdam a Rotterdam.

FOTO: Gefco

Paul-Henri Freret
executive vice president
Gefco Air & Sea

„Vďaka vynikajúcemu spojeniu so všetkými hlavnými dopravcami a tesnej blízkosti letiska Schiphol aj hlavných prístavov, má nové distribučné centrum dokonalú pozíciu na podporu rastúceho počtu prepráv v rámci divízie Air & Sea."

Poďte s nami diskutovať.

Krátko:

Mýto sa zlacní

Na Slovensku sa dočasne zmení systém zliav výberu mýta. Dopravcovia, ktorí jazdili počas pandémie koronavírusu, zaplatia za mýto menej. Opatrenie Ministerstva dopravy SR bude stáť štátny rozpočet milióny eur. Zľavy majú platiť od začiatku júla do konca decembra tohto roku. Pre výšku zľavy bude rozhodujúci počet najazdených kilometrov v čase pandémie. Zľavy budú platiť pre dopravcov, ktorí najazdili minimálne 5000 kilometrov. V takom prípade nákladné autá s hmotnosťou vyššou ako 12 ton dostanú zľavu vo výške 5%. Vozidlá s hmotnosťou od 3,5 do 12 ton na mýte ušetria celkovo 7%. Pre najvyššiu zľavu bude potrebné, aby viac ako 12 ton vážiace nákladné autá najazdili minimálne 50 000 kilometrov. Dopravcovia ušetria 13%.

Podrobnosti nájdete na www.mindop.sk

Aktuality a komentáre spracoval:
Tomáš Szmrecsányi

INZERCIA

62.
MEZINÁRODNÍ
STROJÍRENSKÝ
VELETRH

5.–9.10.2020
BRNO

DIGITAL FACTORY
MSV 2020
IMT 2020
WELDING
PRO FINTECH
PLASTEX
FOND-EX
BRNO
Central European Exhibition Centre
BVV Veletrhy Brno

„Aj logistika musí reagovať na trendy vo svete“

O LOGISTIKE A DISTRIBÚCII S ALEXANDROM CZAKÓM

Logistiku a distribúciu v spoločnosti Tauris Group riadi od minulého roku. So skúseným manažérom logistiky sme sa porozprávali aj o tom, ako vyzerá svet z pohľadu človeka, ktorý deň čo deň zabezpečuje, aby potraviny vyrobené v jeho firme boli pravidelne dopravené v správny čas na správne miesto v správnom množstve a v správnej kvalite.

Rozhovor pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

FOTO: Tauris Group

Vo svete logistiky ste už od roku 2007. Ako dieťa ste nesnívali o inom povolaní?

Logistika asi nebola snom žiadneho dieťaťa a popravde, s pomenovaním logistika som sa nikdy ani nestretol. V mojich detských časoch boli vysnívané povolania rušňovodič, bagrista, pilot. Moje predstavy však boli odlišné. Od mala som mal jasný cieľ, a to stať sa profesionálnym športovcom, basketbalistom. Podriadil som tomu všetko. Aj keď predstavy o vrcholovom sporte sa značne líšia od reality, pomerne úspešne som zotrval v tomto kolotoči až po Kristove roky, keď moju kariéru ukončilo zranenie kolena. Ako mnoho iných športovcov, aj ja som bol postavený pred otázku: „ako ďalej?“ Prvotná myšlienka bola ostať pri športe ako tréner. Nakoľko ma ale už nelákalo pokračovať v kočovnom živote, ktorý je neoddeliteľnou súčasťou športovcov a trénerov, a zároveň som plánoval založiť si rodinu, trénerstvo som postavil len na amatérsku rovinu. A tu sa začala moja spojitosť s logistikou. Spoločnosť cargo-partner hľadala disponentov a nakoľko som už počas športovej kariéry mal isté aktivity v oblasti dovozu a distribúcie tovaru, rozhodol som sa prijať pracovnú ponuku a vstúpiť do sveta logistiky.

Nedávno som si rozšíril vzdelanie v obore dopravy a logistiky na Žilinskej Univerzite.

Napriek tomu, že ste boli roky športovcom, nezabudli ste na vysokoškolské štúdium...

S vysokou školou to bolo trošku zložitejšie. Počas športovej kariéry som sa často sťahoval medzi mestami, aj do zahraničia a nebol veľmi priestor na štúdium. Až neskôr som dokončil vysokoškolské štúdium na Prešovskej Univerzite, ktoré však bolo nasmerované viac na šport, ako na logistiku. Len nedávno som si rozšíril vzdelanie aj v obore dopravy a logistiky na Žilinskej Univerzite.

Máte za sebou bohaté skúsenosti zo sveta logistiky. Opísali by ste, čo vám dali rôzne pracovné pozície?

Každý človek, ktorý chce byť úspešný v športe, obzvlášť v kolektívnom, musí mať isté osobnostné predpoklady a nevyhnutné vlastnosti. Práve vlastnosti, ktoré sa formovali v tomto období, mi dnes pomáhajú zvládať prekážky v profesnom živote. K tomu rokmi pribúdali aj zručnosti nadobudnuté praxou. Dnes považujem za nenahraditeľnú skúsenosť, že som sa v logistike ocitol na rôznych brehoch, ako operatíva v externej logistike (cargo-partner), operatíva a riadenie v internej logistike (Ferona), obchod (DB Schenker). Práve mix týchto skutočností mi pomáha zvládať riadenie tak komplexnej a náročnej logistiky, akú predstavuje Tauris Group.

Čo by ste povedali na margo svojej súčasnej pozície?

Najlepšie by som ju vystihol slovom „zodpovednosť“. Zodpovednosť voči stovkám zamestnancov našej spoločnosti, ktorí sa v akomkoľvek procese starajú o vznik kvalitného produktu. Aby ich práca mala zmysel, logistika sa musí postarať o expedíciu a distribúciu výrobkov. Zároveň je to aj zodpovednosť voči spotrebiteľom, aby sme im naše produkty doručili v požadovanom čase a v 100 percentnej kvalite. Pri počte viac než 2000 vykládok denne po celom Slovensku je to obrovská výzva pre celu logistiku spoločnosti.

Za čo všetko nesiete vy osobne zodpovednosť?

Pod riaditeľa logistiky Tauris Groupe spadajú tri hlavné oddelenia: Plánovanie výroby a expedícia, Plánovanie distribúcie a Doprava. Potom sú tu ešte vedľajšie útvary, ako obalové hospodárstvo, strážna služba, distribučné depá. Každý manažér musí denne prinášať rozhodnutia, ktoré vo väčšej, ci menšej miere ovplyvňujú chod celej spoločnosti. V mnohých prípadoch sa jedná o reaktívny manažment, kedy je potrebné denne reagovať na prá-

ve vzniknutú situáciu a nastavovať procesy podľa práve aktuálnych potrieb.

Logistika u nás je obrovský kolos, kde je nesmierne náročné zasahovať do zabehnutého súkolia. Niekedy aj dobré čiastkové rozhodnutie môže narušiť funkčnosť celku. Preto považujem za najdôležitejšie prinášať rozvážne rozhodnutia až po analýze všetkých konzekvencií. Druhou stranou riadenia je prinášať strategické rozhodnutia, ktoré vytýčia smerovanie logistiky do budúcna. Tak ako Tauris Group má ambíciu byť lídrom v segmente mäsových a rybacích výrobkov a určovať trend do budúcna, aj logistika musí reagovať na trendy vo svete a byť pripravená zavádzať inovácie. Pojmy ako digitalizácia, automatizácia, robotizácia, elektromobilita sa nachádzajú aj v mojich víziách a mám snahu ich postupne implementovať do našej logistiky. Náš segment je ale v mnohých ohľadoch špecifický. Moderné technológie sú nielen nákladné, ale ich vývoj je prioritne smerovaný do segmentov ako automotive, elektronika a podobné odvetvia s vysokou pridanou hodnotou.

Opísali by ste, čo pre vás predstavuje logistika?

Nechcem citovať rôzne definície z literatúry. Pre mňa je logistika hľadanie optimálneho a vyváženého riešenia medzi požiadavkami a predstavami zákazníka, obchodu, výroby a popri tom všetkom ešte hľadieť aj na ekonomiku a funkčnosť tímu. Ku tomu nám dnes ešte pribudol aj ďalší faktor – vyššia moc v podobe novej pandémie.

Strategické rozhodnutia vytýčia smerovanie logistiky.

Na čo je dôležité pri logistike a distribúcii najviac sústrediť?

Treba sa vyhýbať unáhleným a nerozvážnym rozhodnutiam. Sústrediť sa na vplyv všetkých determinantov a prinášať rozhodnutia, ktoré ako celok budú najefektívnejšie. Na druhej strane dnes nie je priestor na pasivitu a vyčkávanie. Je nevyhnutné myslieť vždy niekoľko krokov vopred, podobne ako pri šachu. Dôležité je predvídať, odhaliť blížiace sa hrozby, mať pripravené riešenia skôr než samotný problém nastane. Až čas preverí oprávnenosť mnohých rozhodnutí.

Ak porovnáte rok 2007, kedy ste začali pôsobiť v logistike, a súčasnosť, v čom nastali podľa vás najväčšie zmeny?

Zmeny vnímam na každom kroku, ako všetci z nás. Žijeme hektický život, kedy nás pohlcuje uponáhľaná doba, konzumný spôsob života, dochádza k deformovaniu hodnôt. Nehovorím tu o veciach, ktoré sa objavili za posledné roky. Ide o dlhodobý vývoj, len časom si to uvedomujem čoraz viac aj osobne. Dopad globalizácie na náš každodenný osobný aj pracovný život vnímame na každom kroku. Ešte pred pár týždňami sme ani netušili, že sa to môže zo dňa na deň zastaviť. Stopku nám vystavil koronavírus. Celkový dopad, nemyslím len hospodársky a ekonomicky, si dnes len ťažko vieme predstaviť. V jednej veci som si ale istý, že Svet sa zotaví, ale už nikdy nebude ako predtým. Nechcem sa hrať na vizionára, ale ľudia určite zmenia svoj pohľad na mnohé veci, viac si začnú uvedomovať skutočné hodnoty. Práve takéto kritické situácie často odhalia skutočný charakter ľudí. Aj v našej práci sme postavení do situácie, s ktorou nikto nepočítal, nebol na ňu pripravený. Patrí môj obdiv všetkým kolegom v nasej spoločnosti, ktorí si plne uvedomili dôležitosť svojej práce, kedy potravinárstvo, vedľa zdravotníctva, sa stáva kľúčovým odvetvím v boji proti aktuálnej hrozbe. Aby som ale pomenoval konkrétne zmeny od 2007: zmizol fax, kotúčové tachografy, skratky ako JIT, JIS už nie sú len v literatúre.

Akým spôsobom prebiehajú logistické procesy vo vašej firme?

Samotný logistický proces sa v mnohom podobá procesom v iných spoločnostiach. Po prijatí objednávky sa naplánuje samotná výroba. Hotový výrobok sa po zabalení naváži, naetikujete a smeruje na expedíciu. Odtiaľ cross-dock prepravou smeruje na distribučné depá. Poslednú časť k samotným zákazníkom zabezpečuje linkový rozvoz. Možno viac ako samotný proces by som pomenoval špecifiká, ktoré sprevádzajú náš biznis. V prvom rade je to nevyhnutnosť dodržania prísnej legislatívy pre prácu s potravinami, ako napríklad stanovený teplotný reťazec pre chladený a mrazený tovar.

Niekoľko myšlienok Alexandra Czakóa:

1. *Považujem za nenahraditeľnú skúsenosť, že som sa v logistike ocitol na rôznych brehoch.*

2. *Dnes nie je priestor na pasivitu a vyčkávanie, treba myslieť vždy niekoľko krokov vopred.*

3. *Tauris Group tvoria výrobné závody v Rimavskej Sobote, Nitre, Spišskej Novej Vsi a v Košiciach.*

4. *Logistika u nás je obrovský kolos, kde je nesmierne náročné zasahovať do zabehnutého súkolia.*

Interview: ALEXANDER CZAKÓ

Tým, že do rodiny Tauris Group patri aj Ryba Košice, ktorá má značne odlišný výrobný program, stoji pred spojenou logistikou neľahká úloha v podobe hľadania synergií. Kombinujeme prepravu mrazeného tovaru, chladeného, suchého tovaru a k tomu ešte špeciálna kategória, mrazené krémy, ktoré sú obzvlášť citlivé na teplotné výkyvy. Ďalej je tu kombinácia sektoru retail a gastro, ktoré má tiež svoje osobitosti, predovšetkým v podobe rôznych časových reštrikcií. Na konci tohto celého procesu je zákazník, ktorý ani nemusí vnímať náš každodenný boj s rôznymi prekážkami.

Logistika je len jedným ohnivkom v celom tomto reťazci. Práve ona je ale tým posledným spojivom s príjemcom, pričom do veľkej miery dokáže ovplyvniť jeho spokojnosť. Mať najlepšie výrobky na trhu nestačí. Musíme ich ešte v správnom množstve, v správnom čase, na správne miesto, v deklarovanej kvalite doručiť. Až po tom všetkom ostáva spokojný zákazník, čo je spoločným cieľom nás všetkých.

Máte špeciálny recept na riešenie nečakaných situácií?

Koronavírus, dnes asi najskloňovanejšie slovo na svete, znamená obrovskú hrozbu pre nás všetkých.

Alexander Czakó v dátach:

2007 **Na päť rokov sa stane team lídrom ROAD-Xpress** v spoločnosti cargo-partner SR.

2011 Prechádza ako **vedúci dopravy a logistiky** do spoločnosti Ferona Slovakia.

2014 **Obsadzuje pozíciu sales managera** v spoločnosti Schenker.

2019 **Ujme sa postu riaditeľa logistiky a distribúcie** v Tauris Group.

plnohodnotne zásobovať naše obchody bez výrazných obmedzení.

Všetci si uvedomujeme našu zodpovednosť v tejto ťažkej dobe. A ideme ešte nad rámec bežnej pomoci. Priemyselno-investičný holding Eco–Investment, do ktorého portfólia patri aj Tauris Group, vyčlenil na pomoc v boji s pandémiou koronavírusu tri milióny eur. Samotný Tauris začal s rozvozom balených mäsových výrobkov pre sociálne slabších a zdravotne odkázaných občanov. Úzko spolupracujeme s organizáciou Úsmev ako dar, Občianskou alternatívnou iniciatívou SR, s krízovými štábmi záchrannej služby a polície, ktoré zásobujeme potravinami.

Vedeli by ste predpovedať, ako bude vyzerať logistika a distribúcia za 10 rokov?

V mojom bývalom zamestnaní som sa stretol s projektmi ako vývoj autonómnych elektromobilov určených na distribúciu. Tiež existujú projekty využitia dronov pre kuriérske služby. Je ťažké predpovedať, čo z toho sa reálne dostane do praxe a v akom časovom horizonte. Zavádzanie moderných technológií, automatizácia a robotizácia je ale nezastaviteľný proces. Autonómne riadene sklady bez ľudskej obsluhy sú niekde realitou už aj dnes.

Na záver posledná otázka – ako to vyzerá s vami a so športom?

Stále ma to ťahá k športu, ale basketbal už vystriedal futbal a bicykel. Svoje ratolesti sa snažím taktiež viesť k športu, aby aj oni kráčali v mojich šľapajach. Pozorne sledujem ich prvé úspechy pod deravými košmi. Hoci pri mojom pracovnom vyťažení mi neostáva veľa voľného času, snažím sa ho prioritne venovať mojej rodine.

Fotogalériu nájdete na webe *www.systemylogistiky.sk.*

Je nesmierne dôležité, že vedenie Tauris Group zareagovalo hneď v prvopočiatku a zaviedlo preventívne opatrenia ešte skôr, než sa vírus začal šíriť na Slovensku. Nečakalo sa na celoplošné opatrenia a v predstihu zaviedlo preventívne merania telesnej teploty každého zamestnanca pri vstupe do objektu, povinne rúška a rukavice pre všetkých, zvýšenú dezinfekciu, povinné dotazníky k zdravotnej a cestovateľskej anamnéze a mnoho ďalších opatrení. Vďaka týmto opatreniam dnes dokážeme

Aktuálnou témou je aj nutnosť ochrany prírody a zastavenie globálneho otepľovania...

Ani nám v spoločnosti nie je problematika ochrany prírody a ekológie cudzia. Budujeme vlastné čističky odpadových vôd. Máme schválené projekty na výstavbu fotovoltaických elektrární. Ďalšie projekty súvisia s využívaním odpadového tepla, ktoré produkujú naše agregáty vo výrobe.

Opýtajte sa Alexandra Czakóa

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

INZERCIA

SYSTÉMY LOGISTIKY NEWS

Pre logistiku je dôležité, aby bezchybne fungovala všetka technika a systémy.

Ale to dávno viete, pretože sme o tom písali v SL News už 30. apríla 2020.

Vy nedostávate SL News ako tisíce ďalších?
Stačí vyplniť email na www.atozregistracia.sk/slnews

Jednoduchá registrácia aj z mobilu!

TOYOTA & COVID-19

Náš záväzok podporovať logistiku dôležitých dodávok

V súčasnej situácii pandémie vírusu Covid-19 sa spoločnosť Toyota Material Handling prispôsobuje súčasnej zdravotnej kríze. Ako taká, spoločnosť Toyota Material Handling Europe a všetky jej jednotky veľmi pozorne sledujú vývoj udalostí okolo koronavírusu. Naše priority sú jasné: zdravie a bezpečnosť našich zamestnancov, ako aj našich zákazníkov a dodávateľov je na prvom mieste. Druhou prioritou je urobiť všetko pre udržanie služieb pre našich zákazníkov a partnerov. Tým pádom našou politikou je nie len chrániť náš vlastný personál a personál našich zákazníkov, ale aj udržať si svoju úlohu ako súčasť dodávateľskej siete pre dôležité dodávky (hlavne v potravinárskom maloobchode a v zdravotnej starostlivosti) a dodržiavať pritom miestne nariadenia.

Servis

Snažíme sa o zachovanie úplnej obchodnej činnosti a podpory pre našich zákazníkov ako zvyčajne. Stále je možné objednávať diely. Avšak pripúšťame, že sa môžeme stretávať s výzvami alebo omeškaniami v závislosti od lokálnej situácie v jednotlivých krajinách Európy a alebo pri prípadných dopravných obmedzeniach.

Predaj

Aj tu sa snažíme o zachovanie úplnej obchodnej činnosti a podpory pre našich zákazníkov ako obyčajne, ale rešpektujeme, že niektorí naši zákazníci nemusia byť schopní prijímať návštevy. V takýchto prípadoch náš tím obchdoných poradcov prejde na online stretnutia alebo konferenčné hovory podľa požiadavky zákazníka. Všetky internetové obchody ostávajú otvorené pre objednávanie online a pre poskytovanie zákazníckej podpory.

Prenájom

V súčasnej dobe máme kapacitu na podporu našich zákazníkov. Konkrétnejšie v oblasti zdravotnej starostlivosti, potravín a maloobchodu môžu zákazníci mať istotu, že je k dispozícii dostatok vozíkov na krátkodobý prenájom, aby mohli reagovať na rýchlo rastúci dopyt.

Zamestnanci

V každej krajine sa riadime pokynmi jednotlivých vlád a podporujeme zamestnancov, ak je to možné, aby pracovali z domu, a poskytujeme im technické vybavenie, aby tak mohli urobiť. Zamestnanci, ktorí ostávajú pracovať v závodoch, skladoch a dielňach sú požiadaní, aby prijali nevyhnutné zdravotné a bezpečnostné opatrenia (sociálny odstup, prísne hygienické postupy).

Ďakujeme všetkým vodičom vysokozdvižných vozíkov a kamiónov, ktorí udržiavajú dôležitý tovar v pohybe.
Ďakujeme všetkým zdravotníckym pracovníkom za ich tvrdú prácu a odvahu.

GOLD 2019 ecovadis CSR Rating

TOYOTA
MATERIAL HANDLING

DYNAMICKÁ LOGISTIKA GENERUJE NOVÉ NÁROKY AJ NA WMS

WMS systém by mal byť vždy pripravený podporiť dobre zvolenými skladovými stratégiami logistické procesy v danom priestore.
FOTO: Jungheinrich

Vo veľkých skladoch sú v dnešnej dobe informačné systémy pre riadenie, teda WMS systémy (warehouse management system) úplnou samozrejmosťou. Otázkou pre mnohé spoločnosti však zostáva, či sú ich systémy ešte stále efektívne a či dokážu čoraz väčšie množstvo skladových operácií zvládať. Aké sú možnosti optimalizácie týchto technologických systémov, ktoré by firmám zabezpečili ďalší rozvoj a rast?

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Digitálna transformácia podnikov a automatizácia výroby sa stávajú normou a nevyhnutnosťou nielen pre expanziu, ale aj pre dlhodobú udržateľnosť procesov. V prípade logistiky ide o naliehavú požiadavku. Dynamické prostredie v logistickom sektore generuje neustále nové nároky na kvalitu, flexibilitu a typ poskytovaných služieb. Spolu s neustálym tlakom na prevádzkové náklady sú spoločnosti nútené prehodnocovať nielen biznis model, ale aj modifikovať stávajúce procesy a postupy za účelom zabezpečenia plynulosti a spoľahlivosti zásobovacieho reťazca. Digitalizácia a inovatívne technológie vrátane WMS a ďalších pokročilých systémov pre sklady sa stávajú nenahraditeľnými nástrojmi pre očakávanú a požadovanú transformáciu zásobovacieho reťazca. Umožňujú optimalizovať kapacity, posilňovať výkon, zvyšovať kvalitu a pritom zabezpečiť flexibilnosť celého reťazca.

DIGITÁLNA TRANSFORMÁCIA LOGISTICKÝCH PROCESOV

Spoločnosti čoraz intenzívnejšie implementujú inovatívne riešenia schopné správne využiť potenciál, ktorý digitálne technológie ponúkajú. Digitálna transformácia procesov a implementácia nových technológií súhrnne označovaných ako Industry 4.0 alebo Smart Industry riešenia sa nemusia výhradne nasadzovať systémom 'všetko alebo nič'. „Modulárnosť riešení inteligentnej logistiky, navrhnutých podľa princípov kyberneticko-fyzikálnych systémov, umožňuje postupnú – evolučnú – transformáciu zásobovacieho reťazca. Digitalizácia logistiky sa najčastejšie realizuje v troch základných oblastiach: riadenie a správa skladu (WMS), vnútropodnikové zásobovanie a expedícia a distribučná logistika. V tomto zmysle predstavuje WMS neodmysliteľnú súčasť podnikovej stratégie digitálnej transformácie bez ohľadu na to, či ide o obchodno-distribučnú spoločnosť alebo výrobný či priemyselný podnik," hovorí Peter Bílik, smart industry solution designer spoločnosti Anasoft.

Ak chcú spoločnosti efektívne riadiť zásobovanie (riadenie materiálu, ľudských zdrojov a dát), tak sa už bez WMS nezaobídu, nakoľko evidenčné ERP systémy nedisponujú funkciami dynamického riadenia procesov v reálnom čase. Vyspelé WMS systémy navyše umožňujú podľa Petra Bílika využívať inteligentné zaskladňovacie a vychystávacie stratégie pri riadení „chaotických" skladov, ktoré zohľadňujú tak obrátkovosť tovaru, ako aj jeho sezonnosť. Uvedené vlastnosti zároveň naznačujú, že WMS systémy sú nevyhnutné aj v prípade pokročilej automatizácie skladov a zásobovacích procesov.

ŠTYRI ZÁKLADNÉ ROVINY VLASTNOSTÍ WMS

Vlastnosti WMS systémov sa dajú vo všeobecnosti hodnotiť v štyroch základných rovinách. Prvou je procesná vlastnosť, čo znamená, že aké skladové a logistické procesy dokáže systém pokryť a riadiť. Po druhé sa jedná o technologickú rovinu, ktorá

Aké máte skúsenosti vo svojej firme s WMS systémom?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

rieši otázku, aké technológie WMS systém dokáže využívať najmä čo sa týka prenosu dát a spôsobov automatickej identifikácie.

V poradí tretia rovina sa týka kapacity systému – aké množstvo skladových operácií dokáže bez obmedzenia za určité obdobie zvládnuť. A po štvrté sa jedná o komunikačnú rovinu, čiže akým spôsobom sa dá WMS systém dátovo prepojiť s inými systémami. „Samozrejmosťou je prepojenie s ERP systémom zákazníka, ale môže sa jednať aj o prepojenie s MES systémom pre riadenie výroby, systémom pre plánovanie dopravy," upresňuje Filip Šrámek, software architect spoločnosti NETTO Electronics.

EFEKTÍVNE, PRESNÉ A RÝCHLE SKLADOVÉ PROCESY

Zmeny, ktoré nás čakajú, môžu súvisieť s tromi trendami – produktové riadenie cenovo sprístupňuje WMS aj menším firmám. Stále sa prehlbuje integrácia naprieč dodávateľsko-odberateľským reťazcom. A po tretie, firmy stále viac využívajú automatizáciu, čo umožňuje znížiť závislosť na ľudskom faktore a maximalizovať efektivitu v skladoch. Systém, ktorý najviac pomáha priamo v skladoch, je WMS, ktorý zaisťuje efektívne skladové procesy a poskytuje presné a aktuálne informácie o stavu zásob, činnostiach v sklade aj históriu skladových operácií.

Medzi ďalšie systémy, ktoré majú vplyv na efektivitu skladovania, patrí systém pre príjem objednávok, ktorý by mal zaistiť správne vyplnené objednávky na tovar, ktorý je dostupný. Systém pre riadenie zásob rozhoduje o tom, kedy koľko čoho od koho a za koľko nakúpil. Potom sú tu systémy pre plánovanie dopravy, ktoré firmám s vlastnou flotilou vozidiel pomáha rozhodnúť o rozvozových trasách. „To ide potom využiť v kombinácii s WMS systémom pri organizácii nakládky. Ďalším významným faktorom v sklade môže byť využitie EDI komunikácie, kedy sa v rámci výmeny dát medzi dodávateľom a odberateľom dopredu zasielajú avíza dodávok vrátane informácií o obsahu paliet a detailných expirácií a šarží, čo významným spôsobom uľahčuje proces príjmu," vysvetľuje Tomáš Kormaňák, produktový manažér LOKiA WMS v spoločnosti Grit.

BEZ WMS SÚ UŽ FIRMY SO SKLADMI STRATENÉ

Firma Grit je poskytovateľom cloudového WMS systému a považuje ho za zásadný systém pre firmy, ktoré manipulujú s tovarom. Firmy bez WMS sa stretávajú totiž so zlým prehľadom o sklade a neefektívnymi procesmi, čím kladú prekážky svojmu ďalšiemu rastu. Spoločnosť nevyužíva, ale vyvíja WMS. Systém prináša do skladov firiem mnoho výhod – zníženie chybovosti práce skladníkov, maximalizuje efektivitu skladových procesov, 100 percentný prehľad o tovaru a jeho pohybu, prehľadné reporty, atď. „Čo sa nevýhod týka, môže ísť napríklad o pracnosť spojenú so zavedením zmien a mierne spomalenie príjmu, pretože tovar je potrebné poriadne označiť a zaevidovať," konštatuje Tomáš Kormaňák.

Ako sa dá optimalizovať využívanie WMS? Všetko sa odvíja od konkrétneho sortimentu, obchodných cieľov a možností skladových priestorov. V nadväznosti na to sa individuálne navrhuje vhodná podoba skladových procesov a spôsoby, ako môže WMS pomôcť tieto procesy optimalizovať. „Moderný WMS systém umožňuje optimalizovať takisto náklady s ním spojené pomocou flexibilného cenového modelu, kedy sa platí len podľa skutočného využitia systému," dodáva Tomáš Kormaňák.

WMS systém prináša do skladov mnoho výhod

„WMS znižuje chybovosť práce skladníkov, maximalizuje efektivitu skladových procesov, poskytuje 100 percentný prehľad o tovaru a jeho pohybu, zabezpečuje prehľadné reporty. Čo sa nevýhod týka, môže ísť o pracnosť spojenú so zavedením zmien a mierne spomalenie príjmu, pretože tovar je potrebné poriadne označiť a zaevidovať."

TOMÁŠ KORMAŇÁK
produktový manažér LOKiA WMS Grit

NÁSTUP CELOPODNIKOVÉHO ERP SYSTÉMU

WMS systém umožňuje firmám digitalizovať logistiku. Všetky logistické pohyby tovaru, materiálov, dielov, výrobkov sú v reálnom čase zaznamenané v informačných systémoch. Úlohy sú ľuďom distribuované bezpapierovo priamo do terminálov a všetky činnosti sú opäť bezpapierovo zaznamenané skenovaním čiarových kódov. Takto výrazne sa obmedzí chybovosť a dáta odpovedajú realite. „Túto základnú úlohu WMS úspešne prevezmú celopodnikové ERP systémy. V špeciálnych prípadoch, pri komplexných úlohách sa budú aj v budúcnosti využívať WMS systémy, ktoré ponúkajú väčšiu flexibilitu a rýchlosť zavedenia zmeny do rutinnej prevádzky," podotýka Rostislav Schwob, riaditeľ divízie DCIx vo firme Aimtec. Optimalizovať WMS sa dá jednoducho: „Využijete práve tie funkcie, ktoré vám prinesú najväčší úžitok. Bohužiaľ aj tu platí, že nie všetky firmy využijú to, čo WMS dokáže a na strane druhej mnoho spoločností sa snaží nasadiť WMS na každú činnosť v sklade alebo vymýšľať zložité optimalizačné stratégie a nakoniec zistia, že ich to stojí viac práce než predtým. Aj tu platí 'v jednoduchosti je sila'."

Druhý pohľad na optimalizáciu sa ponúka v oblasti veľkých korporátnych firiem. Tie majú potrebu štandardizovať činnosti jednotlivých pobočiek. Trendy ukazujú, že efektívne naprieč celou korporáciou sa dá štandardizovať ekonomické, kontrolingové, predajné, nákupné procesy, ale vnútropodnikovú logistiku sa vyplatí prispôsobovať na mieru potrebám pobočiek. „Nastavenie celopodnikového ERP je v týchto prípadoch štandardné pre celú korporáciu a rozdielnosť potrieb logistiky pobočiek je vyriešená prispôsobeným nastavením WMS pre každú pobočku oddelene."

PRIESTOR PRE ŠPECIALIZOVANÉ RIEŠENIA WMS

WMS je jedným z hlavných a kľúčových systémov podnikovej IT, pretože rozširuje ERP v logistike. S rastúcou automatizáciou procesov sa zväčšuje priestor pre špecializované riešenia WMS, ktoré sú schopné sa prispôsobiť presne na mieru a nakonfigurovať každý skladový proces individuálne a zapojiť do nej dáta z ERP, automatizačnej technológie a ľudí do jedného fungujúceho celku.

„Táto schopnosť integrovať a riadiť technológie sa skrýva pod skratkou WCS. A práve WCS je systém budúcnosti, bez ktorého sa neobíde žiadna logistika. Je úzko spojený s automatizáciou procesov, s automatickou manipuláciou tovaru, materiálov,

INZERCIA

dielov, výrobkov. WCS doplňuje WMS o schopnosť synchronizovane riadiť a monitorovať viac automatizovaných technológií naraz. WMS riadi sklad na úrovni 'zaskladni tento tovar sem' alebo 'vyskladni tento materiál odtiaľ a privez ho k tejto výrobnej linke'. WCS 'rozoberie' túto úlohu na čiastočné pohyby automatických vozíkov, robotických prekladačov, dopravníkov, výhybiek a každú z týchto technológií riadi v reálnom čase desiatok až maximálne stoviek milisekúnd. V krátkodobom horizonte budú WCS systémy adaptovať schopnosť riadiť novo vznikajúce automatizačné technológie," vysvetľuje odborník z Aimtec.

RÔZNE SKLADOVÉ HOSPODÁRSKE SYSTÉMY

Moderné WMS systémy využíva a ponúka aj spoločnosť Jungheinrich. Z tých najbežnejších technológií sú to podporné systémy pre personál, ako napr. pick-to- light, pick-by-voice. Rovnako vie firma pomôcť svojim zákazníkom pri optimalizácii skladových procesov rôznymi modulmi, z ktorých sa skladá ich skladový software WMS. Marian Jančík, logistic systems manager v Jungheinrich, na margo toho dodáva: „Vždy to začína správne zvoleným a odladeným skladovým hospodárskym systémom WMS. Ten by mal byť vždy pripravený podporiť dobre zvolenými skladovými stratégiami logistické procesy v danom priestore. Potom sa už dá jednoducho aplikovať vhodný asistenčný či podporný systém (pick-to-light, pick-by-voice). V prvom rade ponúkame vlastný skladový hospodársky systém (WMS) v dvoch verziách, pre menšie ako aj pre stredné až väčšie spoločnosti. Z pohľadu skladov máme v portfóliu ako klasické sklady s riadením cez WMS až po plne automatické paletové sklady (paletové silá) a automatické silá pre drobný tovar (AKL)."

Vlastný WMS systém využívajú i v skladoch spoločnosti SSI Schäfer s názvom WAMAS. Keďže pracujú vo fabrike s veľa komponentami, a to od tých najťažších niekoľko tonových zvitkov železa až po tie najmenšie a najjemnejšie elektronické súčiastky, potrebujú mať v spoločnosti vždy prehľad, čo tento systém dokonale spĺňa. V skladoch využívajú tiež vo veľkom čítačky čiarových kódov.

„Materiál vo fabrike skladujeme vo viacerých typoch regálov, ktoré sami vyrábame, a to od klasických policových regálov cez paletové, konzolové regály. Z tých sofistikovanejších by som spomenul veľké množstvo skladovacích veží Logimat na drobné diely a mobilné paletové regály na podvozkoch dĺžky jedného segmentu až 45 metrov a výšky 11 metrov," hovorí Marek Cagala, oblastný manažér predaja pre SR spoločnosti SSI Schäfer.

Spoločnosť SSI Schäfer svoj vlastný WMS systém väčšinou implementuje pri veľkých automatizovaných projektoch typu paletové sklady, automatizované sklady na prepravky, ale zjednodušenú verziu systému používa napríklad aj v skladovacích vežiach Logimat a ďalších vlastných skladových riešeniach. Firma vie dodať automatizovaný sklad, skladovacie veže i bez WMS systému s tým, že sa spraví interface medzi ovládacím systémom automatizovaného skladu, veže a už zabehnutým WMS systémom zákazníka.

WMS SYSTÉM UMOŽŇUJE FIRMÁM VO VEĽKEJ MIERE DIGITALIZOVAŤ LOGISTIKU.

NOVÁ GENERÁCIA SYSTÉMOV RIADENIA ZÁSOBOVANIA

WMS systémy prinášajú mnohé prínosy pre podniky a spoločnosti vrátane efektívnej inventarizácie, redukciu chybného vychystávania, rýchlejšie spracovanie vráteného tovaru, rýchlejšie vybavenie objednávok, redukcie prevádzkových nákladov, zlepšenie auditovania zásob a účtovníctva, urýchlenie rozhodovanie na základe reálnych dát, digitálne odpisovanie práce, či traceabilitu (dosledovateľnosť) jednotlivých položiek. V prípade pokročilejších systémov, využívajúcich technológie ako digitálne dvojčatá, patrí medzi ich prínosy aj identifikácia úzkych hrdiel, simulácia, synchronizácia zásobovacích tokov s výrobnými procesmi, ako aj koordinácia vyskladňovania a naskladňovania s internou alebo externou logistikou.

Ako nedostatky podľa Petra Bílika zo spoločnosti Anasoft možno vnímať malú až nulovú flexibilitu produktových (krabicových) WMS, ktoré nezohľadňujú jedinečnosť alebo individuálnosť procesov príslušnej firmy alebo podniku. Práve tieto procesy predstavujú interné know-how, ktoré tvorí konkurenčnú výhodu alebo pridanú hodnotu spoločnosti. Aj vzhľadom na neustále sa vyvíjajúcu digitálnu transformáciu a nastupujúcu smart (chytrú) automatizáciu môžu produktové WMS disponovať určitými obmedzeniami, ktoré nemusia byť kompatibilné s podnikovými procesmi alebo know-how.

„Toto môže byť vnímané ako limitujúce v porovnaní s implementáciou WMS systémov na princípe projektu, ktoré sú adaptované na konkrétne špecifické procesy podniku, a tým prinášajú žiadanú pridanú hodnotu. Navyše, produktové WMS systémy nemusia mať integrovanú funkcionalitu WCS (warehouse control system), napríklad integrované riadenie technológií a zariadení, ktoré sú v súčasnosti bežnou súčasťou automatizovaných skladov. Aj vzhľadom na napredujúcu automatizáciu dochádza totiž čoraz častejšie k integrácii WMS a WCS systémov. Odpoveďou na tieto trendy je vytvorenie novej generácie systémov riadenia zásobovania, tzv. WES (warehouse execution system) systémov."

VÝHODY INTELIGENTNÉHO RIADIACEHO MODULU

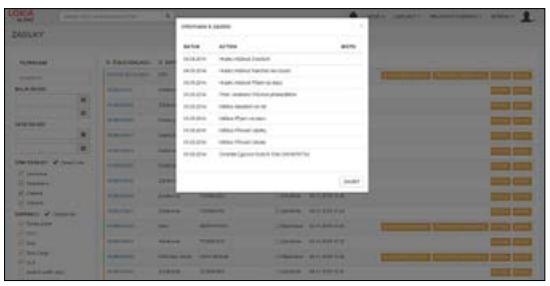
V prípade nasadzovania WMS/WES systémov ako projektových riešení sa tieto systémy implementujú ako optimalizované riešenie. To znamená, že samotnému nasadeniu a otestovaniu predchádza analýza procesov a postupov, pričom WMS/WES systém je navrhovaný s cieľom optimalizovať procesy a garantovať ich efektívne fungovanie za pomoci inteligentného riadiaceho modulu. „Tomu môže predchádzať aj úprava rozloženia skladu alebo implementácia novej skladovej a manipulačnej techniky v súlade s očakávanou návratnosťou (ROI) projektu. Na druhej strane môže decentralizácia a distribúcia rozhodovacích kompetencií prispievať k rýchlejšej reakcii jednotlivých zložiek a účastníkov procesu na aktuálnu situáciu alebo mimoriadne okolnosti. Cieľom je totiž čo najviac urýchliť výmenu informácií, ich spracovanie a vyhodnotenie, a tým umožniť zrýchlenie samotného materiálového toku," vysvetľuje smart industry solution designer z Anasoft.

Súčasné WMS/WES systémy možno vnímať aj ako nástroje, nakoľko poskytujú vedúcim pracovníkom užitočné dáta a informácie, a tým urýchľujú rozhodovacie procesy. Vzhľadom na rozšírenú integráciu zásobovacieho reťazca, súčasné WMS/WES systémy a Smart Industry riešenia pre riadenie zásobovania a skladu sú navrhnuté ako flexibilne škálovateľné a modulárne, čo umožňuje podnikom agilne upravovať procesy pod vplyvom interných alebo externých okolností (napríklad sezonnosť alebo mimoriadne udalosti), a zároveň integrovať ďalšie procesy, či už smerom do podniku alebo smerom von. Inteligencia, dynamické škálovanie a flexibilná automatizácia budú predstavovať kľúčové vlastnosti pre zásobovacie reťazce, pričom práve moderné WMS/WES a smart industry systémy prinášajú tieto tri princípy do riadenia zásobovania a skladových procesov.

Následky prechodu na omnikanálovú distribúciu

„Otázka koordinácie a synchronizácie skladových procesov sa stane ešte exponovanejšou. WMS/WES systémy budú musieť zareagovať na tieto trendy a preto sa kľúčovými pojmami blízkej budúcnosti stanú integrácia, inteligencia a kyberbezpečnosť. V tejto súvislosti možno hovoriť o posune od automatizácie ku tzv. autonomizácii. Neodmysliteľnou súčasťou WMS/WES systémov, či moderných smart industry systémov, sa preto stanú nástroje umelej a rozšírenej inteligencie."

PETER BÍLIK
smart industry solution designer
Anasoft



Cloudový WMS systém je zásadný systém pre firmy, ktoré manipulujú s tovarom.
FOTO: Grit

SSI PODPORUJE PRIEMYSEL A LOGISTIKU

SSI SCHÄFER

V súčasnom období, náročnom pre logistiku a priemysel, je dôležité, aby v skladoch a továrňach bezchybne fungovala všetka technika a systémy. O podrobnostiach hovorí Elie Zita, výkonný viceprezident pre zákaznícky servis spoločnosti SSI SCHÄFER.

Nový koronavírus má veľký dopad na celý priemysel. SSI SCHÄFER je jednou z predných spoločností v oblasti intralogistiky. Ako v týchto ťažkých dňoch podporujete svojich klientov na európskom trhu vrátane českého a slovenského?

Rýchle sa rozširujúci nový koronavírus spôsobil situáciu, s ktorou je ťažké sa vyrovnať. Môžeme však ovládať spôsob, akým na ňu budeme reagovať. Už niekoľko týždňov na dennej báze spolupracujeme s internými a externými zdrojmi, aby sme zhodnotili súčasnú situáciu a vyvodili dôsledky pre našich zamestnancov, zákazníkov aj celú spoločnosť. Interná pracovná skupina je v úzkom kontaktu s našimi globálnymi produkčnými tímami a na základe najnovších správ prehodnocuje svoj postup tak, aby implementovala rýchle protiopatrenia. Pokračujeme v podpore zákazníkov formou zisťovania aktuálnych plánov alebo konzultovania nových projektov. Konzultačné a podporné činnosti prebiehajú predovšetkým telefonicky alebo virtuálne pomocou videokonferencií, aby sa minimalizovalo riziko šírenia infekcie. Takisto sme zaviedli digitálnu sadu nástrojov pre plánovanie zákazníckych systémov v reálnom čase (Customer Service & Support). A čo je najdôležitejšie, uisťujeme, že navzdory súčasným výzvam majú zákazníci naše služby a podporu nonstop k dispozícii.

Čo vaši klienti v súčasnosti najviac požadujú?

Jednoducho spoľahlivosť a kontinuitu. Vďaka medzinárodnej prítomnosti môžeme oba atribúty zaručiť aj v týchto ťažkých dobách. Dokážeme nakombinovať všetky medzinárodné servisné skupiny a pokračovať tak v poskytovaní vysoko kvalitných vzdialených služieb, a to v režime 24/7. V súčasnej situácii sme naplno sústredení na zariadenia potrebné k údržbe všetkých kritických systémov, ako sú farmaceutické distribučné centrá a podniky súvisiace so zdravotníctvom. Rovnako tak dôležité sú sektory maloobchodu a veľkoobchodu s potravinami.

Spomenuli by ste niektoré typy technickej a zákazníckej podpory, ktoré môžu zákazníci teraz využívať?

Aj v náročných časoch fungujú naše reaktívne a podporné služby nepretržite sedem dní v týždni. Prostredníctvom jediného čísla horúcej linky, e-mailu alebo nášho systému sledovania incidentov (Incident Tracking System), založeného na procesoch kompatibilných s ITIL, pristupujú zákazníci k celej škále služieb a v prípade potreby získajú rýchlu podporu. Servisní technici takisto ponúkajú pokročilú vzdialenú údržbu. Tu by som rád vyzdvihol systém SSI Augmented Support, ktorý v reálnom čase funguje ako multifunkčné mobilné video komunikačná platforma. Zaisťuje časovo a nákladovo efektívne odstraňovanie problémov a opravy. Ak je však nutná osobná návšteva, naši zamestnanci prídu priamo k zákazníkovi za predpokladu, že to umožnia platné nariadenia a bude zaistená bezpečnosť našich pracovníkov.

Uviedli by ste konkrétny prípad fungovania niektorej z ponúkaných podporných služieb?

Povedzme príklad SSI Augmented Support. Technik na mieste aktivuje tento systém, ktorý naviaže spojenie so servisným centrom SSI SCHÄFER.

Ihneď po pripojení môže začať odstraňovanie problémov. Naši špecialisti sa podrobne pozrú na hlásené chyby a priamo asistujú technikom na mieste u zákazníka, pričom problém fyzicky odstránia. Výsledkom je rýchle a efektívne riešenie problémov, minimálne čakanie, a tým pádom aj zlepšené pracovné procesy. Vďaka tejto službe ponúkame nielen lepší dosiahnuteľnosť a dobu odozvy, ale rovnako znižujeme počet servisných ciest a z hľadiska udržateľnosti takisto emisie oxidu uhličitého.

Aké sú špecifiká preventívnej služby?

Spoliehať sa len na rýchle dodávky náhradných dielov a krátku dobu odozvy už nestačí. Od reaktívneho servisu, počas ktorého podľa potreby meníme alebo opravujeme komponenty, sa posúvame k preventívnej údržbe. Naším zámerom je maximálne brániť výpadkom systému. Preventívna údržba tak môže zahrňovať napríklad výmenu opotrebovaných dielov v predom definovaných intervaloch. Pre definovanie týchto intervalov musí byť dôkladne analyzované veľké a komplexné množstvo dát.

Špeciálne vyškolení servisní technici SSI SCHÄFER prevádzajú preventívne údržbové práce pomocou počítačového systému riadenej údržby (SSI SCHÄFER CMMS – Computerized Maintenance Management System). Uľahčuje digitálne plánovanie a riadenie všetkých nevyhnutných údržbových krokov a stlačením jedného tlačidla vizualizuje činnosti, ktoré už boli prevedené. Neustála výmena dát medzi všetkými prvkami zaisťuje vytvorenie konzistentnej databázy pre analýzy, hodnotenie a udržateľného riadenia údržby. To zase znamená, že potenciál optimalizácie môže byť plno využitý a náklady môžu byť postupne znižované. Systém zákazníckeho servisu a podpory Customer Service & Support 4.0 ide ešte ďalej. Prediktívna údržba umožňuje zaviesť stratégiu údržby so servisnými intervalmi, ktoré sú ešte predvídateľnejšie a prispôsobiteľnejšie potrebám zákazníkov.

Sú v súčasnej dobe plne dostupné náhradné diela?

Našim obchodným partnerom poskytujeme neustálu a komplexnú dodávku náhradných dielov z celého sveta. Naše služby zahrňujú vytvorenie zoznamu náhradných dielov, zostavovanie balíčkov náhradných dielov, spracovanie objednávok a dodávok a opravy komponent. Balíčky dielov obsahujú ako komponenty nevyhnutné pre funkčnosť systému, tak bežné náhradné diela a spotrebný materiál, ktoré sú potrebné po dobu záruky. Ďalej vytvárame pakety komponentov presne na mieru v závislosti na špecifickú skladbu daného systému. Zákazníci môžu objednávať náhradní diela nonstop prostredníctvom nášho internetového obchodu. Komponenty sú dodávané v garantovanom čase a za pevne dané ceny. Okrem toho internetový obchod poskytuje dokumentáciu pre daný systém (archív objednávok) a v prípade konca životnosti určitého diela aktívne ponúka vhodné alternatívy.

www.ssi-schaefer.com/cs-cz

PRICHÁDZA ÉRA AUTOMATIZÁCIE POTRAVINÁRSKYCH SKLADOV

Procesy logistiky a riadenia materiálového toku sa nachádzajú uprostred éry digitálnej renesancie. Nové technológie a princípy, ktoré so sebou prináša 4. priemyselná revolúcia a nástup inteligentného priemyslu, transformujú postupy a procesy riadenia zásob, tokov a vnútropodnikovej logistiky. Sklady a skladové procesy sú často prvým krokom pri automatizácii zásobovacieho reťazca a logistiky. Výnimkou nie je ani potravinárstvo.

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Technológie z inventára štvrtej priemyselnej revolúcie ako internet služieb, virtualizácia, digitálne dvojčatá a nástroje umelej inteligencie už v súčasnosti umožňujú generačnú zmenu v riadení zásob a skladu, a to aj v oblasti potravinárstva. Integrácia zásobovacieho reťazca spojená s rozsiahlou digitálnou transformáciou vedie k implementácii riešení s širšou funkcionalitou, dynamickou škálovateľnosťou a rozšíriteľnou automatizáciou. Medzi tieto riešenia sa zaraďuje aj nová generácia WMS riešení, tzv. WES systémy (Warehouse Execution System). Ako napovedá označenie, WES je možné vnímať ako ekvivalent MES systémov pre skladové procesy a zásobovanie.

GENERAČNÁ ZMENA V RIADENÍ SKLADOV

WES systémy vnášajú do skladov a riadenia zásobovania vyššiu mieru dynamického riadenia procesov. Zároveň sú užšie integrované na ďalšie systémy vo výrobnom a materiálovom toku, ako sú napríklad MES, TMS, či QMS systémy. Inteligencia, dynamické škálovanie a flexibilná automatizácia predstavujú už dnes kľúčové vlastnosti pre zásobovacie reťazce, pričom práve WES systémy prinášajú tieto tri princípy do riadenia zásobovania a skladových procesov. „Na skladové operácie sa totiž WES systémy pozerajú ako na ucelené procesy, teda na prácu, ktorú je potrebné plánovať, rozvrhovať a riadiť," vysvetľuje Peter Bílik, smart industry solution designer v spoločnosti Anasoft, podľa ktorého vďaka tomu sa otvárajú nové možnosti pre optimalizáciu týchto procesov, ako aj ich pokročilú integráciu s ostatnými procesmi v rámci zásobovacieho reťazca. Týka sa to aj integrácie procesov poslednej míle aj vzhľadom na rozširujúci sa model omnikanálovej distribúcie. Logistika poslednej míle bude podliehať väčšej automatizácii. Súčasťou automatizačných postupov prekladísk a logistických hubov poslednej míle je implementácia princípov dynamického riadenia „chaotických" skladov, automatizácia expedície a integrácia s TMS systémami (napríklad prostredníctvom WES systémov).

SKLADOVANIE POTRAVÍN MÁ ZVÄČŠA VYŠŠIE HYGIENICKÉ NÁROKY V POROVNANÍ S INÝMI SEKTORMI.

SILNÁ POMOC ZO STRANY IT SYSTÉMOV

Výber a nasadzovanie IT systémov pre riadenie zásobovania a skladu vrátane potravinárskych závisí od parametrov skladu, počtu zamestnancov, zložitosti procesov a požiadavkách a ambíciách prevádzkovateľa skladu s potravinami. Donedávna mohli stačiť na vykonávanie elementárnych funkcií skladového hospodárstva ERP systémy, ktoré sa zväčša zameriavajú na účtovnú evidenciu skladových pohybov a sledovanie umiestnenia tovarov v sklade. Vzhľadom na zrýchľujúci sa materiálový tok, optimalizáciu kapacity skladu a jej efektívnejšie využívanie, zvyšovanie produktivity, ako aj ďalšie požiadavky znižovania prestojov a vychystávacích úkonov bez pridanej hodnoty, je implementácia komplexnejších riadiacich systémov nevyhnutná. „Obzvlášť v prípadoch, kedy dochádza k integrácii skladu s ostatnými časťami zásobovacieho reťazca," podotýka Peter Bílik.

WMS systémy sa nasadzujú aj mimo obchodno-distribučných a e-commerce firiem v rámci intralogistiky alebo výrobnej logistiky. Vzájomné prepojenie procesov mimo skladu, či už v horizontálnej línii jednotlivých procesov, alebo vertikálnej línii integrácie dátových tokov, motivuje podniky vyhľadávať modulárne a flexibilne škálovateľné riadiace systémy. Odpoveďou je práve nová generácia WES systémov s decentralizovanou architektúrou, založená na princípoch internetu vecí, digitálnych dvojčiat a prvkov umelej inteligencie (tzv. Smart Industry systémy).

MANIPULAČNÁ TECHNIKA A WMS

Do akej miery má spoločnosť Hopi SK automatizované svoje sklady? Podľa manažéra DC Madunice Mareka Brňa nemá firma automatizovaný sklad v zmysle dopravníkov. Všetky pozemné a výškové skladové operácie sú napríklad v Maduniciach vykonávané elektrickou manipulačnou technikou uspôsobenou do mrazu. Obsluha manipulačnej techniky je riadená WMS systémom, ktorý je nadstavbou informačného systému SAP. „Obsluha vozíka je vyťažovaná systémom podľa najbližších skladových miest, tak aby bola zabezpečená efektivita prejazdov a výkon zamestnanca."

V skladoch Hopi SK v Senci využívajú jednoduché dopravníky na úseku VAS (Value Added Services). Aktuálne majú rozpracované projekty na automatizáciu presunov paliet za účelom zvýšenia efektivity zamestnancov, ako napríklad spádove regály. „Sklady máme vybavené štandardným regálovým systémom, pričom používame poloauto-

Budúcnosť v oblasti automatizácie a digitalizácie skladov

„Určite to budú zmeny v riadení skladu, rovnako v stupni potreby skladových operátorov. Už dnes sú na trhu rôzne inovatívne a zaujímavé riešenia a ponúka ich aj naša spoločnosť. Napríklad uzavreté automatické skladové systémy, kde operátor len monitoruje ich správnu funkcionalitu cez podporný softvér."

MARIAN JANČÍK
logistic systems manager
Jungheinrich

Skladové operácie sú v Maduniciach vykonávané elektrickou manipulačnou technikou uspôsobenou do mrazu. Obsluha techniky je riadená WMS systémom.
FOTO: Hopi SK

matické baličky paliet a využívame systém WMS so scannermi. Začali sme realizovať projekt Lift Navigation – automatické vysunutie lyžín do požadovanej výšky," komentuje situáciu v skladoch Hopi SK Ján Baláž, manažér DC Senec. Zároveň dodáva, že v skladoch majú lisy na fólie a kartóny VAS, poloautomatické stroje na balenie tovaru do zmršťiteľnej fólie, stroje na aplikáciu dátumu spotreby a šarže, jednoduché dopravníky a poloautomatické páskovačky.

OD PRÍCHODU AŽ PO ODVOZ TOVARU

Marek Brňo opisuje logistický proces, ktorý odštartuje príjem tovaru od dodávateľov. To znamená booking do skladu (Hopi booking portál) – dodávateľ si rezervuje okno vykládky a avizuje, pre koho a koľko tovaru vezie. Nasleduje kontrola teploty a kvality tovaru na vstupe – tu snímajú tovar RF scannermi (SSCC štítky – informácia o artikle, balenie, DMT, atď.) a po kontrole a na základe MD systém priradí budúcu skladovú pozíciu. Potom prichádza potvrdenie – revízia dokladov (dodacích listov) a tvorba „príjemky". Samotné zaskladnenie predstavuje fyzické a systémové zaskladnenie prijatého tovaru na zásobu v regálovom systéme (špeciálne k skladovej lokácii – podľa pickovacieho hada) a využitie systémových zakladačov s indukčným navádzaním, RF scannerov – pritom riadenie prebieha WMS systémom. „Treba dodať, že každá skladová pozícia je autentická s vlastným evidenčným štítkom, vďaka čomu vieme, kde aký tovar je, akú má DMT a vieme trasovať," hovorí Marek Brňo a zároveň prízvukuje, že po tomto všetkom prichádza na rad vychystávka / expedícia: „Vychystanie sa realizuje taktiež podľa WMS systému a jednotlivých skladových príkazov podľa objednávok zákazníkov. Ďalej využívame pickovací had, systémové zakladače na prípravu tovaru do vychystávacej zóny (griff), picking pomocou RF scannerov. Tu tiež všetko riešime, presnejšie riadime WMS systémom. Nasleduje pridelenie práce jednotlivým pickérom podľa transportného plánu a samotná expedícia pod riadenou teplotou (expedičná zóna/spádový regál), pričom nakládky idú do predmrazených áut. Vykládka kamiónov je rozdelená podľa typu tovaru – musíme rešpektovať teplotný reťazec, čo znamená pre chladený sklad – 0–4 °C, pre temperovaný sklad - teplota do 15 °C a napokon pre suchý sklad."

Sklady v Maduniciach sú zamerané na mrazený tovar pri teplote −18 °C a menej. Tovar je v sklade rozmiestnený strategicky podľa jeho obrátky. Najväčší

INZERCIA

Naše priemyselné vráta a nakladacia technika vám pomôžu s optimalizáciou nakládky a vykládky.
Vďaka spoľahlivej a kvalitnej technike ušetríte čas aj peniaze.

objem v obrátke a skladovaní tvorí počas celého roka pekárenský sortiment. Počas letnej sezony (koniec apríla – až september) nastupujú zmrzliny. Chladený (temperovaný) sklad v Senci skladuje tovar dennej spotreby (mlieko, mliečne výrobky), tovar pre pekárenské potreby (kvasnice), pivo a sudy, fresh food (mäso a mäsové výrobky), tovar s potrebou zvýšenej cirkulácie vzduchu (plesňové syry). Suchý sklad obsahuje najmä konzervy, potraviny s dlhou dobou spotreby, cestoviny, sušené výrobky, non food, senzitivny tovar, alkohol, drogériu. BBX skladuje Food, Non Food, drogériu, nápoje, senzitívny tovar.

AMBICIÓZNE PLÁNY PRI AUTOMATIZÁCII SKLADOV

V blízkej budúcnosti budú podľa Mareka Brňa pozemné operácie v rámci príjmu a expedície nahradené dopravníkmi. Pri príjme sa zamýšľajú nad autonómnymi vozíkmi. Pribudne im automatická balička s dostatočnou kapacitou pokryť vlastné expedičné kapacity. Vzhľadom na širokú ponuku na trhu musí Hopi SK brať do úvahy rozličné požiadavky zákazníkov. To je najdôležitejšie kritérium, nakoľko musia prispôsobiť sklady paletám, obalom, ktoré u nich zákazník skladuje (big bag, europalety, neštandardné palety, nadrozmerný tovar a pod.). „Veľmi dôležitým faktorom je stabilita zákazníka a obdobie, ktoré u nás skladuje tovar. Zákazníkom, s ktorými spolupracujeme dlhšie, vieme ponúknuť špecifické riešenia skladovania, ktoré najlepšie odpovedajú ich požiadavkám. Je veľmi ťažké dať do poradia jednotlivé možnosti automatizácie, lebo všetko je prepojené na požiadavky zákazníka. Za sklad Hopi SK máme pripravené všetky projekty na realizáciu, ako po stránke kompetenčnej, tak aj projektovej," dodáva Ján Baláž.

Spoločnosť Hopi SK vo skladoch využíva viacero druhov techniky. Regálové systémy sú prispôsobené na systémové zakladače. Pozemné operácie vykonávajú nízko-zdvihové vozíky, ktorými dokážu prevážať 1 alebo 2 palety. Zároveň využívajú aj ručne vedené vysokozdvižné vozíky, ktorými obsluhujú nižšie alokované skladové pozície. „Každá technika, ktorá sa nachádza v mrazenom prostredí, je na to technicky uspôsobená," podotýka Marek Brňo. Dopĺňa ho Ján Baláž: „V sklade A používame techniku reach-truck, single/double nízkozdvižné vozíky, VZV a paletové vozíky. Aj budúcnosť vyzerá byť zaujímavo. Našu firmu čaká v blízkej budúcnosti tak digitalizácia príjmu (dokladov v papierovej forme) a automatický príjem, ako aj automatické sklady, využitie cobotov na procesovaní, AGV – presun tovaru z miesta na miesto – náhrada aktivít s nepridanou hodnotou a čo efektívnejšie využitie dopravníkov."

VOZÍKY AJ DO CHLADNÉHO PROSTREDIA

Skladovanie potravín má zväčša vyššie hygienické nároky v porovnaní s inými sektormi. Ako zdôrazňuje Martin Kozlov, produktový manažér spoločnosti Jungheinrich, bezúdržbová technológia lítium-iónových batérií vytvára zdravotne vyhovujúce pracovné prostredie v podobe čistej prevádzky bez emisii a nevyžaduje si špeciálnu nabíjaciu miestnosť. Firma pre sklady aj s potravinami má naozaj širokú ponuku manipulačnej techniky. V závislosti od požiadaviek zákazníka vie ponúknuť manipulačnú techniku, ktorá bude spĺňať kritéria prevádzky. Či už ide o špeciálne upravené vozíky do chladného prostredia, žiarom zinkované vozíky, alebo iné, na mieru šité riešenia. „Naša spoločnosť je pripravená v prípade záujmu priniesť do daného skladu, či už ide o sklad materiálu pre automobilovú výrobnú spoločnosť, či sklady pre potravinové reťazce, ako automatizáciu cez bezobslužnú manipulačnú techniku, rovnako aj digitalizáciu pomocou našich riadiacich a podporných systémov," hovorí Marian Jančík, logistic systems manager v Jungheinrich.

Spoločnosť v prvom rade ponúka vlastný skladový hospodársky systém (WMS) v dvoch variantoch, a to pre menšie, ako aj pre stredné až väčšie spoločnosti. Z pohľadu skladov majú v portfóliu ako klasické sklady s riadením cez WMS až po plne automatické paletové sklady. Pri rôznych spôsoboch skladovania sa nasadzuje, samozrejme, aj mierne odlišná technika. „Rovnako to platí pre typ a nosič skladovaného tovaru či materiálu – môže ísť ako o paletové tak policové či bedničkové (KLT) systémy. Samozrejme, všade odporúčame li-on energetický koncept pre jeho výhody voči klasickým batériám, nehľadiac na ich bezdúdržbové prevádzkovanie," konštatuje Marian Jančík.

Akú manipulačnú techniku majú v ponuke pre sklady? Ich portfólio produktov ponúka manuálne, poloautomatické a plnoautomatické zariadenia s viac ako 600 variantmi vozíkov. Už od roku 1996 po implementácii trojfázových motorov v elektrických vozíkoch sa ich technika vyznačuje vysokým výkonom a energetickou efektivitou pri minimálnych nákladoch na údržbu.

ZNAKY KOLEKTÍVNEJ INTELIGENCIE

Eliminácia zásahu ľudského faktoru v procesoch predstavuje najvyššiu formu automatizácie správy skladu. Vzhľadom na intenzívnejšiu robotizáciu skladov, ktorá sa prejavuje početnejším nasadzovaním autonómne riadených zariadení (AGV), bude podľa Petra Bílika dochádzať k zvýšenému nasadzovaniu robotov pre vychystávacie procesy. Vzniknú tak riešenia vykazujúce znaky kolektívnej inteligencie. Platforma Smart Industry systému bude v tomto prípade poskytovať infraštruktúru pre interakciu jednotlivých zariadení v distribuovanom systéme autonómneho bezobslužného skladu. „Interoperabilita zariadení, informačných systémov, dát a materiálu spolu s umelou inteligenciou moderných Smart Industry systémov otvára možnosti k autonómnej rekonfigurácii, teda nezávislej schopnosti adaptácie procesov na vnútorné a vonkajšie podnety. Práve vlastnosť samoorganizovateľnosti sa stane kľúčovou pre digitálny ekosystém skladu, nakoľko umožní nielen automatizáciu skladových procesov, ale ich celkovú autonomizáciu," zdôrazňuje Peter Bílik.

Prichádza digitalizácia a automatizácia

„Nároky na náklady a na obrátku tovaru každým rokom rastú. Automatizácia je jedným z cieľov, ako dosiahnuť udržateľný stav a byť konkurencie schopný."

MAREK BRŇO
manager
Hopi SK

Rovnako bude narastať počet a dôležitosť dronov v skladových priestoroch. Autonómne riadené zariadenia budú postupne nahrádzať inteligentne riadené zariadenia (IGV), ktoré predznamenávajú ďalšie vývojové štádium digitalizácie, kedy príde k ešte užšiemu a organickejšiemu prepojeniu informačných technológií, vrátane technológií umelej inteligencie, s prevádzkovými technológiami.

Flotily zariadení a robotov sa už nebudú len autonómne pohybovať v priestore, ale aj vďaka multi-agentovým systémom a technológii digitálneho dvojčaťa budú nezávisle plniť požiadavky na prepravu materiálu a navzájom spolu spolupracovať.

Aj vy uvažujete o ďalšej automatizácii v skladoch?
systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

Československý projekt na podporu inovácií v logistike pokračuje ďalej, aj napriek kríze!

FÓRUM LOG-IN a GALAVEČER LOGISTICKÝCH INOVÁCIÍ:

- **Fórum LOG-IN SK sa koná v rámci kongresu SLOVLOG vrátane galavečera logistických inovácií, Senec, 22. – 23. 10. 2020**
- **Fórum LOG-IN CZ, Praha, 25. 11. 2020**
- **Fórum LOG-IN SK, Bratislava, 22. 4. 2021**

OCENENIE pre najlepšiu inováciu a inovátora
www.projektlogin.com/ocenenie

WEBOVÝ PORTÁL a PROFILY NA SOCIÁLNYCH SIEŤACH

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

mesačný e-mailový NEWSLETTER
www.atozregistracia.sk/login

ROČENKA LOG-IN

Prináša prehľad toho najzásadnejšieho z inovácií v logistike na Slovensku a v Česku!

Nová ročenka LOG-IN vyjde v decembri 2020

Objednajte si tlačenú verziu: daniela.krnacova@atoz.sk

www.projektlogin.com

EFEKTÍVNE A AUTOMATIZOVANÉ LOGISTICKÉ RIEŠENIA PRE SKLADY

Trendy vzájomného prepojovania robotov s informačnými systémami začali naberať na dôležitosti. FOTO: MiR

Vývoj digitalizácie a robotizácie umožňuje organizáciám automatizovať stále viac skladových procesov a znižovať tým úzke miesta, zlepšovať ergonómii práce a zapájať zamestnancov do úloh s pridanou hodnotou. Aj preto dobe rastie počet firiem, ktoré majú záujem o flexibilnú automatizáciu internej logistiky.

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Inteligentné stroje sa stávajú ešte chytrejšími vďaka prístupu k viac dátam a zlepšujú sa v pripojení k iným strojom a systémom vrátane skladových. Tým sa stávajú skutočne užitočnými. Zatiaľ čo mnoho spoločností dosial váhalo a videlo Priemysel 4.0 len ako módne slovo, začínajú sa objavovať dodávateľské reťazce, v ktorých sú MES systémy, roboty a vychystávacie systémy prepojené, a tiež vidieť prepojenie robotov s ERP systémy vo výrobných prostrediach. Proces od objednania po výrobu a následnou prepravou a skladovaním tovaru sa dá teraz plne automatizovať. Ovplyvní to ľudské zdroje, pretože tieto spoločnosti budú chcieť zvýšiť kvalifikáciu svojej pracovnej sily a získať nových zamestnancov so schopnosťami, ktoré umožňuje internet 4.0. Hoci sa hovorí o ekonomickom spomalení, spoločnosti predsa budú investovať do inovácií, ktoré im prinesú mnoho výhod.

ZAJTRAJŠOK AUTOMATIZÁCIE BUDE EŠTE DYNAMICKEJŠÍ

Veľa firiem, ktoré pôsobia aj v oblasti logistiky, využíva naraz viacero druhov skladových systémov. Nie je výnimkou ani spoločnosť SSI Schäfer. Keďže v jej fabrike sa narába s veľa rôznymi komponentami, musia mať k dispozícii nielen klasické policové, ale aj paletové či konzolové regály. Samozrejme, využívajú aj plno automatizované sklady. „Všetky skladovacie systémy sú vyrábané našou spoločnosťou," hovorí Marek Cagala, oblastný manažér predaja pre SR spoločnosti SSI Schäfer s tým, že sklady majú odlišné podľa druhu tovaru, čo potrebujú skladovať. Akú manipulačnú techniku najčastejšie využívajú vo svojich skladoch? Vo fabrike majú k dispozícii hlavne klasické vysokozdvižné vozíky s rôznymi nosnosťami, prepravné ťahače s vozíkmi a žeriavové manipulátori. „Pre nás je veľkou výhodou tejto manipulačnej techniky rýchlosť, variabilita a presnosť," dodáva Marek Cagala.

Budúcnosť v oblasti automatizácie skladov i celkovej logistiky bude jednoznačne dynamickejšia ako je tomu dnes. Prispieva k tomu aj súčasná neľahká situácia súvisiaca s pandémiou COVID-19. Platí totiž, že kto má vo veľkej mere automatizované procesy a sklady, je a aj bude konkurencieschopnejší. Spoločnosť SSI Schäfer je preto pripravený pomôcť zákazníkom s návrhom riešenia, konzultáciami v oblasti zautomatizovania a zefektívnenia procesov v sklade alebo výrobe i samotnou dodávkou zariadení šitých priamo na mieru každého zákazníka či už automatizovaného paletového alebo prepravkového skladu, dopravníkovými systémami, výťahmi na medzipodlažné sklady, Logimatmi a podobne. „Na záver mi dovoľte spomenúť jeden aktuálny príklad nášho zákazníka v potravinárskom businesse – ktorý ma automatizovaný sklad, vie teraz oveľa rýchlejšie reagovať na zvýšený dopyt a zároveň má konkurenčnú výhodu, nakoľko pre obsluhu skladu potrebuje menej personálu, ktorí by mohol byť ohrození na zdraví," hovorí Marek Cagala.

BUDÚCNOSŤ PRINESIE VÄČŠÍ PODIEL DIGITALIZÁCIE, AUTONÓMNEHO OVLÁDANIA VOZÍKOV, ROBOTIKY A VYUŽÍVANIE UMELEJ INTELIGENCIE.

ŠTÍHLE LOGISTICKÉ RIEŠENIA ZNIŽUJÚ NÁKLADY

Pre sklady je dôležité mať správnu manipulačnú techniku. Spoločnosť Toyota Material Handling Slovensko disponuje kompletnou ponukou manipulačnej a skladovej techniky, regálových systémov a automatizovaných logistických riešení. Ak by však mali prezentovať, v čom sa odlišujú od konkurencie, tak napríklad v tom, že začali používať v rámci prezentácie svojej aktuálnej stratégie slovo „Logiconomi". O čo sa jedná? „Je to náš spôsob myslenia – naše logo ak chcete. Toyota má veľmi dobrú reputáciu vo vývoji nových prístupov v podnikaní, najdôležitejším je Toyota Production System. TPS bol základom pre takzvanú štíhlu výrobu a my sa teraz snažíme dodávať štíhlu logistiku. Vieme, že naši zákazníci majú záujem o efektívne (štíhle) logistické riešenia a snažia sa znížiť celkové prevádzkové náklady. Logiconomi to vysvetľuje veľmi dobre a máme postupy spolupráce so zákazníkmi, dodávateľmi a odborníkmi z priemyslu, ako neustále hľadať zlepšenia, ktoré vieme vyvinúť a dodať na trh," komentuje Ľuboš Imre, konateľ spoločnosti Toyota Material Handling Slovensko.

V poslednom období firme extrémne narástol počet požiadaviek spojených s možnou implementáciou princípov „Priemysel 4.0", hlavne v oblasti možnej automatizácie logistických procesov, a to naprieč všetkými priemyselnými odvetviami. Nie všetci sú však už dnes pripravení na ich implementáciu. Automatizácia je však dobrým príkladom nového myslenia a spoločnosť Toyota má v tejto oblasti vedúcu pozíciu s viac ako 30-ročnými skúsenosťami s automatizovanými riešeniami. Vďaka komplet-

nému radu automatizovaných skladových vozíkov a štandardným riešeniam šablón, ktoré zodpovedajú typickým prevádzkovým požiadavkám, firma poskytuje prístup k automatizácii jednoduchým spôsobom – metódou postupných krokov s rýchlou komerčnou návratnosťou, demonštrovanou automatizáciou procesov v rámci vlastných výrobných procesov. „Logistika sa vo svete výrazne mení a my v tejto zmene chceme hrať vedúcu úlohu. Chceme ukázať, ako prinášame túto zmenu do spoločností – krok za krokom a umožniť tak našim zákazníkom realizovať efektívnu logistiku – štíhlu logistiku," dodáva Ľuboš Imre.

NECHCÚ ZAOSTÁVAŤ V AUTOMATIZÁCII SKLADOV

Významným hráčom vo svete manipulačnej techniky pre sklady a modernizácie skladových procesov je aj spoločnosť Jungheinrich. Vo vlastnom sklade majú viac ako 70% tovaru s vlastným pohonom, zvyšok tvoria doplnky manipulačnej techniky (batérie, nabíjače). Ideálnym pomocníkom pre rýchly transport a zakladanie tovaru do regálov je vlastný nový Li-ionový vysokozdvižný vozík ERC 216zi. Ide o obratný vozík s maximálnym zdvihom 6000 mm a nosnosťou 1600 kg. V prípade nadrozmerného alebo ťažkého tovaru si dokážu vypomôcť ťažkotonážnymi vozíkmi z vlastnej prenájmovej flotily zariadení. Jungheinrich nechce zaostávať v automatizácii a digitalizácii v skladoch.

„Vždy záleží na zámeroch spoločností, ktoré v daných skladoch operujú. Naša spoločnosť je pripravená v prípade záujmu priniesť do daného skladu ako automatizáciu cez bezobslužnú manipulačnú techniku, rovnako aj digitalizáciu pomocou našich riadiacich a podporných systémov. Všetko vždy začína správne zvoleným a odladeným skladovým hospodárskym systémom WMS. Ten by mal byť vždy pripravený podporiť dobre zvolenými skladovými stratégiami logistické procesy v danom priestore. Potom sa už dá jednoducho aplikovať vhodný asistenčný/podporný systém (pick-to-light, pick-by-voice). Tie sklady, kde spoločnosti požadovali plnú automatizáciu, tak ju skutočne už obsahujú," hovorí Marian Jančík, logistic systems manager v Jungheinrich. Cieľom spoločnosti je zastrešiť automatickými riešeniami komplexne všetky logistické procesy. Znamená to skutočne digitálne spoločnosti ako vo výrobnej, tak aj v iných oblastiach v neďalekej budúcnosti.

Automatizácia a robotizácia je veľkou témou

„Pre oblasť e-commerce je automatizácia a robotizácia, ako aj nasadenie robotických systémov veľkou témou. Pomáhajú totiž sa vysporiadať s obrovskou šírkou sortimentu a rôznorodosti uskladnených produktov. Zároveň sú nápomocné pri snahe držať si rýchle tempo e-commerce biznisu vrátane sezonnych výkyvov."

LUKÁŠ BAUDYŠ
riaditeľ logistiky
Alza.cz

PREPOJENIE ROBOTOV S INFORMAČNÝMI SYSTÉMAMI

Viaceré spoločnosti pracujú na plne automatizovaných procesoch, v ktorých roboty prijímajú objednávky prostredníctvom MES alebo ERP systémy. V spoločnosti Mobile Industrial Robots (MiR) napríklad majú plne funkčné REST-API pre riadenie flotíl robotov. Ako podotýka Jesper Sonne Thimsen, obchodný riaditeľ pre región CEE vo firme MiR, už v roku 2019 boli ich autonómne mobilné roboty pre lepšiu navigáciu vybavené umelou inteligenciou. Vďaka MiR AI kamerám strategicky rozmiestneným v prostredí továrne sú roboty schopní rozoznať rôzne pohybujúce sa objekty a podľa toho reagovať. Ich navigačný systém je tak ešte agilnejší.

„Uviedli sme na trh takisto náš najrobustnejší robot MiR1000, ktorý je ideálny pre prepravu paliet s nákladom do jednej tony. Vďaka nemu sme rozšírili počet odvetví a spoločností, ktoré môžu využívať výhody autonómnych mobilných robotov. Už vidieť rastúci počet spoločností automatizujúcich svoju vnútropodnikovú logistiku. Spoločnosti si ako alternatívu k vysokozdvižným vozíkom, paletovým vozíkom alebo inému spôsobu manuálnej prepravy vyberú kolaboratívnych a autonómnych mobilných robotov, ktoré sú vybavené špičkovými modulmi či iným príslušenstvom pre prepravu tovaru v sklade alebo medzi výrobnými linkami," zdôrazňuje Jesper Sonne Thimsen. Osobne očakáva ďalší vývoj IIoT (Industrial Internet of Things) a Priemyslu 4.0, ktoré sa stanú viac realitou než víziou. Podľa neho aj na Slovensku stále viac firiem bude objavovať možnosti, ktoré im automatizácia vnútornej dopravy s AMR robotmi poskytuje.

NOVÉ TECHNOLÓGIE BY MALI BYŤ DOSTUPNEJŠIE

Vo výrobných závodoch a ich skladoch začala spoločnosť Nestlé používať automatizované riešenia, napríklad na balenie tovaru do kartónov či na palety. Ak hovoríme o zjednodušení procesov, tak spomeňme implementáciu robotických riešení v administratíve na prepisovanie rôznych dát do systému. Ľuďom tak ostal čas na iné aktivity s vyššou pridanou hodnotou. Ako podotkne Robert Kičina, corporate communication manager CZ/SK spoločnosti Nestlé Česko, rôzne nové technológie by sa mali časom zlacňovať a stanú sa dostupnejšie a viac využívané. To si však vyžaduje nové prístupy ľudí, viac technických znalostí a zručností. Čo sa týka výhodnosti automatizácie, najväčší prínos vidí v úspore času a vo zvyšovaní efektivity.

Podobný názor majú aj vo firme Alza.cz. Podľa riaditeľa logistiky Lukáša Baudyša pre oblasť e-commerce je automatizácia a robotizácia, ako aj nasadenie robotických systémov veľkou témou. Pomáhajú totiž sa vysporiadať s obrovskou šírkou sortimentu a rôznorodosti uskladnených produktov. Zároveň sú nápomocné pri snahe držať si rýchle tempo e-commerce biznisu vrátane sezonnych výkyvov. Preto aj v Alze sledujú trendy v automatizácii skladov a logistických procesov. Čo prináša najvyššiu efektivitu v rámci skladovacích procesov? „Je to kombinácia viacerých faktorov – najmä striktný poriadok v systéme a v sklade, organizácia tovaru podľa frekvencie vychystávania, kvalitný hardware a software, dobre zaškolený personál, maximálne jednoduché a priamočiare procesy, jednoduchý lay-out skladu."

Do akej miery sa prejavuje automatizácia v intralogistike?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

INZERCIA

SYSTÉMY LOGISTIKY WEB

Slovenské automobilky postupne obnovujú výrobu vo svojich závodoch.

Ale to dávno viete, pretože sme o tom písali na stránkach Systémov Logistiky už 7. mája 2020.

Vy nečítate stránky Systémov Logistiky?
Sledujte články na www.systemylogistiky.sk

Ide to jednoducho aj z mobilu!

PANDÉMIA DOSTALA AUTOMOBILOVÝ PRIEMYSEL DO RECESIE

Slovenské automobilky vyrobili minulý rok vyše 1,1 miliona áut, čím sme obhájili post svetového lídra v produkcii automobilov v prepočte na jedného obyvateľa. Tento rok sa však úspech nezopakuje. Automobilový priemysel tvrdo zasiahol „neviditeľný nepriateľ“, ktorý dal stopku výrobe vo všetkých fabrikách na Slovensku. Narušené dodávateľské a logistické reťazce navyše bránia, aby si automotive rýchlo nabral druhý dych.

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Automobilový priemysel má pred sebou ťažké obdobie, čo pocíti aj slovenská ekonomika. Kľúčové odvetvie nášho priemyslu v minulom roku malo podiel na priemyselnej výrobe takmer 50%, pričom generovalo 13,9% hrubej produkcie Slovenska. V tomto roku budú tieto čísla horšie. Pandémia koronavírusu nestopla len výrobu, ale ohrozila aj tisíce pracovných miest. Významné odvetvie nášho hospodárstva zabezpečuje 177 tisíc pracovných miest a priamo i nepriamo generuje ďalších 275 tisíc pracovných miest. Ba čo viac, následky krízy pocítili nielen subdodávatelia, ale aj logistické spoločnosti a prenajímatelia skladov.

VOLKSWAGENU POMOHOL AJ ČÍNSKY TRH

Vzhľadom na čoraz nižší počet nakazených ľudí sa ožíva slovenská ekonomika vrátane jej hlavného motora – automobilový priemysel. Všetky štyri slovenské automobilky postupne ohlásili obnovenie výroby vo svojich závodoch. Samozrejme, za prísnych hygienických a bezpečnostných opatrení. Ani v jednej fabrike už nestretnúť zamestnanca bez rúška. Do závodov nevstúpia pracovníci, ktorým pri vstupe namerajú zvýšenú teplotu. Narušené dodávateľské reťazce, ako aj oslabený trh neumožnili automobilkám, aby vyrábali vozidlá okamžite tempom, ako tomu bolo pred vypuknutím pandémie. Volkswagen Slovakia od konca mája obnovila výrobu, pričom istý čas bude musieť strpieť znížený dopyt na trhoch. K obnoveniu výroby v troch smenách sa dostala až prekonaním kritického obdobia, kedy bolo najdôležitejšie zachovať zamestnanosť. Aj preto sa spoločnosť pripojila k výzve adresovanej vláde, aby pomohla automobilkám krízu prekonať tzv. kurzarbeitom. Volkswagenu s obnovou výroby pomohol čínsky trh, keďže práve tam zvýšil predaj svojich áut. Horšou správou už je, že prepadol domáci trh – nemecký, a to medziročne až o 60%.

„NARUŠENÉ DODÁVATEĽSKÉ REŤAZCE, AKO AJ OSLABENÝ TRH NEUMOŽNILI AUTOMOBILKÁM, ABY VYRÁBALI VOZIDLA OKAMŽITE KLASICKÝM TEMPOM.“

Nemala to ľahké s obnovou výroby ani trnavská automobilka Groupe PSA Slovakia, ktorá je závislá najmä od európskeho trhu, hlavne v južných štátoch EÚ. V Španielsku a Taliansku okrem dlhodobo zatvorených showroomov sa pretrhli aj dodávateľské siete. Aj preto sa dopyt znížil o viac ako 90%. PSA naštartovala postupne výrobu, aj keď na počiatku v jednej pracovnej smene.

Výrobný proces naštartovala aj automobilka Kia Motors Slovensko v Žiline, hoci musela kvôli chýbajúcim súčiastkam aj prerušiť prevádzku. Do konca mája fungovala fabrika v dvoch pracovných smenách. Zamestnanci sa vrátili aj do nitrianskej automobilky Jaguar Land Rover, ktorá bola dlhodobo odstavená. „Veľký deň D nastal pre nás 18. mája, kedy sa pustili všetky jednotlivé technológie a začala výroba naplno bežať,“ podotkla Miroslava Remenárová z Jaguar Land Rover.

PRERUŠENÉ LOGISTICKÉ SIETE

Automobilky ukázali veľký apetít znova vyrábať, aj keď ich plány sa môžu zmeniť kvôli prerušeným dodávateľským sieťam. „Treba si uvedomiť, že pominutím výnimočnej situácie nezmizne aj kríza v ekonomike, v automobilovom priemysle nevynímajúc. Zastavenie produkcie automobiliek na Slovensku bolo spôsobené okrem zníženia objednávok, ktoré vyvolalo zatvorenie predajní prakticky na celom svete, výpadkom zamestnancov – spôsobeným karanténami a OČR, a predovšetkým zastavením výroby u dodávateľov a nefunkčnosťou logistických procesov v celej Európe. Všetky štyri automobilky museli zastaviť výrobu, lebo chýbali dodávky zo Španielska, Francúzska, Portugalska, Talianska a podobne. Preto opätovný rozbeh výroby bude závisieť od rýchlosti revitalizácie celého reťazca od dodávateľov dielov až po trh s vozidlami. Z pohľadu Slovenska musíme hovoriť o globálnych sieťach a globálnych trhoch,“ hovorí generálny sekretár Zväzu automobilového priemyslu SR Ján Pribula.

Podľa neho na Slovensku máme špecifický problém v tom, ako budú schopné firmy naštartovať výrobu v prípade, že budú nútené hromadne prepúšťať. Na Slovensku totiž na rozdiel od iných európskych krajín politika pomoci udržania pracovných miest prišla neskoro a je komplikovaná. Výška pomoci je pre automobilový priemysel nedostatočná a prostriedky do firiem stále nepritekajú. „Slovensko nemá ani systémový nástroj na riešenie takýchto situácií, ktorý ale budú mnohé firmy potrebovať v čase, keď skončí výnimočná situácia. Objemy výroby sa budú dvíhať len pomaly,“ podotýka Ján Pribula.

PREPAD SLOVENSKÉHO EXPORTU

Zdrvujúce čísla o prepade slovenského exportu, ktorý je vo veľkej miere závislý od vývozu automobilov do zahraničia, hovoria jasnou rečou. Pandémia koronavírusu už v marci zasiahla zahraničný obchod. Podľa Ľubomíra Koršňáka, analytika UniCredit Bank Czech Republic and Slovakia, koronavírus zmenil návyky domácností viac ako finančná kríza. „Vo väčšej miere sa negatívne prejavili na číslach slovenských exportérov, a tak sa bilancia slovenského zahraničného obchodu prepadla do výrazného deficitu, najväčšieho od decembra 2008.“ Zhoršenie zaznamenal aj obrat v zahraničnom obchode. Ide o pokles o viac ako 20%. Vývozy sa v porovnaní s predchádzajúcim mesiacom znížili o 22,6% a v porovnaní s rovnakým obdobím minulého roka boli nižšie o 19,2%. Pokles bol najmä v kľúčovej kategórii slovenských vývozov – pri strojoch a dopravných zariadeniach. Ich vývozy medziročne klesli o 22,8%.

PREDAJNOSŤ ÁUT SA ZNÍŽILA

Výrobcovia automobilov v súvislosti s pandémiou koronavírusu bojujú s výraznými prepadmi predajov. Náklady na komponenty pre výrobu automobilov vzrástli. Ako informuje nemecký koncern Volkswagen, vytvára to tlak na zisky v čase, keď automobilový priemysel vstupuje do hlbokej recesie. Najväčší výrobca automobilov tvrdí, že produkcia výrobcov náhradných dielov predstavuje zlomok ich kapacity. Výsledkom je, že prenášajú vyššie náklady na odberateľov. „Dodávatelia investovali do výrobných zariadení pre veľké objemy produkcie,“ hovorí člen predstavenstva pre nákup spoločnosti Volkswagen Stefan Sommer.

Európska asociácia výrobcov automobilov (ACEA) – zastupujúca 16 hlavných európskych výrobcov

Volkswagen Slovakia postupne a za prísnych hygienických opatrení obnovila výrobu vo všetkých svojich troch slovenských závodoch.
FOTO: Volkswagen Slovakia

Slovensko je prípadnými podpornými schémami ohrozené dvojnásobne

„Okrem hrozby prebytku na trhu s jazdenými vozidlami v krajinách, v ktorých sa podporné mechanizmy naštartujú, naša legislatíva v oblasti registračných poplatkov vozidiel je nastavená tak, že zvýhodňuje registrácie starších vozidiel a teda aj ich dovozy.“

JÁN PRIBULA
generálny sekretár ZAP SR

osobných a nákladných automobilov, dodávok a autobusov – zadefinovala základné princípy, nevyhnutné pre úspešné opätovné naštartovanie automobilového priemyslu, ktoré budú mať zásadný význam pre hospodárske oživenie kontinentu. „Je v záujme Európy, aby sa toto kľúčové strategické odvetvie nielen zotavilo, ale aj revitalizovalo. Tieto pravidlá očakávajú, že kroky na revitalizáciu priemyslu bude potrebné koordinovať na európskej úrovni s cieľom výrazne prispieť k priemyselnej stratégii EÚ a naplneniu cieľov Európskej zelenej dohody (European Green Deal),“ zdôrazňuje Ján Pribula.

VÝROBCOVIA BY PRIVÍTALI ŠROTOVNÉ

Pri boji s výrazným poklesom predajov navrhujú viaceré automobilky, a to nie len u nás, návrat k tzv. šrotovnému. Šéf automobilky BMW Oliver Zips v tejto súvislosti hovorí o „inovačnej prémii“, ktorá môže podporiť hospodársky rast a predajnosť áut. Niektorí odborníci varujú, že ak sa nič nezmení, tak náklady na komponenty na výrobu vozidiel porastú, pričom automobilky – ktoré sú ešte aj pod tlakom emisných limitov – budú musieť v priebehu dvoch rokov zvýšiť predajné ceny motorových vozidiel.

Ako súčasť akčného plánu automobilový sektor volá po koordinovanom systéme obnovy pre všetky typy a kategórie vozidiel v celej EÚ. „Týmto sa zvýši dopyt súkromného aj podnikateľského sektora, podporí sa oživenie hospodárstva a urýchli sa aj výmena vozového parku na európskych cestách. Nákupné a investičné stimuly by sa mali zakladať na podobných kritériách v celej Európe a mali by byť financované na národnej úrovni, ako aj z prostriedkov EÚ. Tieto opatrenia by mohli byť efektívnejšie zavedením 'šrotovného' a mali by zohľadňovať ciele spoločnosti v oblasti klímy a efektívneho využívania zdrojov vzhľadom na ekonomický dopad. Opatrenia hovoria aj o princípoch podpory rozvoja trhu, pričom v línii vízie Green Deal by mala byť podporená čistá mobilita – vozidlá s nízkymi alebo nulovými emisiami,“ hovorí Ján Pribula s tým, že ZAP SR ako pridružený člen ACEA podporuje tieto iniciatívy a bude presadzovať zavedenie podporných schém na rozvoj trhu (šrotovné) aj na Slovensku.

UPREDNOSTŇUJEME OJAZDENÉ AUTÁ

Neprepadol len predaj nových, ale aj starších áut. Na strane druhej síce stojí slovenská ekonomika na automobilovom priemysle, no napriek tomu sa väčšina z vyrobených áut vyvezie do zahraničia. Domáci paradoxne stále viac uprednostňujú jazdené vozidlá pred novými. Horšie je, že u obyvateľstva prevláda názor: „jazdené autá dovezené z Nemecka sú kvalitnejšie a za rozumnú cenu“. Lenže aj v tomto prípade platí staré známe, že „nie všetko, čo sa blyští, je zlato“. Množstvo zahraničných majiteľov sa totiž zbavilo vozidiel, ktoré sa pre zlé emisie viac nemohli dostať do miest. „Nehovorím, že sú všetky zlé, ale problém je, že ku nám ide všetko problematické,“ konštatuje Jozef Knopp, predseda Asociácie overovateľov vozidiel (AOV).

Na Slovensku je podľa ministerstva vnútra evidovaných viac ako 2,4 miliona vozidiel do 3,5 tony a z toho je približne 1 milion dovezených. To je takmer polovica vozidiel, ktoré jazdia po našich cestách. „Našim záujmom je, aby pokiaľ bude na európskej úrovni politika obnovy vozidlového parku smerom k zelenej mobilite koordinovaná, boli podporné schémy spojené so šrotovaním vozidiel, ktoré budú pri tejto príležitosti vyraďované. Nevidíme ako zmysluplné, aby sa takéto vozidlá presúvali ďalej do krajín strednej a východnej Európy, prípadne do Afriky, ako je tomu dnes. Cieľom by nemala byť zelená západná Európa, ale globálne zníženie emisií z dopravy. V opačnom prípade by to mohlo byť vnímané ako trochu zvláštny príspevok k zelenšej planéte zo strany Európy, resp. jej jednotlivých krajín,“ dodáva Ján Pribula.

Aké opatrenia by najviac pomohli automobilkám?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

inzerce

FORMÁCIA 48 MANIPULAČNÝCH VOZÍKOV NA PRESUN DINOSAURA.

ALE KDE TO MÔŽETE NÁJSŤ?

ALTERNATÍVNE POHONY BUDÚCNOSŤOU PRE ZÁSOBOVANIE V MESTÁCH

Článok pripravil Tomáš Szmrecsányi

Logistické a prepravné firmy sa stále viac zamerajú na zelené alternatívy. Platí to najmä v prípade zásobovania v mestách. Cielia na udržateľnosť a zníženie uhlíkovej stopy vrátane rozširovania svojich flotíl o vozidiel na elektrický, respektíve alternatívny pohon. Situácia ohľadne zbavenia sa vozidiel, ktoré fungujú na klasické naftové pohony, však vôbec nie je taká jednoduchá.

V súčasnosti žije v mestách viac ako polovica svetovej populácie a podľa očakávania odborníkov podiel obyvateľov v mestách v nadchádzajúcich desaťročiach naďalej porastie. Rast počtu ľudí je spojený aj s dopravným preťažením a znečistením ovzdušia emisiami, ktoré sú odrazom aj rastúceho dopytu po e-commerce a zavedenia nových podnikateľských modelov, akým je napríklad zdieľanie jázd. Preto sa snažia aj firmy pôsobiace v oblasti zásobovania v mestách sa prispôsobiť novým podmienkam a moderným trendom čo sa týka podnikania a ochrany prírody.

OPTIMALIZÁCIA ZÁSIELKY NA PRVOM MIESTE

Ekologický rozmer pri riešení zásobovania obyvateľstva mestách je čoraz viac badateľný aj na Slovensku. Hoci využívanie klasických pohonov v rámci dopravy je jednoduchšie a z istého uhľa pohľadu aj lacnejšie, viaceré spoločnosti si uvedomujú, že aj ony musia niesť spoločenskú zodpovednosť pri ochrane životného prostredia. Aj preto sa snažia minimálne postupne zavádzať do svojich flotíl čím viac dopravné prostriedky, ktoré menej znečisťujú ovzdušie ako dobre známe naftové motory. Spoločnosť Gefco pri mestských typoch prepráv využíva viaceré druhy techniky, a to od kamiónov cez sóla až po dodávky. Vhodný typ vozidla sa vždy určí v závislosti od požadovaných objemov závozov s dôrazom na ich efektívne využitie. „Vždy sa snažíme optimalizovať zásielky do jednotlivých áut tak, aby sme ich mali úplne vyťažené a eliminovali sme tak posielanie viacerých áut do tej istej oblasti. S ohľadom na životné prostredie je naším cieľom efektívne vyťažovať autá, ktoré máme k dispozícii. Pri výbere vhodného typu auta je dôležitá aj emisná trieda, kde preferujeme Euro VI," hovorí Ivana Košianová, cluster procurement manager spoločnosti Gefco.

V poslednom období eviduje Gefco nárast obmedzení v mestách na určité typy dopravných prostriedkov podľa emisnej triedy a takisto aj celkovej hmotnosti. Mestá sa snažia eliminovať pohyb kamiónov v oblasti ich centier a vyžadujú špeciálne povolenia na vstup do určitých oblastí. Príkladom z okolitých krajín je centrum Budapešti. Ako sa s tým vyrovnáva firma Gefco? Využíva typy pohonov podľa aktuálnej ponuky trhu. Ešte stále sú to však

Rozširovanie flotily bezemisných dodávok a alternatívne spôsoby doručovania pomáha DPD SK napĺňať stratégiu znižovania záťaže pre životné prostredie.
FOTO: DPD SK

MARCIN KRZAK
country manager large UPS pre Českú republiku, Slovensko a Ukrajinu

UPS tradične prevádzkovala širokú škálu naftových vozidiel pre prepravu zásielok

„Preprava zásielok tvorí značnú časť nášho vozového parku dodávok v Európe. V roku 2020 pokračujeme v rozširovaní nášho „mobilného laboratória" – vozového parku UPS s viac ako 10 tisíc vozidiel na alternatívne palivá a pokročilé technológie zahrňujúcich vozidlá na elektrický a hybridne elektrický pohon, hydraulické hybridy, vozidlá na etanol, stlačený zemný plyn (CNG), zemný plyn (LNG), obnoviteľný zemný plyn (RNG), bionaftu a propán."

zväčša dieselové motory napriek tomu, že skúšali i vozidlá s alternatívnymi pohonmi ako CNG alebo LNG. Aktuálne sa, vzhľadom na rozvinutejšiu infraštruktúru na Slovensku a na rýchlejšiu návratnosť investície, javí ako perspektívnejšie skôr CNG.

VYBUDOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY NEVYHNUTNOSŤOU

Hlavným limitujúcim prvkom čo sa týka spôsobu zásobovania v mestách je (ne)dostatočná infraštruktúra. „Myslíme si, že ak bude vybudovaná dostatočná infraštruktúra a bude nastavená podpora či zvýhodnenie pre dopravcov, ktorí uprednostnia alternatívne typy pohonov s využívaním zemného plynu, budúcnosť v mestách sa bude uberať práve týmto smerom. Využitie alternatívnych pohonov dnes ešte stále vyžaduje pomerne vysokú počiatočnú investíciu pri ich zabezpečení a dopravcovia nie sú zatiaľ na zmenu adekvátne motivovaní. V rámci cieľov znižovania emisií a s ohľadom na životné prostredie je však otázka času, kedy tieto typy pohonov začnú v mestách pribúdať," upozorňuje Ivana Košianová.

Sú alternatívne pohony budúcnosťou pre dopravu a zásobovanie v mestách? V segmente, v ktorom pôsobí aj Gefco v rámci zásobovania, to skôr vidí odborníčka na CNG a LNG pohony. „Elektriku v nákladnej doprave si v dohľadnej budúcnosti nevieme zatiaľ predstaviť. Reálnejšie vidíme CNG ako ekologickú alternatívu ku klasickým palivám. Máme informácie, že nad týmto pohonom uvažujú aj niektorí dopravcovia, s ktorými spolupracujeme."

VPLYV DOPRAVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE

Elektrické pohony vo väčšej miere využíva v slovenských mestách spoločnosť DPD SK. V súčasnosti sú v pohybe už 32 dodávok s elektrickým pohonom. Najviac, až 29 vozidiel, má firma od slovenského výrobcu Voltia. Sú postavené na báze vozidiel Nissan eNV200 a svojimi parametrami plne vyhovujú dnešným potrebám mestského doručovania balíkových zásielok. Pri svojej kompaktnej veľkosti disponuje v porovnaní s ostatnými elektromobilmi vo svojej kategórii až dvojnásobným objemom nákladného priestoru, a to 8 m^3, 580 kg užitočnej nosnosti a dojazdom až 200 km na jedno nabitie batérie, pričom neprodukuje žiadne emisie CO_2. Okrem toho má spoločnosť vo flotile Citroën EPV s nákladným priestorom až 12 m^3 a dva Nissany NV200, ktoré slúžia zákazníkom expresnej služby City Servis.

V EURÓPSKYCH MESTÁCH JE ČORAZ DÔLEŽITEJŠIA OTÁZKA VPLYVU DOPRAVY NA ŽIVOTNÉ PROSTREDIE.

V európskych mestách je čoraz dôležitejšia otázka vplyvu dopravy na životné prostredie. Najmä v mestskom prostredí je každý jeden nový elektromobil prínosom k čistejšiemu vzduchu, ktorý dýchame. Samozrejme, každé vozidlo musí mať vhodné parametre pre konkrétny účel, na ktorý ho plánujú prepravné firmy využívať. Týka sa to najmä veľkosti nákladného priestoru, dojazdu na jedno nabitie, ale aj možností pri manipulácií s nákladom. „V uliciach bratislavského centra doručujeme zásielky prostredníctvom cyklokuriéra. Ten má k dispozícii špeciálny elektrický cargo bicykel s nosnosťou až 300 kg. Ide o efektívny spôsob, ako doručiť zásielku ku konečnému adresátovi," dodáva Peter Pavuk, generálny riaditeľ DPD SK.

ROZŠIROVANIE FLOTÍL BEZEMISNÝCH DODÁVOK

V mnohých európskych mestách sa zavádzajú regulácie v súvislosti s čistotou ovzdušia. Dopravné firmy sa im preto musia prispôsobiť. Spoločnosť DPD SK sa už v roku 2012 zaviazala, že každý jeden balík na svete doručia uhlíkovo neutrálne bez dodatočných nákladov pre zákazníka. „Ako vôbec prvá kuriérska spoločnosť doručujeme zásielky výlučne bezemisnými vozidlami v Paríži, jednom z najväčších miest v Európe. Túto skúsenosť chceme prenášať aj do iných oblastí. Vozidlá s klasickým pohonom nahrádzame za elektromobily postupne všade tam, kde je to možné. Našim cieľom je čo možno najrýchlejšie znižovanie emisií na minimum," podotýka Peter Pavuk.

Podmienky pre doručovanie v mestských oblastiach sa sprísňujú a vplyv budú mať aj rastúce dopravné obmedzenia. Viaceré spoločnosti budúcnosť vidia v kombinácií elektrických vozidiel a cyklokuriérov. Tento spôsob dopravy sa stáva rýchlejším a efektívnejším v husto obývaných centrách miest. Peter Pavuk je presvedčený, že prechod výlučne na elektrické dodávky v mestách je možný v relatívne krátkom čase. Dôležité je mať pripravenú infraštruktúru, napríklad na dobíjanie. Obmedzenia sú však aj v tom, ako rýchlo vedia výrobcovia dodať na trh dostatočné množstvo elektrických vozidiel s požadovanými parametrami. „Ponuka vozidiel vhodných na doručovanie je stále obmedzená. Posun vo vývoji, napríklad batérií s vyšším dojazdom, by pomohol zvýšiť podiel elektromobilov v našich mestách," tvrdí šéf DPD SK.

Menej optimistickejší sú už firmy, ktoré využívajú k zásobovaniu v mestách väčšie nákladné vozidlá, pre ktorých ešte efektívny elektrický pohon neexistuje. Navyše pravdou je, že ekologická šetrnosť nie je lacná záležitosť a vo finále ju musí niekto zaplatiť. Zvýšiť cenu prepravy v zmysle širšieho využitia vozidiel na alternatívny pohon je aj z toho dôvodu problematické. Aj preto je v spoločnosti Geis SK väčšie rozšírenie alternatívnych pohonov limitované vysokými obstarávacími nákladmi. Čo sa týka elektromobility, je na miesta obava ohľadne problematickosti otázky ekologickosti tohto spôsobu dopravy. Ako totiž upozorňuje Marian Vaculčiak, prevádzkový riaditeľ Geis SK, jedna vec je zníženie emisií v mieste použitia techniky poháňaných elektrinou, ale dôležité je zamyslieť sa aj nad ekológiou výroby samotnej elektriny, výroby batérií, a hlavne ich likvidáciou po konci životnosti. „Verím, že to sú problémy, na ktorých pracujú tímy vedcov a vývojárov a podarí sa ich v budúcnosti vyriešiť."

DORUČOVANIE V ÚZKYCH ULICIACH

Spoločnosť UPS ponúka prepravné riešenia v podobe elektrických vozidiel, dopravných bicyklov, prepravných trojkoliek a ďalších, ktoré sú prevádzkované s nulovými emisiami. Prepravné prostriedky s pedálmi sú lepšie ovládateľné než dodávky na prepravu zásielok a často sa dostanú do miest, kam iné vozidlá nemôžu, ako sú napríklad cyklocesty, chodníky pro peších a úzke ulice. Sú ideálne pre zaistenie opätovných dodávok v husto obývaných mestských oblastiach. „To, čo začalo jedným elektrickým bicyklom (eBike) v nemeckom Hamburgu, sa rozšírilo do viac ako 30 pilotných projektov v mestách po celom svete. Technológie, zvyklosti a konštrukčné riešenia sú základom zásielkových vozov či bicyklov, ktoré UPS používa pre doručovanie v mestách. Infraštruktúra, náklady a mapovanie ciest sú kľúčovými podmienkami, ktoré rozhodujú o využití konkrétneho prepravného prostriedku. Firemná flotila UPS sa totiž prispôsobuje potrebám konkrétneho trhu," konštatuje Marcin Krzak, country manager large UPS pre Českú republiku, Slovensko a Ukrajinu.

Väčšina firiem citlivo vníma dopad vlastného podnikania na životné prostredie. Aj UPS sa snaží

vyhľadávať prepravné riešenia, ktoré vedú k znižovaniu tohto dopadu v mestských oblastiach. Pretože ich prepravné operácie závisia na vozidlách a lietadlách, v celosvetovom meradle, je prioritou spoločnosti, aby jej prepravné siete boli maximálne efektívne a ekologické. „Naša integrovaná sieť a rozsah našich služieb nás núti efektívne prepravovať zásielky pre mnoho našich zákazníkov v mestských oblastiach. Udržateľný spôsob prepravy so znižovaním intenzity emisií v dodávateľských reťazcoch po celom svete prináša výhody nielen UPS, ale takisto našim zákazníkom. Vzhľadom k ďalekosiahlym dopadom našich aktivít si UPS stanovila ambiciózny cieľ znížiť absolútne emisie z našich celosvetových pozemných operácií o 12% do roku 2025. Ten je v našej výročnej správe o udržateľnosti podporený tromi cieľmi zameranými na využitie obnoviteľných palív a nových technológií v našich prevádzkach: v roku 2020 bude jedno zo štyroch nakúpených vozidiel používať alternatívne palivo alebo pokročilé technológie; do roku 2025 bude 40% všetkého pozemného paliva pochádzať z iných zdrojov než konvenčných palív a 25% z celkovo využívanej elektriny bude pochádzať z obnoviteľných zdrojov," hovorí Marcin Krzak.

ALTERNATÍVNE POHONY ČORAZ VIAC V KURZE

Vzhľadom k tomu, že sa svetová populácia stále viac urbanizuje a mestské centrá sú stále viac preplnené, je dôležité, aby logistické spoločnosti ponúkali prepravné riešenia, ktoré kombinujú komfort pre spotrebiteľa a súčasne znižujú emisie a zaťaženie. Jedným z riešení je miesto UPS Access Point, ktoré rieši problém mestskej logistiky zefektívnením dodávok a znížením potreby opätovného doručenia, keď vodič nezastihne zákazníka doma. Zlúčením zásielok a ich doručením na jedno miesto UPS Access Point sa znižuje počet opätovných doručení i počet zastávok. Štúdia realizovaná Flanderským inštitútom pre logistiku v roku 2009 podľa Marcina Krzaka ukázala, že model zberného miesta je z pohľadu udržateľnosti lepší ako model doručenia zásielok domov. Ak si zákazník príde vyzdvihnúť zásielku autom, môže znížiť emisie uhlíku u jednej zásielky o 60%, ak príde si ju vyzdvihnúť pešo, ide o 81% pokles.

V kontexte širšieho globálneho trendu diverzifikácie fosílnych palív investuje UPS v oblasti logistiky do alternatívnych a ekologických prepravných možností, ako sú e-bicykle a elektrické malé prepravné vozidlá, ktorými nahradzuje prepravné dodávky, kedykoľvek je to možné. Ciele udržateľnosti umožňujú sa zamerať na to, čo nás v budúcnosti čaká. V roku 2016 UPS stanovila nové, viacročné celofiremné ciele. Tie cielia na dopady životného prostredia, pokročilé bezpečnostné programy a na podporu komunít, v ktorých žijeme a pracujeme, so zvláštnym dôrazom na malé podniky, ktoré pôsobia v nekonvenčných mestských oblastiach.

Elektromobil prínosom k čistejšiemu vzduchu

„Používanie elektrických dodávok v mestách a zavedenie cyklokuriéra je jedným zo spôsobov, ako naša spoločnosť podporuje svoj záväzok doručovať všetky zásielky do cieľa bez uhlíkovej stopy."

PETER PAVUK
generálny riaditeľ
DPD SK

Rozvoj elektromobility môžu pozitívne ovplyvniť aj štátne stimuly. Štát má viacero možností ako alternatívny pohon vozidiel podporiť. Môže sa jednať o daňové výhody alebo naopak uplatnenie zákazov vjazdu vozidiel so spaľovacími motormi, napríklad do centier miest.

PROBLÉMY S KOMERČNÝM NABÍJANÍM

Z výskumu UPS realizovaného v spolupráci s Greenbiz vyplýva, že stále viac prevádzkovateľov komerčných vozových parkov sa snaží elektrifikovať. Veľa z nich však čelí výzvam, ktoré sa väčšinou týkajú nedostatočného vybavenia logistických centier. Celkom 92% podnikov oslovených v prieskume uviedlo, že ich centrá nemajú vybavenie pre komerčné nabíjanie, čo predstavuje významnú prekážku pre elektrifikáciu v celom odvetví. Spoločnosť UPS čelila tejto veľmi náročnej výzve v Londýne. Navzdory úsiliu o elektrifikáciu vozového parku nebol centrálny sklad v Camdene dobre vybavený pre komerčné nabíjanie a miestnej elektrickej sieti chýbala kapacita pre súčasné nabíjanie všetkých elektrických vozidiel. Aby túto výzvu zvládli, spojili sa s britskými energetickými spoločnosťami UK Power Networks a Cross River Partnership a zaistili financovanie prostredníctvom vládnej Kancelárie pre nízkoemisné vozidlá. Spoločne vyvinuli operačný systém „inteligentnej rozvodnej siete" v rámci projektu Smart Electric Urban Logistics. Ten umožňuje nabíjanie elektrických vozidiel pomocou riadiacich algoritmov v reakcii na kapacitu rozvodnej siete. Vďaka tejto technológii dochádza k nabíjaniu celej flotily elektrických vozidiel bez nutnosti nákladnej a komplikovanej modernizácie elektrickej siete.

NEMECKÁ POŠTA A ELEKTRICKÉ VOZIDLÁ

Realizácia projektu SEUL spoločnosti UPS predstavuje zásadný zlom ohľadne efektívneho nasadenia elektrických vozidiel po celom svete. Projekt ukázal, že zatiaľ čo počiatočná investícia spojená s elektrifikáciou vozového parku môžu byť vysoké, celkové náklady spojené s prevádzkou týchto vozidiel sa značne zníži po zohľadnení priamych a nepriamych nákladov a úspor po celú dobu životnosti vozidla.

Nie každej spoločnosti sa však darí v efektívnom a v úspornom prechode na elektrické vozidlá. Príkladom je nemecká pošta, ktorá končí s výrobou elektrických dodávok. Doručovateľská spoločnosť DHL oznámila, že nebude ďalej pokračovať s výrobou ľahkých dodávok značky StreetScooter, ktoré mali byť návodom, ako znížiť cenu elektromobilov. Príbeh sa začal v roku 2014, keď Deutsche Post patriaca pod DHL oznámila, že svoju flotilu približne 70-tisíc doručovateľských dodávok chce elektrifikovať a prejsť na nulové emisie. Nemecká pošta sa rozhodla podporiť a neskôr odkúpiť startupovú spoločnosť StreetScooter, ktorá dokázala elektrické dodávky vyrobiť lacnejšie.

Dodávky mali priniesť DHL zisk v podobe výroby pre ďalších záujemcov. Po sľubnom štarte dokázal StreetScooter v roku 2018 vyprodukovať 4214 dodávok. Finančná riaditeľka Deutsche Post Melanie Kreisová však priznala, že celý projekt len prehlbovala stratu.

Ako ste spokojní s čistotou ovzdušia v centrách slovenských miest?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

INZERCIA

SYSTÉMY LOGISTIKY

Pandémia koronavírusu už v marci výrazne zasiahla aj slovenský zahraničný obchod.
Ale to dávno viete, pretože sme o tom písali na našom facebookovom profile už v máji 2020.

Vy ste na Facebooku, ale náš profil nesledujete?
Staňte sa naším fanúšikom!

Ide to jednoducho aj z mobilu!

Linde Material Handling

Linde

Je to RIADIACA VEŽA.

It's a Linde.

Sledujte Vaše vozíky digitálne!

Viac o NOVÝCH digitálnych vysokozdvižných vozíkoch Linde na:
http://www.linde-mh.sk/pages/riadiaca-veza

AUTOMATIZÁCIA UMOŽŇUJE E-SHOPOM EFEKTÍVNY SKLADOVÝ MANAŽMENT

Modernizácia skladov vo veľkej miere zasiahla aj svet e-commerce. Jej význam sa ešte viac zdôraznil v dobe pandémie koronavírusu, ktorá v obrovskej miere vyskúšala schopnosti i možnosti e-shopov. Vzhľadom na zatvorené kamenné predajne ľudia museli oveľa viac nakupovať cez internetové obchody. A tie museli nápor zákazníkov zvládnuť aj vo svojich skladoch.

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Nárast e-commerce, a tým pádom aj intenzívnejšie využívanie skladov pre e-shopy v poslednej dobe je faktom. Ba čo viac, ďalší rast záujmu o sklady predpokladá Tomáš Ostatník, director business development spoločnosti Go Asset Development. „Sklady typu Amazon či Alza sa budú iste zväčšovať. Zrejme budeme vidieť viac skladov čoskoro aj vo väčších mestách. Nárast skladov mestskej logistiky príde hlavne kvôli tomu, že si ľudia aj vďaka súčasnej situácii zvykli mať svoje nákupy rýchlejšie cez internet.“

PANDÉMIA VÝRAZNE POSILNILA VÝZNAM E-COMMERCE

So situáciou, ktorá vznikla okolo vírusu COVID–19, nikto nepočítal. Aký to bude mať dopad na realitný trh, je teraz ťažké povedať. V spoločnosti 108 Agency momentálne na jednej strane pomáhajú niektorým klientom vyriešiť krátkodobý prenájom, kvôli zvyšujúcemu sa objemu tovaru v skladoch, ale na druhej strane sa im ozvali klienti, ktorí potrebujú pomôcť s vyjednaním odkladu nájmu.

„Očakávam však, že zo strednodobého horizontu sa udeje niekoľko vecí: potravinový retailisti posilnia svoju prítomnosť v online svete, lebo nákup potravín cez internet sa stane viac populárnym. Nadnárodné výrobné spoločnosti, ktoré majú svoje továrne v Číne, budú viac diverzifikovať výrobné kapacity do iných krajín a významné e-shopy sa budú snažiť nájsť dodávateľov bližšie k odbytovým trhom. Tieto, ale aj iné faktory budú vplývať na vývoj realitného trhu u nás, ale aj v okolitých krajinách po odznení koronavírusu,“ komentuje situáciu Jakub Velko z 108 Agency. Rozšírenie skladov pre e-shopov súvisí aj s rozšírením typov tovaru, ktoré internetové obchody začali po prepuknutí pandémie koronavírusu ponúkať. Dobrým príkladom je spoločnosť Alza.cz, ktorá prvýkrát po 25 rokoch začala ponúkať vybrané trvanlivé potraviny. Snažila sa tak vyhovieť požiadavkám zákazníkov so záujmom o bezkontaktné doručenie potravín a možnosť nakúpiť pre svojich rodičov a prarodičov na diaľku s doručením až domov. „Uvedomujeme si, že nakupovanie cez internet teraz môže pomôcť všetkým domácnostiam viac dodržovať prísne bezpečnostné opatrenia. Napriek tomu, že aj v Alze prechádzame extrémne náročným obdobím, kedy sú všetky systémy maximálne zaťažené, snažíme sa zákazníkom čo najviac pomôcť a vyjsť im ústrety nielen bezpečnostnými opatreniami, ale aj rozšírením ponuky, ktorá u nás nie je bežná,“ vysvetľuje Petr Bena, obchodný riaditeľ Alza.cz s tým, že v ponuke sú len vybrané produkty, približne 1200 druhov tovaru, ktoré je firma schopná aj skladovať v požadovaných podmienkach a prepravovať k zákazníkom štandardnou cestou bez nutnosti chladenia či iného špeciálneho režimu.

AUTOMATIZOVANÉ SKLADY PODMIENKOU ÚSPECHU

Do akej miery má automatizované sklady spoločnosť Alza.cz a vďaka čomu vlastne dokáže nápor nakupujúcich aj vo svojich skladoch zvládať? „Vo väčšine našich skladov je maximum pohybu zaistený pomocou plne automatizovaných valčekových či pásových dopravníkov, automatických zakladačov a manipulačnej techniky. Tovar príde do tzv. pickovacej a potvrdzovacej stanice, kde dochádza k uloženi novo prijatého tovaru do regálov či k prípadnému vychystaniu, tzv. vypickovanie tovaru do zákazníckej prepravky. To potom po pásu pokračuje sama na ďalšiu stanicu až k baleniu, expedícii a naloženiu do kontajnerov a áut,“ vysvetľuje Michal Ondomiši, riaditeľ logistiky Alza.cz. Klenotom firmy je plno automatizovaný sklad, tzv. SCM (Schäfer Miniload Crane)

Pre každý typ produktu je vhodný alebo použiteľný iný typ dopravníka. V Alza.cz používajú valčekové trate, pásové dopravníky i ďalšie typy.
FOTO: Alza.cz

Komplexné riešenia

„Vieme dodať zákazníkovi komplexné riešenie od policových regálov, paletových regálov, skladovacích veží Logimat, dopravníkových systémov až po 42 metrov vysoké plno automatizované sklady s vlastním WMS systémom. Pekným príkladom automatizácie je e-shop spoločnosti Alza, v ktorej sme implementovali niekoľko našich systémov.“

MAREK CAGALA
oblastný manažér
predaja pre SR
SSI Schäfer

který je nadstavbou informačného systému SAP. Ide o pickovaciu vež, ktorá sa bežne pohybuje rýchlosťou 3,5 m/s medzi prepravkovými regálmi a zvládne až 400 pickov za hodinu a odber tovaru prebieha na Pick to Tote stanici.

PRICHÁDZAJÚ NOVÉ TRENDY V SKLADOVACÍCH PROCESOCH

Vo väčšine skladov veľkých e-shopov, vrátane spoločnosti Alza.cz, neustále sledujú nové trendy a overujú všetky možnosti nasadenia automatizácie a robotiky v skladových prevádzkach. Hlavným cieľom je získať schopnosť využiť najnovší vývoj v tejto oblasti, ktorá taktiež prispieva k rastu firiem aj ku zvýšeniu konkurencieschopnosti na trhu. „Zároveň tým sledujeme aj riešenie súčasnej situácie na personálnom trhu, kde sa nedá očakávať zásadná zmena. A ako to vyzerá s digitalizáciou našich skladov a procesov skladovania? Najlepšie sa nám osvedčuje kombinácia čítačiek čiarových kódov a technológie (dopravníkové pásy) a systémy riadenia skladu (WMS – u nás interne riešené). Sledovanie pohybu tovaru je plne integrované do systému riadenia skladu a technológií,“ hovorí Michal Ondomiši.

Pre úspešné a rýchle spracovanie využívajú v skladoch Alza.cz takisto prvky EDI (Electronic Data Interchange), ktoré im dovolí tvoriť automatizované alebo semi-automatizované objednávky produktov už pre konkrétne sklady. Podobne je to aj ohľadne dodacích listov, faktúr, potvrdzovacích správ či dobropisy. „Teda zavádzame tým kompletný paperless processing na vstupu i výstupu. S tým je spojený prenos master dát o každom z objednaných produktov, ako sú EANy, sériové čísla, rozmery, váha, expiracia, atď.“

VYUŽÍVANIE DOPRAVNÍKOV JE KĽÚČOVÉ

Aké dopravníky sú najefektívnejšie do skladov? Pre efektívne premiestňovanie a vychystanie tovaru v logistickom centre je zásadná rôznorodosť produktov. Pre každý typ produktu teda v súvislosti s veľkosťou aj hmotnosťou je vhodný alebo použiteľný iný typ dopravníka. V Alza.cz preto používajú valčekové trate, pásové dopravníky i ďalšie typy.

Pre mnohé automatické systémy je využitie dopravníkov kľúčové. Platí to pre automatické paletové silá, projekty s bezobslužnými vozíkmi do veľmi úzkych uličiek (systémové vozíky) a rovnako pre triediace či vychystávacie priestory niektorých skladov.

ĎALŠÍ VÝVOJ V AUTOMATIZÁCII SKLADOV PRINESIE VÄČŠÍ PODIEL DIGITALIZÁCIE, AUTONÓMNEHO OVLÁDANIA VOZÍKOV A ROBOTIKY.

„Záleží však vždy na potrebách spoločností na trhu o aký typ automatizácie budú mať záujem. Podľa nás by sme sa mali uberať smerom, kedy sa vylúčia z procesov jednotvárne, opakované a iné druhy práce s nižšou pridanou hodnotou. Tieto toky by sa práve mohli nahrádzať autonómnou technikou, pričom personál by prešiel na riadiace činnosti s oveľa vyššou pridanou hodnotou,“ konštatuje Marian Jančík, logistic systems manager v Jungheinrich.

BEZOBSLUŽNÁ MANIPULAČNÁ TECHNIKA NA SCÉNE

Na otázku, aké benefity majú jednotlivé typy dopravníkov, je odpoveď zložitá. Každá situácia má totiž svoje unikátne riešenie. „Len pri súčasnom najbežnejšom skladovaní prevažne paliet v skladoch je na trhu množstvo druhov dopravníkových systémov. Vždy sa pri návrhu berú do úvahy konkrétne podmienky, požiadavky na procesy, rýchlosti, ložné jednotky, priestorové obmedzenia a ďalšie,“ konštatuje Marian Jančík s tým, že v blízkej budúcnosti cieľom bude zastrešiť automatickými riešeniami komplexne všetky logistické procesy.

„Znamená to skutočne digitálne spoločnosti ako vo výrobnej, tak aj v iných oblastiach v neďalekej budúcnosti. Naša spoločnosť je pripravená v prípade záujmu priniesť do daného skladu, či už ide o sklad pre e-commerce, sklad materiálu pre automobilovú výrobnú spoločnosť či sklady pre potravinové reťazce, ako automatizáciu cez bezobslužnú manipulačnú techniku, rovnako aj digitalizáciu pomocou našich riadiacich a podporných systémov.“

V budúcnosti budú automatické skladové systémy a bezobslužná manipulačná technika viac štandardom, čo sa prejaví ako v nižšej prvotnej investičnej náročnosti, rovnako v jednoduchosti implementácie ako takej. „Bude sa stávať viac bežnou komoditou, nie ako v súčasnosti, kedy sa s ňou mnoho spoločností vlastne zoznamuje,“ uzatvára Marian Jančík, logistic systems manager spoločnosti Jungheinrich.

INDIVIDUÁLNY PRÍSTUP KU ZÁKAZNÍKOM

Do akej miery sú odlišné skladové vybavenia, to vždy záleží od druhu tovaru, čo potrebuje spoločnosť skladovať. Niekomu postačujú klasické policové regály, iní potrebujú skladovať celé palety a napríklad ďalší pracuje v špeciálnom režime, kde skladuje chemikálie. „Ku každému zákazníkovi pristupujeme individuálne a vždy mu navrhujeme riešenie na mieru. Vo veľkej miere veľa našich zákazníkov používa od nás viaceré typy skladovacích systémov,“ hovorí Marek Cagala, oblastný manažér predaja pre SR spoločnosti SSI Schäfer.

Je presvedčený, že ďalší vývoj v automatizácii skladov prinesie väčší podiel digitalizácie, autonómneho ovládania vozíkov, robotiky a v neposlednom rade sa viacej začne využívať umelá inteligencia. Sklady sa budú častejšie stavať do vyšších výšok. Tento trend už aj nastal, nakoľko pozemky sú drahé a bude ich časom nedostatok. „Pri plnoautomatizovaných skladoch sa aktuálne často pohybujeme okolo výšky 30 metrov,“ dodáva Marek Cagala.

UŽITOČNÝ CLOUDOVÝ SYSTÉM WMS

Pražská firma Bonus Bona nasadila do svojho skladu cloudový systém Lokia WMS, aby zefektívnila svoje skladové hospodárstvo. Po zavedení systému zmizli zámeny tovaru a skladníci teraz pracujú rýchlejšie – odbavenie objednávok je v priemeru šesťkrát rýchlejší. Skladový systém Lokia WMS od firmy Grit nasadili v Bonus Bona ešte v minulom roku. E-shop predtým trápili najmä časté zámeny tovaru – skladníci omylom vydávali zlý tovar v priemere trikrát až štyrikrát do týždňa. Od nasadenia Lokia sa im to nestalo ani jednou.

„Väčšina tovaru v našom sklade vypadá rovnako alebo má podobný obal, takže pre skladníkov bolo ťažké vždy nájsť správny produkt. Občas sme napríklad zákazníkovi poslali o tisíc korún drahší tovar, než ktorý si v skutočnosti objednal. Taký človek sa potom často ani neozve, takže vy len počítate straty,“ spomína Petr Matoušek na dobu pred nasadením skladového systému. Systém vo firme Bonus Bona poriadne zrýchlil aj vychystávanie objednávok a ich expedíciu.

Aký typ dopravníkov využívate vo svojich skladoch?
systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

PRUDKÁ EXPANZIA S PODPOROU INTELIGENTNÝCH TECHNOLÓGIÍ

FOTO: Dedoles

Spoločnosť Dedoles patrí medzi najúspešnejšie domáce online obchody, ktoré sa presadili aj na zahraničných trhoch. S masívnou expanziou sa firma rozhodla automatizovať a inovovať svoje skladové a zásobovacie procesy, na čo využila aj technológie štvrtej priemyselnej revolúcie a inteligentnej logistiky. Tie jej dodala spoločnosť Anasoft.

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Spoločnosť Dedoles so sídlom v Pezinku vytvára a predáva originálne oblečenie s veselým dizajnom. Dnes patrí medzi najrýchlejšie rastúce a v medzinárodnom meradle expandujúce lokálne spoločnosti v segmente e-commerce a retailu. Už prognózy z predchádzajúcich rokov predznamenávali, že globálny e-commerce bude patriť medzi najrýchlejšie rastúce trhové segmenty.

EXPONENCIÁLNY RAST

Skromné začiatky Dedolesu, ako na kolene vybudovaného e-shopu, siahajú do roku 2012, keď zakladateľ firmy Jaroslav Chrapko si zobral na jej založenie spotrebný úver v hodnote 5000 eur. Spoločnosť však v posledných rokoch rastie exponenciálne. V roku 2018 dosiahla tržby takmer 6 miliónov eur a v roku 2019 sa vyšplhali až na 15 miliónov eur. V tomto roku plánuje túto sumu opäť zdvojnásobiť. Plán sa jej darí napĺňať vďaka expanzii na 15 európskych trhov, pričom momentálne aktívne pôsobí na 10 trhoch – od Nemecka až po Slovinsko. Dedoles sa objaví aj v Belgicku, Holandsku, Francúzsku a Írsku a na konci druhého kvartála plánujú vstúpiť na trhy vo Fínsku, Taliansku a Španielsku.

RENESANCIA E-SHOPU

Od roku 2014 firma postupovala stratégiou pozvoľných inovácií. „Postupne sme inovovali, ale uvedomili sme si, že pokiaľ nezačneme pracovať s povinným označovaním tovaru EAN kódmi a tiež s trojdimenzionálnym označovaním skladových pozícií čiarovými kódmi, a so systémom, ktorý koordinuje a automatizuje obrovské množstvo základných procesov, tak nemôžeme ďalej rásť," vysvetľuje majiteľ firmy a priznáva, že vtedy mali potenciál dosiahnuť o 30 000 až 40 000 objednávok viac, ale vtedajšie logistické procesy by už takýto nárast nezvládli.

Jaroslav Chrapko označuje roky 2014, 2015 a 2016 za obdobie prudkého rastu, keď prešli na proces „ERP-driven biznis", s čím súvisela aj čiastočná automatizácia. Spoločnosť nakúpila skenery, regály, vymedzila presné skladové pozície a vytvorila procesy, ktoré majiteľ nazval základmi logistiky. Vo firme automatizovali elementárne procesy, ako napríklad tvorbu faktúr, statusovanie, presuny („feedy") medzi ERP systémom a platformou e-shopu, čo Jaroslav Chrapko zároveň identifikoval ako základný predpoklad ďalšieho rastu. Ako ďalej vysvetľuje majiteľ, aby dosiahli súčasný úspech, museli sa zamerať na tri oblasti: brand (značku) spoločnosti, originálne produkty a logistiku. K tomu prináležia aj tri kľúčové procesy optimálne fungujúceho e-shopu: marketing a starostlivosť o zákazníka, skladový systém a produktová inovácia. V záujme úspešnej expanzie bola teda nevyhnutná aj optimalizácia a zefektívnenie logistických a skladových procesov.

PREVÁDZKOVÁ INTELIGENCIA SKLADU

Prudko rastúci e-shop sa obrátil na divíziu Smart Industry spoločnosti Anasoft, ktorá sa dlhodobo venuje digitalizácii a automatizácii logistických a priemyselných procesov. Cieľom Dedolesu bolo vytvoriť pružnejší sklad a zvládanie vychystávania väčšieho množstva objednávok. „Nový logistický systém mal byť vytvorený v súlade s princípmi konceptu inteligentnej logistiky a v súlade s princípmi Industry 4.0 tak, aby dokázal dynamicky reagovať na požiadavky zákazníkov na všetkých trhoch," hovorí Peter Bílik, smart industry solutions designer spoločnosti Anasoft. Jadrom digitálneho ekosystému spoločnosti Dedoles sa stal modul riadenia logistických procesov Smart Industry platformy EMANS od spo-

SPOLOČNOSTI PODPORUJÚCE INOVÁCIE V LOGISTIKE:

ZLATÝ PARTNER PROJEKTU LOG-IN NA SLOVENSKU:

108 REAL ESTATE AGENCY

STRIEBORNÝ PARTNER PROJEKTU LOG-IN NA SLOVENSKU:

P3 LOGISTIC PARKS

BRONZOVÝ PARTNER PROJEKTU LOG-IN NA SLOVENSKU:

ctp

ločnosti Anasoft. „Nedodávame iba bežný modul WMS, ale aj pokročilý systém na riadenie skladu – tzv. WES (Warehouse Execution System), ktorý je súčasťou nášho riešenia EMANS. To znamená, že prakticky všetky procesy príjmu, naskladnenia a vyskladnenia sa realizujú z pohľadu riadenia skladových transakcií, ale zároveň aj ako komplexy úkonov združených do pracovných zadaní, ktoré operatívne riadi modul LMS (Labor Management System) nášho informačného systému."

TRANSFORMÁCIA SKLADU

Nová inteligentná platforma riadenia skladových a zásobovacích procesov umožnila spoločnosti Dedoles transformovať pôvodne neorganizovaný sklad do podoby riadeného skladu s využitím princípu zrkadlenia skladových zásob vysokoobrátkových tovarov (SKU Mirroring) a s prepracovaným algoritmom dynamického slottingu (umiestnenia zásob v sklade). Princíp zrkadlenia skladových zásob sa využil už pri návrhu priestorového rozloženia skladu a stal sa základom diverzifikácie skladu na niekoľko skladových zón. Cieľom tohto prístupu bolo rozdeliť skladovú zásobu vysokoobrátkových tovarov na viacero skladových pozícií tak, aby neprichádzalo ku kolíziám operátorov skladu počas vychystávania objednávok.

Dynamický slotting je zase z pohľadu optimalizácie procesov obzvlášť vhodný pre e-shopy predávajúce rýchloobrátkový a vysoko variabilný tovar so zvýšenou produktovou fluktuáciou. Tento prístup sa prejavuje pri príjme tovaru a následnej stratégii naskladňovania. Tovar, pri ktorom systém zaznamenáva zvýšený dopyt, sa ukladá do zón nachádzajúcich sa bližšie ku kompletizačnému dopravníkovému pásu skladu. Dynamický slotting preto prispieva k zvýšeniu efektívnosti procesu vychystávania objednávok, no predovšetkým ku skráteniu cyklov ich nachystávania.

Podobne ako dynamický slotting predstavuje najefektívnejšiu stratégiu naskladňovania pre obchody s rýchloobrátkovým tovarom, tak aj klastrové vychystávanie je najefektívnejšou stratégiou vychystávania retailu a online obchodov. Procesy klastrového vychystávania tiež riadia inteligentné algoritmy. Na základe prichádzajúcich objednávok systém EMANS pripravuje plány ich nachystávania a zoznamy pre skladníkov, pričom príbuzné položky sa vzhľadom na ich rozloženie na skladových pozíciách združujú do pracovného zadania pre jedného operátora – skladníka. Jednou cestou teda zvládne vybaviť viacero objednávok naraz. Systém pripravuje zoznamy pre niekoľkých operátorov súčasne, ktorých aj riadi a naviguje v sklade prostredníctvom ručného skenovacieho zariadenia v reálnom čase. Týmto spôsobom je možné zabezpečiť presné a rýchle vychystanie prijatých objednávok vrátane vybavenia špeciálnych objednávok, ktoré majú priradenú časovú prioritu.

Pri príprave jednotlivých plánov a zoznamov vychystávania zohľadňuje systém aj niekoľko ergonomických parametrov, predovšetkým s cieľom predchádzať preťaženiu zamestnancov a udržať vyrovnaný pracovný komfort. V sklade môže súčasne prichystávať tovar až 40 operátorov, ktorí sú koordinovaní tak, aby si navzájom neprekážali a neobmedzovali sa pri práci. Výsledkom implementácie inteligentného WES riešenia Smart Industry systému EMANS s dynamickými stratégiami naskladňovania a vyskladňovania je 170% zvýšenie priepustnosti skladu (v priemere 25 000 položiek denne).

DIGITÁLNE DVOJČATÁ A KOLEKTÍVNA INTELIGENCIA

Smart Industry systém EMANS predstavuje kyberneticko-fyzikálnu platformu novej generácie. Tomu zodpovedajú aj technológie, s ktorými pracuje, vrátane internetu vecí a internetu služieb. Riešenie WES využíva aj technológiu digitálnych dvojčiat. Systém vytvára virtuálnu kópiu celého skladu, vďaka ktorej má každá skladová pozícia, ako aj skladová zóna nadradená skupine pozícií, svoje vlastné digitálne dvojča – vlastného autonómneho inteligentného agenta.

Takto nadobúdajú skladové pozície formu vlastnej inteligencie, vďaka ktorej vstupujú do automatizovaných rozhodovacích procesov skladu a priamo komunikujú s riadiacim systémom EMANS. Skladové pozície, resp. ich digitálne dvojčatá takto participujú na príprave plánov vyskladňovania, keďže presne zaznamenávajú, aké typy položiek a v akých počtoch sa na nich nachádzajú a ako sa na nich menia rezervácie, čo sa využíva na plánovanie vyskladnenia tovaru v reálnom čase. Okrem toho v sklade digitálne dvojčatá proaktívne sledujú počty dostupných zásob, ako aj voľnú objemovú kapacitu každej pozície, skladových zón i celého skladu, čo sú pohyblivé parametre, ktoré sa zohľadňujú pri naskladňovaní. Digitálne dvojčatá sú už pri objemoch a veľkosti skladu, akým disponuje Dedoles, nevyhnutné na efektívne riadenie procesov. Obzvlášť ak treba, aby sa riadiaci systém dokázal pri vysokom počte prichádzajúcich objednávok dynamicky, rýchlo a správne rozhodovať.

NOVÁ PLATFORMA RIADENIA SKLADOVÝCH A ZÁSOBOVACÍCH PROCESOV UMOŽNILA TRANSFORMOVAŤ SKLAD.

Okrem skladových pozícií majú svoje digitálne dvojčatá aj mobilné vychystávacie pracoviská vybavené príručnými skenovacími zariadeniami, ktoré skladníkom efektívne zoraďujú úlohy na základe aktuálnych plánov naskladňovania a vyskladňovania. Vzhľadom na to, že aj tieto zariadenia disponujú vlastnou autonómnosťou, fungujú aj ako nástroj rozšírenej inteligencie pre príslušného operátora skladu.

Aby sme dosiahli súčasný úspech, museli sme sa zamerať na tri oblasti

„Boli to oblasti: brand (značku) spoločnosti, originálne produkty a logistiku. K tomu prináležia aj tri kľúčové procesy optimálne fungujúceho e-shopu: marketing a starostlivosť o zákazníka, skladový systém a produktová inovácia. V záujme úspešnej expanzie bola teda nevyhnutná aj optimalizácia a zefektívnenie logistických a skladových procesov."

JAROSLAV CHRAPKO
konateľ
Dedoles

RETAIL ŠTVRTEJ GENERÁCIE

Implementácia inteligentného systému riadenia a skladovej logistiky do podnikového ekosystému prináša Dedolesu niekoľko pokročilých funkcionalít. Dynamická integrácia e-shopu so skladovým systémom umožňuje zákazníkom upravovať objednávku aj potom, čo už bola prijatá, a to až do momentu začatia fyzickej prípravy objednaných položiek.

Majiteľ firmy Dedoles konštatuje, že čoraz silnejšou konkurenčnou výhodou e-shopov bude vlastná sieť kamenných obchodov. Súčasťou multikanálovej distribúcie je aj systém „pick&collect", teda objednanie online a vyzdvihnutie osobne. Dedoles využíva WES riešenie Smart Industry systému EMANS aj na zásobovanie svojich predajných kioskov. E-shop sa tak stal modelovým príkladom rozšírenia obchodných a logistických procesov za pomoci nových technológií.

Premýšľate tiež o digitalizácii svojich skladov?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

ZLATÝ PARTNER PROJEKTU LOG-IN V ČECHÁCH:

108 REAL ESTATE AGENCY

STRIEBORNÍ PARTNERI PROJEKTU LOG-IN V ČECHÁCH:

CONTERA – INDUSTRIAL PARKS FOR LIFE –
GS1 Czech Republic
K2

BRONZOVÍ PARTNERI PROJEKTU LOG-IN V ČECHÁCH:

ANASOFT
BOSSARD Proven Productivity
ctp
logistika
GRIT
CHEP A Brambles Company
PROLOGIS
Sony DADC
TOYOTA MATERIAL HANDLING

Staňte sa aj vy partnerom unikátneho projektu zameraného na podporu inovácií v logistike! WWW.PROJEKTLOGIN.COM

Odmeňovací systém vrátane systému nefinančných benefitov je živý proces, ktorý nevyhnutne musí odrážať potreby zamestnancov, spoločnosti, ale aj aktuálnu situáciu na pracovnom trhu. Preto je dôležité pravidelne ho revidovať a prispôsobovať aktuálnym potrebám.

FOTO: Volkswagen Slovakia

VHODNE NASTAVENÁ KOMBINÁCIA MZDY A BONUSOV PRINÁŠA VÝSLEDKY

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

Vo väčšine firiem, a to aj v oblasti logistiky, sa odmeňovací systém určený pre zamestnancov vytváral niekoľko rokov. Platí, že koľko spoločností, toľko spôsobov odmeňovania zamestnancov existuje. Všade platia isté špecifiká a podmienky, na základe ktorých vznikol dnes už zabehnutý systém. Samozrejme, niektoré prvky zostávajú rovnaké, a to rozdelenie odmeňovania na finančné a nefinančné. Väčšina spoločností sa však zhoduje na tom, že ideálne odmeňovanie je také, ktoré zohľadňuje dve dôležité stránky – požiadavky trhu práce a konkurencieschopnosť v odmeňovaní a zároveň internú spravodlivosť, teda ľudia, ktorí vykonávajú rovnakú prácu v rovnakej kvalite, by mali byť rovnako odmeňovaní.

MZDA PODĽA NÁROČNOSTI VYKONANEJ PRÁCE

Odmeňovací systém v spoločnosti Gefco sa vytváral do súčasnej podoby niekoľko rokov. Dnešný systém zohľadňuje aktuálne dianie na pracovnom trhu, a zároveň, najmä pri vyšších pozíciách, požiadavky kladené korporátnou mzdovou politikou. Systém je nastavený tak, aby firma zamestnancom poskytovala mzdu, ktorá zodpovedá náročnosti vykonávanej práce, aby bola konkurencieschopná na pracovnom trhu a odrážala skúsenosti a zručnosti zamestnancov i ich pracovný výkon. „K základnej mzde vyplácame aj bonusovú zložku, ktorá zahŕňa rôzne zložky, ako je dochádzka zamestnanca, individuálny prístup zamestnanca, plnenie nastavených cieľov zamestnanca, plnenie finančných cieľov spoločnosti a prípadné ďalšie kritériá. U niektorých kategórií zamestnancov je súčasťou odmeňovania aj 13. plat, ktorého vyplatenie podlieha určitým kritériám," vysvetľuje Stanislav Žák, HR manažér spoločnosti Gefco.

Výška mzdy každého zamestnanca sa odvíja najmä od náročnosti danej pozície ktorú vykonáva. Okrem tohto najväčší rozdiel je v spôsobe vyplácania bonusov pre zamestnancov. Kým pre nižšie pozície je tento interval vyplácania kratší a vypláca sa mesačne, stredné pozície majú bonusy vyplácané štvrťročne a vyššie pozície majú bonusy vyplácané ročne. Zároveň platí, čím vyššia pozícia, tým je tento bonus viac naviazaný na výsledky nielen spoločnosti na Slovensku, ale aj na výsledky celosvetovo.

NEFINANČNÉ BENEFITY SÚ DÔLEŽITÝM KRITÉRIOM

Oba typy odmeňovania, teda finančné aj nefinančné, majú podľa Stanislava Žáka svoj zmysel. Ak chce zamestnávateľ byť atraktívny pre svojich zamestnancov, je dobré vhodne kombinovať obidva typy odmeňovania. „Niekedy sú práve nefinančné benefity tým kritériom pre zamestnanca, aby sa rozhodol, či k nám nastúpi, či zostane alebo či odporučí našu firmu niekomu inému," podotkne manažér spoločnosti Gefco s tým, že medzi najžiadanejšie a najviac oceňované benefity patrí možnosť životného poistenia zamestnanca, za ktoré zamestnanec platí minimálnu čiastku. Ďalej je to sporenie na doplnkové dôchodkové sporenie s príspevkom zamestnávateľa, poistenie zodpovednosti za škodu spôsobenú pri výkone povolania, dodatková dovolenka za odpracované roky či možnosti zliav pri nákupe vo vybraných e-shopoch.

CIEĽOM ZAMESTNÁVATEĽA JE VYTVORIŤ PODMIENKY, ABY SA ZAMESTNANEC CÍTIL BEZPEČNE, SPOKOJNE A VYTVÁRAL MU TAK HODNOTY.

Firma v ponuke má aj špeciálne príspevky pri životných alebo pracovných výročiach, multisport karty či jazykovú výučbu zadarmo. „Cieľom týchto benefitov je vytvoriť taký systém, aby mal zamestnanec istotu, že v rôznych obdobiach pracovného či súkromného života mu firma dokáže pomôcť a môže sa na ňu spoľahnúť. Samozrejmosťou je u nás aj systém vzdelávania zamestnancov, ktorý odráža potreby firmy aj potreby zamestnancov."

MOTIVOVANÍ ZAMESTNANCI PODÁVAJÚ LEPŠIE VÝKONY

Aj vedenie spoločnosti Tauris Group sa snaží okrem finančných odmien motivovať a odmeňovať svojich zamestnancov aj nefinančnými bonusmi. Sú to rôzne pozornosti pri jubileách, balíčky výrobkov na Vianoce a Veľkú noc, pomoc pri sociálnej legislatíve, pri právnych službách, podpora športových aktivít, školenia či kurzy. „Chceme, aby ľudia vnímali, že si ich prácu vážime a je našou snahou im vytvárať čo najlepšie pracovné podmienky," konštatuje Alexander Czakó, riaditeľ logistiky a distribúcie v Tauris Group, ktorý pri riadení svojho tímu vyznáva tri princípy. Prvou je – dôvera. „Mojou snahou je získať si dôveru ľudí, aby verili, že sa na mňa môžu vždy spoľahnúť, že stojím na ich strane, že moje rozhodnutia nás dovedú k spoločnému úspechu. Dôvera musí byť ale vždy obojstranná, preto je nevyhnutné, aby som rovnako dôveroval aj ja mojim ľuďom, že sú tí najlepší na svojich miestach."

Druhým princípom je – prístup k práci. To znamená, že od každého očakáva maximálny pracovný výkon. Zastáva totiž názor, že nie je dôležité, kto na akej pozícii pracuje, ak sa ale rozhodne niečo robiť, tak to musí urobiť najlepšie ako dokáže. „Toto môžem však očakávať len ak ja sám budem pre nich svojim prístupom vzorom. Som perfekcionalista, ktorý sa neuspokojí s ničím pod 100 percent," podotkne Aklexander Czakó, pričom pripomína tretí princíp: „Tou je – motivácia. Len motivovaní zamestnanci

Poskytujeme mnoho benefitov nad rámec zákona

„Naďalej chceme zostať dobrým zamestnávateľom. Pribúdajúce zákonné úpravy však zvyšujú nároky na personálne náklady, čo je dlhodobo neudržateľné. Uprednostňujeme dobrovoľnosť poskytovania benefitov podľa dopytu a potrieb zamestnancov.“

SEBASTIAN KRAPOTH
člen predstavenstva pre personálnu oblasť Volkswagen Slovakia

sú schopní podávať očakávané výkony. Nezáleží na tom, či to bude vnútorná, alebo vonkajšia motivácia. Za motivovanými ľuďmi sa vždy skrýva úspech. Na úspech ale nemôžeme čakať, musíme mu ísť v ústrety. Keď sa k tomu ešte pridá 'súdržnosť' a 'otvorená komunikácia', tak veci jednoducho fungujú.“

ZAMESTNANCI VNÍMAJÚ POZITÍVNE NEFINANČNÉ BONUSY

Systém odmeňovania v spoločnosti Geis je nastavený podľa požadovanej odbornosti a náročnosti na každú konkrétnu pracovnú pozíciu. Hlavné kritéria sú odbornosť, časová náročnosť, kvalifikačné požiadavky a osobnostné predpoklady. A čo si myslí Monika Švecová, HR špecialistka v Geis SK o odmeňovaní zamestnancov v rámci mzdy a odmeňovaním nefinančnými bonusmi? „V našej spoločnosti uplatňujeme oba spôsoby odmeňovania. Zamestnanci vnímajú pozitívne aj nefinančné bonusy odmeňovania, ako napríklad pružnú pracovnú dobu, jazykové kurzy a externé vzdelávanie zamestnancov, nefinančné bonusy pri životných a pracovných jubileách, multisport kartu pre všetkých zamestnancov či deň oddychu a zdravia pre zamestnancov s rodinami a deťmi.“

Systém odmeňovania zamestnancov každoročne prehodnocujú v Geis SK, pričom neraz dopĺňajú o nové nefinančné bonusy. Podobný prístup majú aj v Gefco. Ako vysvetľuje Stanislav Žák, odmeňovací systém vrátane systému benefitov je živý proces, ktorý musí odrážať potreby zamestnancov, spoločnosti, ale aj aktuálnu situáciu na pracovnom trhu. „Preto je nevyhnutné pravidelne ho revidovať a prispôsobovať aktuálnym potrebám.“

Alena Fratricová, HR manažér Dachser Slovakia opisuje systém odmeňovanie v ich firme. Zamestnanci majú v rámci základnej mzdy pevnú a pohyblivú zložku, ktorá tvorí cca 5–10% základnej mzdy a spoločnosť siaha na ňu skôr výnimočne, napríklad v prípade neplnenia si pracovných povinností alebo porušenia pracovnej disciplíny. U prevádzkových zamestnancov majú navyše odmeňovanie podľa výkonových kritérií. „Rozlišovať medzi finančnými a nefinančnými benefitmi v rámci odmeňovania je pre zamestnancov motivujúce a zamestnávateľovi dáva možnosť adresnejšieho a spravodlivejšieho odmeňovania. K nefinančným bonusom by som radila športové aktivity, jazykové vzdelávanie, poistenie či sick days. Náš systém odmeňovania umožňuje meniť kritériá tak, aby upriamil pozornosť a výkon zamestnancov podľa toho, v čom potrebuje naša firma podporiť alebo zvýšiť výkon.“

FINANČNÉ PROSTRIEDKY NA SOCIÁLNY PROGRAM

Volkswagen Slovakia vypláca najvyššie platy v rámci automobilového priemyslu na Slovensku. Zároveň vynakladá významné finančné prostriedky aj na široký sociálny program. V roku 2019 išlo o sumu 32,5 milióna eur. „V našom širokom sociálnom programe si každý zamestnanec nájde to svoje. Okrem hlavných finančných výhod ako 13. a 14. plat či odmena za hospodárske výsledky myslí spoločnosť aj na kolegyne a kolegov rôznych vekových kategórií, v rozličných životných situáciách či s odlišnými záujmami,“ vyzdvihol Sebastian Krapoth, člen predstavenstva pre personálnu oblasť vo Volkswagen Slovakia.

Na prevádzku zmluvnej dopravy prispela spoločnosť v uplynulom roku sumou 7,65 milióna eur. V zmluvných zariadeniach bolo ku koncu kalendárneho roka 2019 ubytovaných 773 zamestnancov. Firma prispela na ubytovanie celkovou čiastkou 1,674 milióna eur. Zamestnanci tiež majú nárok na príspevok zamestnávateľa do III. piliera. Na doplnkové dôchodkové sporenie im Volkswagen Slovakia v rovnakom období prispel sumou 5,371 milióna eur. Príspevky na zahraničné rekreácie, detské tábory a rehabilitačné pobyty v úhrnnej výške 912-tisíc eur čerpalo v roku 2019 vyše 2600 zamestnancov. Od 1. januára 2019 zákonný príspevok na domáce rekreácie využilo v minulom roku 2700 zamestnancov. Jeho priemerná výška bola 173 eur, čo v celkovom súčte činí 467-tisíc eur. Sociálne príspevky pri narodení dieťaťa, odchode do dôchodku, darovaní krvi či na detské jasle dostalo takmer 2000 zamestnancov.

Aký systém odmeňovania zamestnancov preferujete?
systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

INZERCIA

SKLADY TAK VEĽKÉ, ŽE DO NICH BUDETE POTREBOVAŤ SPRIEVODCU!

ALE KDE TO MÔŽETE NÁJSŤ?

Súčasný paletový trh je veľmi dynamický: vedľa kovových paliet pre špecifické účely tu spolu súťažia tradičné drevené palety s postupne sa presadzujúcimi plastovými. Vývoj sa nevyhýba ani dreveným paletám – najmä v oblasti otvorených i uzavretých paletových poolov. Nie je bez zaujímavosti, že Česká republika patrí medzi najväčších európskych výrobcov a vývozcov drevených jednocestných i EUR paliet, čiže tzv. „europaliet“.

FOTO: Kleus Timber

NA PALETOVOM TRHU PREBIEHA DYNAMICKÁ SÚŤAŽ

Článok pripravil **Miroslav Dočkal a Tomáš Szmrecsányi**

Palety na papierovej báze sa zatiaľ objavujú skôr zriedka, spomeňme teda len jeden výrazný vzor. IKEA je prvá nadnárodná spoločnosť, ktorá už v roku 2009 zaviedla papierové palety. Ich nosnosť je 750 kg a sú jednocestné. Vzhľadom k tomu, že štandardný nákladný automobil zvyčajne uvezie 33 drevených europaliet zhruba po 23 kg, sa dopravná emisia firmy týmto krokom znížila o pätinu.

PLASTOVÉ PALETY ČASTEJŠIE NAHRADZUJÚ DREVO

Spoločnosť Schoeller Allibert vyvinula univerzálnu plastovú paletu Rackpal 1208M s hmotnosťou len 14 kg, splňujúcou normu ISO 8611 a veľmi vhodnú pre zakladanie do skladovacích regálov. Je navrhnutá hlavne pre potreby maloobchodného elektronického obchodu, potravinárskeho priemyslu a pre sektor automotive. Jej regálová nosnosť je 800 až 1250 kg v závislosti na verzii, pričom znesie až 6 ton statického zaťaženia a až 1,5 tony dynamického zaťaženia.

Má perforované dno pre zníženie hmotnosti a optimálne prúdenie vzduchu, čo je výhodou najmä v potravinárskom priemysle a v chladiarenských vozoch. Obsahuje aj protišmykové prvky pre zaistenie bezpečnosti pri preprave i stohovaní. Značne znižuje aj hlučnosť pri presune na automatizovaných dopravníkových systémoch. Povrch palety je hladký a je vhodný pre skladovanie papierových krabíc i plastových boxov. Obsahuje niekoľko polí pre štítky a sledovacie kódy, vrátane poľa pre značenie identifikátorov RFID a IOT. Paleta ponúka takisto gravírovacie zóny pre umiestnenie vlastného loga.

PRI PALETÁCH JE DÔLEŽITÉ, ABY SA ČO NAJVIAC NORMALIZOVALI.

PRE POTRAVINÁRSKY ČI CHEMICKÝ PRIEMYSEL

Ďalším svetovým výrobcom plastových paliet je firma Cabka-IPS. Nedávno uviedla na lyonskom veľtrhu Europack Euromanut CFIA plastovú paletu Retail E5.2, určenú hlavne pre potraviny. Vďaka prepracovanej konštrukcii znesie vyššie zaťaženie ako jej predchodcovia, jej nízka hmotnosť uľahčuje manuálne nakladanie a vykladanie zamestnancami. Spoločnosť predstavila aj plastové palety z radu Endur. Tie sú určené pre veľké záťaže, čoho je docielené vstrekovaním plynu počas výroby, ktorý vytvorí bubliny v nosnom systéme, čo zvýši pružnosť a odolnosť paliet voči ohýbaniu.

Cabka-IPS na antverpskej výstave predstavila zas BVL Forum Chemical Logistics 2018 plastové palety pre chemický priemysel, ktoré môžu vo veľa prípadoch nahradiť štandardné drevené chemické palety CP1 až CP9. Tie pôvodne vznikli ako výsledok spolupráce medzi nemeckým Zväzom pre chemickú výrobu VCI a Európskym združením výrobcov plastov APME. Ich nevýhodami oproti plastovým paletám

Logistika stojí na paletách

Keď vytvoríme inteligentné palety, bude inteligentný aj sektor logistiky. Inteligentné paletové siete sú rozhodujúce na ceste k internetu vecí, vďaka ktorému môžeme využiť nepreberné zdroje dát v logistike.“

MICHAEL TEN HOMPEL
výkonný riaditeľ
Institut Fraunhofer IML

sú však hmotnosť, ohrozenie vlhkosťou a kontamináciou, horšie čistenie a nutnosť častejších opráv, obťažnejšie takisto prechádzajú automatizovanými skladovacími a dopravnými systémami. Spoločnosť ponúka aj paletu Eco P3 s hmotnosťou 12 kg, ktorá nahradzuje drevenú paletu CP7, alebo radu paliet Nest, ktorá vďaka stohovateľnosti ušetrí až 75% objemu prázdnych paliet. Napríklad Nest i5 o rozmeroch 1200 × 1000 x 140 mm váži v závislosti na konštrukcii iba 9 kilogramov, ale ponúka statické zaťaženie od 4 do 8 ton a je určená ako náhrada palety CP1. Pre obzvlášť ťažký tovar je určená rada robustných paliet Premium Endur s nosnosťou 1500 kg, ktorá nahradí paletu CP6 pre skladovanie flexibilných sypkých materiálov.

VÝROBA PODĽA ŠPECIFICKÝCH POTRIEB ZÁKAZNÍKA

Slovenská spoločnosť Strojbal sa zaoberá skladovaním obalových materiálov, preto používa jednorazové palety. Je výrobcom paliet, pričom vyrobí paletu aj podľa potrieb zákazníka. Špecializuje sa na atypické palety, preto často vyrába palety napríklad do konoových regálov či regálových systémov. Na otázku, v čom majú výhody, je podľa Pavla Škodu, manažéra predaja a marketingu, ťažké odpovedať, lebo každý typ palety má svoje výhody. Záleží od použitia a potreby skladovania a typu regálového systému. „Nové materiály priniesli efektivitu. Plastové palety, INKA palety, papierové palety či lepekové palety, to sú všetko nové druhy, ale na papierovú paletu asi nedáte 4 tony plechov a na plastovú nebudete nakladať tovar, keď sa vám nevráti," dodáva Pavel Škoda.

Ako to bude podľa neho vyzerať s paletami v budúcnosti? Pri paletách je dôležité, aby sa čo najviac normalizovali. Existuje obrovské množstvo paliet, tisíce typov. „Každý zákazník má svoje výkresy, svoje potreby. Niekto chce dosky hrúbky 15 mm, iný 17 mm, ďalší 20 mm, 22 mm, 25 mm... Táto rôznorodosť zbytočne predražuje ich výrobu, preto by bolo vhodnou praktickou zmenou, keby sa prijal medzinárodný štandard na palety (nie EUR), ako majú napríklad v USA, aby bola efektívnejšia výroba paliet, ale aj ich zdieľanie či recyklácia. Momentálna situácia s paletovým rezivom je priaznivá a prispela k vzniku nových výrobcov a obchodníkov, ktorí však deformujú trh. Po spotrebovaní 'zásob' v podobe kalamitného dreva nastane v ČR a SR nedostatok materiálu, čo bude mať za následok zvýšenie cien paliet a krach mnohých malých výrobcov."

RASTIE VYUŽÍVANIE UZATVORENÝCH POOLOV

Paletové pooly, teda výmenné systémy paliet, rozdeľujeme na otvorené a uzatvorené. Za otvorený môžeme pokladať vedľa UIC (EUR) povedzme EPAL. Podľa analýzy nemeckej spoločnosti Ekupa, týkajúcej sa opakovane použiteľných obalov, sa využívanie vratných drevených paliet v európskej doprave v niekoľko posledných rokoch zdvojnásobilo na 550 miliónov ročne, necelá pätina z toho v Nemecku.

Európske paletové združenie EPAL prišlo s interaktívnou paletou, vyvinutou v spolupráci s dortmundským Enterprise Lab Institutu pre materiálový tok a logistiku (IML), súčasťou známeho nemeckého Fraunhoferovho inštitútu. Je založená na technológii Narrow Band IoT, vyvinuté v laboratóriu Telekom Open IoT Lab, ktorú prevádzkuje IML spolu s Deutsche Telekomom.

Rastie aj využívanie uzatvorených poolov, ako je CHEP: za rok sa počet paliet CHEP vydaných napríklad v ČR a na Slovensku vo firemných logistických centrách v Přišimasoch, Olomouci a Nitre zvýšil o jeden milión. K paletovému poolu pristupuje stále viac veľkých firiem, ale pribúdajú aj menšie a lokálni výrobcovia či predajcovia.

NA SLOVENSKU SÚ STÁLE POPULÁRNE EUROPALETY

Spoločnosť Rempack na skladovanie používa europalety, lebo ich regálový systém je stavaný práve na tieto palety. Na zasielanie menších balíkov používajú inka palety, a to najmä kvôli menších rozmerov. Na väčšie balíky využívajú zas veľké palety, napríklad 1,2 × 1 m, kvôli rozmeru tovaru. Efektivita paliet závisí od toho, že na čo chceme paletu používať, kam ju chceme poslať, aká je manipulácia s paletou. Konateľ firmy Peter Fulajtár vidí trend, že firmy radšej používajú tie typy paliet, ktoré sa dajú stohovať, a to kvôli efektivite ako pri skladovaniu alebo pri preprave paliet. „Namiesto drevených paliet sa objavujú na trhu aj plastové palety, lisované palety či palety z kartónov. Slovensko je však malá krajina na to, aby rozhodovala v otázkach ohľadne budúcnosti paliet v Európe. Túto otázku rozhodnú západné krajiny," konštatuje Peter Fulajtár.

Podobne najmä EUR palety, a to kvôli požiadavkám odberateľov, využíva aj spoločnosť ERA-PACK-PLUS. V rámci vnútro-firemného pohybu, samozrejme, používajú aj ostatné typy paliet, teda všetky typy, na ktorých k nim príde tovar alebo materiál. Finálne výrobky dávajú potom na EUR palety. Tie považuje obchodný riaditeľ firmy Roman Reindl za najefektívnejšie, lebo aj ložné plochy áut sú na to prispôsobované. Ešte sa im osvedčili palety 1200 × 1000, kde dokážu niekedy efektívnejšie rozložiť svoje výrobky a rozmer týchto paliet tiež vyhovuje preprave. V čom sú iné súčasné palety oproti tým z minulosti? „Stále používame len drevené palety a nevšimol som si, že by sa niečo zmenilo. Uvažovali sme nad papierovými paletami, ale máme ťažký tovar s rovnomerným rozložením a preto nevieme použiť papierové palety. Plastové palety by boli asi vhodnejšie, ale to by chcelo investíciu do nich a doriešiť ich kolobeh," uzatvára Roman Reindl.

Čo prinesie budúcnosť?

„Modernizácia vo svete paliet sa týka ich výroby a sledovania pohybu. V zahraničí sú zavedené systémy sledovania paliet, konta paliet, zdieľania paliet, ktoré u niektorých zákazníkov majú význam, ale u iných nie."

PAVEL ŠKODA
manažér predaja
a marketingu
Strojbal

INZERCIA

Preferujete skôr drevené alebo plastové palety?
systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

VYROVNÁVACIE MOSTÍKY S VÝKLOPNÝM LIPOM ZVYŠUJÚ EFEKTIVITU

Firmy sa už nezaobídu bez kvalitných a automatizovaných vyrovnávacích mostíkov, ktorými sa dá ľahko a rýchlo preklenúť vzdialenosť medzi nakladacím priestorom a ložnou plochou vozidla. Firma Loading Systems je známa ako dodávateľ a špecialista na vyrovnávacie mostíky a preto sa zapája najskôr do prípravných prác na nových projektoch alebo prestavbách.

Článok pripravil Tomáš Szmrecsányi

V prípravnej fáze sa rozhoduje o spôsobe využitia, ktorý musí byť čo najjednoduchší. Jedná sa o vybavenie celého areálu, návrh nakladacích miest a výber správnych produktov. Pri návrhu nájazdnej plochy alebo nakladacieho miesta je dôležité, aby bol zaistený odtok vody z budovy a aby nákladné vozidlá stáli vodorovne. Počas procesu nakládky a vykládky tak nedochádza k pretekaniu vody zo strechy vozidiel u nakladacieho otvoru na osoby a tovar. Rovnako sa predchádza poškodeniu vrát, vnútorného povrchu budov a nadmernému zaťaženiu bezpečnostných nárazníkov nakladacieho miesta. Pri vybavení areálu je dôležité určiť si aj smer jazdy vozidiel a počítať s priestorom potrebným k ich otočeniu. Okrem toho je nutné venovať pozornosť vymeraniu osovej vzdialenosti medzi nakladacími miestami, aby mali nákladné vozidlá dostatok priestoru na otvorenie dverí.

RÔZNE DELENIA MOSTÍKOV

Vyrovnávacie mostíky môžeme deliť viacerými spôsobmi. Najprv ich skúsme deliť podľa spôsobu ovládania. Medzi klasickými mostíkmi teda patria tie ručne ovládané. Sem patria rôzne prevedenia hliníkových či oceľových sklopných plechov, ako aj vyrovnávací mostík malých rozmerov, tzv. MINIRAMP. Používajú sa na preklenutie menších výškových rozdielov. Sú vhodné aj k dodatočnej montáži na už existujúcom nakladacom mieste. V hliníkovom prevedení sú ľahké, dostatočne pevné a často bývajú v posuvnom prevedení.

Hydraulicky ovládané vyrovnávacie mostíky delíme na 2 základné skupiny podľa druhu dosadacieho plechu, a to na mostíky s výklopným dosadacím plechom alebo na mostíky s výsuvným dosadacím plechom. Tieto sa vyrábajú v mnohých rozmeroch, nosnostiach a s rôznymi možnosťami stavebnej pripravenosti. Výber správneho typu a rozmeru vyrovnávacieho mostíka závisí najmä od požiadaviek užívateľa. Vo všeobecnosti však platí, že čím viac vstupných informácií od zákazníka má výrobca, resp. dodávateľ, tým presnejšie vie navrhnúť nakladacie miesto.

JEDNODUCHÁ OBSLUHA

Aj keď existujú štandardné rozmery mostíkov, spoločnosť Tyros Loading Systems SK dokáže vyrobiť ich aj na mieru. Táto možnosť sa uplatňuje hlavne pri výmene starého či konkurenčného vyrovnávacieho

OVLÁDANIE MOSTÍKA JE JEDNODUCHÉ

Mostíka s výklopným lipom ovládame pomocou tlačidla na ovládacej jednotke. Mostík sa zdvihne do hornej polohy, kde sa vyklopí lip. Po uvoľnení tlačidla mostík klesá na podlahu nákladného vozidla.

VYROVNÁVACÍ MOSTÍK S VÝKLOPNÝM LIPOM

Je zložený z platformy, výklopného lipu, hydraulickej časti a ovládacej jednotky. Výklopný lip v základnej polohe visí v prednej časti mostíka.

FOTO: Tyros Loading Systems SK

„V OBĽUBE SÚ MOSTÍKY S VÝKLOPNÝM LIPOM“

ROMAN DROBNÝ
SALES MANAŽÉR
TYROS LOADING SYSTEMS SK

„Vo väčšine prípadov sa používa mostík s výklopným lipom. Je to dané hlavne jeho cenou a postačujúcou univerzálnosťou. Avšak napríklad v prípade ISO vyhotovenia nakladacieho miesta je nutné použiť mostík s výsuvným lipom.“

mostíka, nevznikajú však tým ďalšie náklady spojené s úpravou stavebnej pripravenosti. Štandardná nosnosť je 60 kN alebo 100 kN, možná je však aj akákoľvek iná nosnosť. Pre jedného zákazníka dodáva spoločnosť v tomto období mostík s nosnosťou 180 kN. Výhodou oproti mechanickým mostíkom je jednoduchá obsluha a vyššia miera bezpečnosti.

Vyrovnávací mostík s výklopným lipom je zložený z platformy, výklopného lipu, hydraulickej časti a ovládacej jednotky. Výklopný lip v základnej polohe visí v prednej časti mostíka. Ovládanie mostíka s výklopným lipom je jednoduché, pomocou tlačidla na ovládacej jednotke sa mostík zdvihne do hornej polohy, kde sa vyklopí lip. Po uvoľnení tlačidla mostík klesá na podlahu nákladného vozidla. V momente, keď je mostík „položený“ na vozidle, je možná nakládka/vykládka vozidla a mostík kopíruje zvislý pohyb vozidla – pláva. Po ukončení nakládky/vykládky sa mostík buď pomocou toho istého tlačidla (v prípade 1-tlačidlovej jednotky) alebo pomocou druhého tlačidla (v prípade jednotky s auto návratom) zbalí do základnej polohy.

„LOADING SYSTEMS VYVÍJA A VYRÁBA VYROVNÁVACIE MOSTÍKY VIAC NEŽ 50 ROKOV.“

BEZ POŠKODENIA NÁKLADU

Vyrovnávací mostík s výsuvným lipom má rovnaké zloženie až na typ lipu. Ten je v tomto prípade výsuvný a je schovaný pod platformou vyrovnávacieho mostíka. Ovládanie mostíka je intuitívne pomocou 4-tlačidlovej ovládacej jednotky. Jedným tlačidlom sa mostík zdvihne do jeho hornej polohy. Potom pomocou dvoch samostatných tlačidiel vysunieme, prípadne zasunieme lip do požadovanej polohy. Po uvoľnení mostík klesne na podlahu vozidla. Tieto tlačidlá použijeme aj na prípadnú korekciu vysunutia/zasutia lipu, vďaka čomu je možné umiestniť lip na podlahu nákladného vozidla s maximálnou presnosťou. Toto je hlavná výhoda vyrovnávacieho mostíka s výsuvným lipom. Po ukončení prekládky mostík pomocou tlačidla na automatický návrat vrátime do základnej polohy.

Vo všeobecnosti sú viac používané mostíky s výklopným lipom pre ich jednoduchú konštrukciu a nižšiu cenu. V mnohých logistických parkoch rôznych developerov je štandardom mostík o rozmere šírka 2000 mm, dĺžka 2500 mm, nosnosť 60 kN. Dĺžka lipu je 400 mm alebo 500 mm. Existujú však situácie, kedy mostík s výklopným lipom nepomôže a treba použiť vyrovnávací mostík s výsuvným lipom. Ide hlavne o ISO riešenie nakladacieho miesta, kde je nutné použiť vyrovnávací mostík s výsuvným lipom o dĺžke 1000 mm. Priemyselné vráta sa potom zatvárajú pred vyrovnávacím mostíkom, čím je zaručená optimálna izolácia. Takisto je vyrovnávací mostík s výsuvným lipom vhodnejší tam, kde je potrebné „položiť“ lip mostíka na podlahu nákladného vozidla s mimoriadnou presnosťou bez poškodenia nákladu (náklad je naložený skoro až po hranu vozidla).

Špeciálnymi typmi vyrovnávacích mostíkov s výsuvným lipom sú vyrovnávacie mostíky pre nákladné a dodávkové vozidlá a paralelný vyrovnávací mostík pre prekládku posledného a vysokého nákladu. Tieto typy využívajú výhody výsuvného lipu a ich dodatočná konštrukcia ich predurčuje k použitiu v špecifických situáciách.

OBJEDNAJTE SI SVOJ VÝTLAČOK NA LOGISTICS@ATOZ.SK!

VYŠŠIE NÁROKY NA BEZPEČNOSŤ

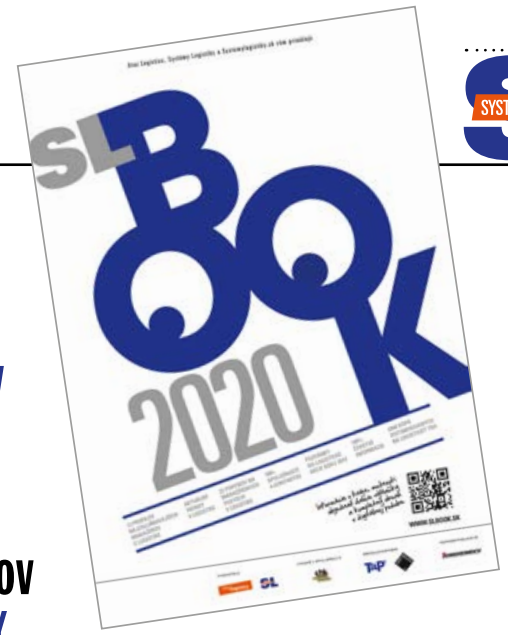
Ako každý segment, aj vrátová a nakladacia technika sa vyvíja a zdokonaľuje. Zvyšujú sa nároky na bezpečnosť zariadení, na zníženie únikov tepla prípadne chladu, na bezporuchovosť chodu jednotlivých zariadení. Preto sa postupne rozširuje ponuka o nové príslušenstvo, jednotlivé zariadenia prechádzajú vývojom a zlepšovaním svojich vlastností. Spoločnosť Loading Systems vyvíja a vyrába vyrovnávacie mostíky viac než 50 rokov, čo jej umožňuje dodávať kvalitné, modulárne a odolné vyrovnávacie mostíky. Na Slovensku pôsobí spoločnosť od roku 2000, má za sebou stovky realizácií v rôznych odvetviach, od veľkých logistických parkov, cez fabriky a showroomy predajní až po garáže rodinných domov. Jej partnermi sú developeri, stavebné firmy i koncoví užívatelia.

Na základe čoho vyberáte vyrovnávací mostík?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

ĎALŠÍ BENCHMARKING:
POLICOVÉ REGÁLOVÉ SYSTÉMY

HĽADÁTE DODÁVATEĽA LOGISTICKÝCH PRODUKTOV ALEBO SLUŽIEB? VYUŽITE:
SLBOOK



500 DODÁVATEĽOV Z LOGISTIKY

WWW.SLBOOK.SK

INZERCIA

SYSTÉMY LOGISTIKY

Slovenská vláda plánuje dočasne zmeniť systém zliav výberu mýta.
Ako to dávno viete, pretože sme o tom písali v článku na našom LinkedIn profile už 5. mája 2020.

Vy ste na LinkedIne, ale nás nesledujete?
Sledujte nás!

Ide to jednoducho aj z mobilu!

VYROVNÁVACIE MOSTÍKY: EFEKTIVNÝ VÝKLOPNÝ LIP

SPECIFIKACE: - Elektrohydraulický vyrovnávací mostík s výklopným dosadacím lipom			
ZNAČKA A TYPOVÝ NÁZOV VYROVNÁVACIEHO MOSTÍKA:	**Vyrovnávací mostík výklopný 232NG, 232M, 232JNG – 60 kN**	**Nakladací mostík so sklopným klínom HLS-2**	**Úplne automatizovaný hydraulický mostík s elektrickým riadením**
DODÁVATEĽ:	Tyros Loading Systems SK s.r.o.	Hörmann Slovenská republika s.r.o.	Nordia s.r.o.
VÝROBCA:	Van Wijk Nederland bv	Hörmann KG VKG	Tecno Industriale SRL
WEB DODÁVATEĽA:	www.loading-systems.sk	www.hormann.sk	www.nordia.sk
VYBAVENIE VYROVNÁVACIEHO MOSTÍKA S VÝKLOPNÝM LIPOM:	Je zložený z platformy, výklopného lipu, hydraulickej časti a ovládacej jednotky. Výklopný lip v základnej polohe visí v prednej časti mostíka.	Konštrukcia nakladacieho mostíka odolná voči skrúteniu s 2-valcovou hydraulickou technikou, so základňou a sklopným klinom z profilovanej protišmykovej ocele, základňa hrúbky 6 / 8 mm (S 235), sklopný klin hrúbky 12 / 14 mm (S 355 JO), dĺžky 405 mm, so sklonom, s otvoreným, samočistiacim závesom sklopného klinu.	Skladá sa z pevného samonosného rámu. Povrch zváranej oceľovej konštrukcie rampy tvorí plech s protišmykovou úpravou. Hydraulicky ovládané styčné krídlo je opatrené konstrukčnými výstuhami.
ŠÍRKA PLATFORMY MOSTÍKA (V MM):	štandardná šírka 2000 mm alebo 2250 mm, možná aj špecifická šírka poľa potrieb zákazníka	2000 mm, 2100 mm, 2250 mm	maximálna šírka 2200 mm
KONŠTRUKČNÁ VÝŠKA (V MM):	štandardne 600 mm, pre JUMBO mostíky 750/900 mm	595 mm, 645 mm, 745 mm podľa dĺžky	neuvedené
NOSNOSŤ (KN):	štandardne 60 kN, 100 kN	60 kN	nakladacia nosnosť 9000 kg
DĺŽKA DOSADACIEHO PLECHU (V MM):	štandard 400 mm, za príplatok 500 mm	405 mm	neuvedené
MOTOR (V KW):	0,75	0,75	trojfázový motor
NAPÁJACIE NAPÄTIE:	400V / 50 Hz / 2,5 A	400V / 50 Hz / IP54	400V/50Hz
RIADIACE NAPÄTIE:	24 V DC	24 V DC	neuvedené
PRACOVNÝ TLAK:	100 bar	100 – 150 bar	neuvedené
DOBA DODANIA OD OBJEDNANIA (TÝŽDNE):	momentálne od 6 týždňov	neuvedené	neuvedené
ZÁKLADNÁ CENA (V EUR BEZ DPH):	podľa výbavy a špecifikácie mostíka, od cca 3000 eur	5120 eur	neuvedené

Redakcia neručí za správnosť údajov poskytnutých rôznymi spoločnosťami.

SKLADY TAK VEĽKÉ, ŽE DO NICH BUDETE POTREBOVAŤ SPRIEVODCU!

NÁKLADNÉ VOZIDLÁ TAK RÝCHLE A SPOĽAHLIVÉ, ŽE IM MÔŽE KONKUROVAŤ LEN FORMULA 1!

FORMÁCIA 48 MANIPULAČNÝCH VOZÍKOV NA PRESUN DINOSAURA.

AK TO EXISTUJE, POTOM JE TO V KNIHE SLBOOK 2020!

str. 30
str. 10
str. 46

ALE KDE TO MÔŽETE NÁJSŤ?

NOVÉ VYDANIE 2020!

OBJEDNAJTE SI AJ VY SVOJ VÝTLAČOK NA:
WWW.SLBOOK.SK

SLBOOK 2020

KULTOVÁ KNIHA - 100% UŽITOČNÁ

Ingrid Nágelová:

„KTO CHCE, HĽADÁ SPÔSOBY, KTO NECHCE, HĽADÁ DÔVODY“

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

V Železiarňach Podbrezová pôsobí už viac ako dvadsať rokov. Hoci charakter činností v hutníckom podniku predurčuje na túto prácu predovšetkým mužov, osobne sa cíti vo svete logistiky výborne. „Keby sa mi s mužmi nežilo a nepracovalo dobre, určite by som sa už realizovala v inej oblasti,“ dodáva odborníčka na logistiku.

Keď nastupovala do Železiarní, s pojmom logistika sa tam takmer nestretávali. Myslí si, že mnohí tí, čo logistické činnosti vykonávali od nákupu vstupných materiálov cez plánovanie výroby až po expedíciu hotových výrobkov zákazníkom, ani netušili, že tieto činnosti majú jedného spoločného menovateľa, a tým je – logistika. V organizačnej štruktúre železiarní majú tieto činnosti stále diferencované. Ingrid Nágelová sa venuje len oblasti expedície. Samozrejme, tak ako v minulosti, aj dnes všetci, ktorí sa venujú logistickým činnostiam, vidia na konci ich snaženia spokojného zákazníka. „Ak by to tak nebolo, Železiarne Podbrezová by tento rok neoslavovali 180 výročie svojho pôsobenia,“ podotýka vedúca odboru expedície a obchodnej administratívy.

ZMENA V HODINE DVANÁSTEJ

Ako dieťa chcela byť učiteľkou tak ako jej mama. Práve ona ju však v „hodine dvanástej“ prehovorila, aby si nepodala prihlášku na pedagogickú fakultu. Jedným z dôvodov bola komunistická ideológia, ktorou bolo ešte v tom čase silne popretkávané celé školstvo. Prehovorila ju však tým, že ak aj získa vzdelanie v inej oblasti, stále môže byť pedagógom a bude mať aj inú voľbu ak učenie nebude pre ňu to pravé orechové. Život napokon to zariadil tak, že sa jej hneď po skončení vysokoškolského štúdia dostal do rúk košický večerník a v ňom pracovná ponuka na miesto učiteľky odborných ekonomických predmetov na obchodnej akadémii. „Splnila som si detský sen a keď ma po pár rokoch osud zaviedol do Podbrezovej, rozhodla som sa, že vyskúšam svoje uplatnenie aj v inej oblasti,“ dodáva Ingrid Nágelová.

Do Železiarní Podbrezová nastúpila v októbri 1997 a do referátu fakturácie bola prijatá s perspektívou nahradiť vo funkcii vedúcej referátu kolegyňu, ktorá plánovala odísť do predčasného dôchodku. Kvôli zmenám v dôchodkovom systéme kole-

Ingrid Nágelová v dátach:

jún 1994:
Ukončila štúdium na **Hutníckej fakulte Technickej Univerzity v Košiciach** so zameraním na Ekonomiku a manažment v priemysle.

september 1994:
Začala svoju pracovnú kariéru ako učiteľka odborných ekonomických predmetov na **Obchodnej akadémii pri SOU Spojov v Košiciach**.

október 1997:
Nastúpila do spoločnosti Železiarne Podbrezová, kde začala pracovať ako referent fakturácie.

január 2002:
Bola menovaná do súčasnej funkcie **vedúcej odboru expedície a obchodnej administratívy**.

Ingrid Nágelová pracuje v Železiarňach Podbrezová už vyše dvadsať rokov.
FOTO: archív

Zaujímavosti z praxe:

9 ***Portfólio 9 výrobných a obchodných spoločností v skupine ŽP Group dopĺňajú aj ďalšie spoločnosti z oblasti prepravných a IT služieb, služieb cestovného ruchu a Súkromná SOŠ hutnícka, kde si Železiarne Podbrezová pripravujú svojich zamestnancov.***

45 ***Do 45 krajín sveta v minulom roku vyviezli svoje výrobky Železiarne Podbrezová.***

180 ***180. výročie založenia oslavujú Železiarne Podbrezová v tomto roku.***

160000 ***ton ročnej produkcie bezšvíkových rúr radí spoločnosť k popredným výrobcom oceľových rúr v Európe.***

„Určite by sme dnes nedokázali realizovať expedíciu niekoľko desiatok kamiónov denne bez kvalitnej softvérovej podpory a automatizovaných riešení v skladovom hospodárstve. Okamžité a spoľahlivé spracovanie dát z jednotlivých procesov nám denne pomáha rýchlo reagovať na vzniknutý problém a minimalizovať tým jeho negatívne dôsledky.“

INGRID NÁGELOVÁ
vedúca odboru expedície a obchodnej administratívy
Železiarne Podbrezová

gyňa však zostala v práci dlhšie. Pozícia vedúcej odboru jej bola ponúknutá v čase, keď už uvažovala o práci v chorvátskom Sisaku, kde Železiarne plánovali kúpiť hutnícky podnik. Za príležitosť, ktorú na konci roka 2001 dostala, je vďačná predovšetkým svojej bývalej vedúcej, ktorá v nej videla potenciál a navrhla ju do tejto funkcie.

SPOLOČNOSŤ ZOCELENÁ ČASOM

Spoločnosť Železiarne Podbrezová patrí medzi najstaršie hutnícke podniky v strednej Európe. V tejto súvislosti Ingrid Nágelovú napadá „light motív“ železiarní, že „sú spoločnosť zocelená časom.“ Pre ňu je firma výnimočná najmä tým, že sa po roku 1989 dokázala veľmi rýchlo a úspešne prispôsobiť novým podmienkam fungovania v trhovej ekonomike. Železiarne ako jednu z mála spoločností svojho rozsahu na Slovensku vlastnia slovenskí majitelia. Sú pre ňu príkladom toho, že ak má niekto správnu stratégiu a veľké odhodlanie, tak je možné aj v regióne, kde zanikli veľké podniky ako Mostáreň Brezno, Strojárne Piesok, Zlievareň Hronec či Petrochema Dubová, vybudovať dlhodobo prosperujúcu spoločnosť.

A čo priniesla pracovná pozícia pre ňu osobne? „Určite to bola pre mňa veľká zmena, aj keď s odstupom dvadsiatich rokov je ťažké si spomenúť, čo bolo v tom období pre mňa najväčšou výzvou. K daňovej legislatíve pribudla legislatíva colná. Ocitla som sa vo svete expedície, kde nepočítame dni a hodiny, ale minúty a sekundy.“

ANALYZOVAŤ A VYHODNOTIŤ PROBLÉM

Medzi najdôležitejšie a kľúčové skúsenosti pre jej prácu, ktoré získala v novej pozícii, sú určite „time mamažment“, a to najmä schopnosť rýchlo analyzovať a vyhodnotiť problém, rozhodovať v podmienkach neistoty, riadiť zmeny, operatívne plánovať, viesť tím a efektívne delegovať úlohy. Najradšej si spomína z tohto obdobia na projekty, ktoré v expedícii realizovali a pomáhali im robiť práce lepšie. „V podmienkach železiarní, kde nemáme centrálny expedičný sklad, ale kamióny postupne nakladáme na niekoľkých expedičných miestach vo výrobných prevádzkach, nám plánovanie nakládky kamiónov a automatizované spracovanie nákladného listu CMR pomáhajú časovo optimalizovať nakládku tovaru a skrátiť pobyt kamiónu v Železiarňach na nevyhnutné minimum.“

V spoločnosti zodpovedá hlavne za plánovanie a organizovanie expedície hotových výrobkov a obchodnú administratívu s tým spojenú vrátane zabezpečovania colného konania a vystavovania potrebných certifikátov pri vývoze tovaru. Pod jej agendu spadá aj fakturácia tovaru a realizovaných služieb, zabezpečovanie všetkých ekonomických činností obchodného úseku, riadenie prác účtovných uzávierok a tiež poradenstvo v oblasti DPH pre zahraničné obchodné spoločnosti. S flexibilným prijímaním vlastných rozhodnutí, ako ani so zodpovednosťou, ktorú nesie za svoje rozhodnutia, problémy nikdy nemala.

„Schopnosť flexibilne prijímať rozhodnutia je pri organizovaní a riadení expedície nevyhnutná. Považujem sa za dobrého krízového manažéra. V náročných a vypätých situáciách som pokojná, dokážem problém rýchlo vyhodnotiť a rozhodnúť sa. A, samozrejme, v momente rozhodnutia som vždy pripravená niesť za svoje rozhodnutie zodpovednosť. Nepracujem však na burze, nerobím teda zásadne rozhodnutia individuálne. Pracujem vo výrobnej spoločnosti, kde sú činnosti značne diverzifikované a tie najdôležitejšie rozhodnutia sú vždy výsledkom tímovej práce.“

SCHOPNOSŤ FLEXIBILNE PRIJÍMAŤ ROZHODNUTIA JE PRI RIADENÍ EXPEDÍCIE NEVYHNUTNÁ.

PRACOVISKO S POZITÍVNYMI VIBRÁCIAMI

Ingrid Nágelová si myslí, že každý manažér môže byť tak dobrý, ako je dobrý tím ľudí, ktorý riadi. „V našej práci je silným faktorom stres a preto je pre mňa dôležité vytvárať na pracoviskách otvorenú atmosféru s pozitívnymi vibráciami. Požiadavky, opatrenia či rozhodnutia neposúvam direktívne, ale vždy sa ich usilujem odkomunikovať tak, aby moji spolupracovníci vnímali ich zmysel a dopad na celú spoločnosť v kontexte. A tiež využijem každú príležitosť dať im najavo ako si vážim, že svoju prácu robia dobre.“ A jej „naj“ pracovné nároky na seba aj na kolegov? „Zodpovednosť, spoľahlivosť, nadhľad, myslenie a riešenie problémov v súvislostiach.“ Jej pracovným mottom je: „Kto chce, hľadá spôsoby, kto nechce, hľadá dôvody.“

POČÚVAŤ VŽDY SPOLUPRACOVNÍKOV

Vysokoškolské štúdium na Hutníckej fakulte Technickej Univerzity v Košiciach ukončila v roku 1994. Vníma ako šťastie, že zažila november 1989 už ako vysokoškolská študentka. Bolo jej dopriate prežívať intenzívne zmeny, ktoré sa udiali. Do práce nastupovala plná pozitívnych očakávaní, nezaťažená porovnávaním predtým a potom v pracovnom procese. Hovorí sa, že vysoká škola zmení spôsob myslenia, a ona to nevníma ako klišé.

Naučila sa pracovať s veľkým množstvom informácií, triediť ich, analyzovať a vyhodnocovať s súvislostiach. Zručnosti a skúsenosti získala až v praxi, ale tie správne základy na rýchle osvojenie a spracovanie nových poznatkov jej dala vysoká škola. Začínajúcim logistickým manažérom by odporučila, aby dokázali pozorne počúvať ľudí, s ktorými pracujú. „Aby sa v rozhovoroch nesústreďovali na vlastné odpovede a neupriamovali pozornosť na prezentáciu svojej osoby.“ dodáva Ingrid Nágelová.

SOFTVÉROVÉ RIEŠENIA NA MIERU

Železiarne majú vlastnú spoločnosť ŽP Informatika, ktorá šije softvérové riešenia na mieru. Ako podotýka Ingrid Nágelová, určite by dnes nedokázali realizovať expedíciu niekoľko desiatok kamiónov denne bez kvalitnej softvérovej podpory a automatizovaných riešení v skladovom hospodárstve. Okamžité a spoľahlivé spracovanie dát z jednotlivých procesov im denne pomáha rýchlo reagovať na vzniknutý problém a minimalizovať tým jeho negatívne dôsledky. „A internet ako nevyčerpateľný zdroj informácií a nevyhnutný komunikačný nástroj dnes už vnímame ako samozrejmosť,“ dodáva skúsená manažérka.

Opýtajte sa Ingrid Nágelovej

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

KLUB LOGISTICKÝCH MANAŽÉROV

Napriek šíriacemu sa koronavírusu sa v piatok 27. marca 2020 stretli členovia slovenského Klubu logistických manažérov. Samozrejme, vzhľadom na bezpečnostné opatrenia, platné na celom Slovensku, stretnutie sa uskutočnilo pomocou videokonferenčnej aplikácie. Témou virtuálnej diskusie bola aktuálna situácia okolo pandémie koronavírusu a jej dopad na slovenskú i svetovú ekonomiku, hospodárstvo, logistiku aj spoločnosť.

Článok pripravil **Tomáš Szmrecsányi**

VIRTUÁLNY KLM

KORONAVÍRUS

Ako sa bude situácia vyvíjať, tak to závisí podľa logistických manažérov najmä od dĺžky trvania pandémie koronavírusu a od podôb záchranných balíčkov zo strany štátu. Pomoc je podľa členov KLM dôležitá, ale dôležitý je aj kľúč, na základe ktorého sa má pomoc prerozdeliť.

27/3/2020

Pandémia koronavírusu zasiahla svetovú ekonomiku veľmi tvrdo. Európske vlády postupne zavádzali bezpečnostné opatrenia a zatvorili sa hranice medzi členskými štátmi Európskej únie. Zároveň bol obmedzený aj pohyb obyvateľstva nielen v rámci starého kontinentu, ale aj v samotných členských krajinách EÚ. Kríza zasiahla aj oblasť logistiky. Ako to vyzerá v praxi vo firmách, tak na túto otázku hľadali odpovede aj členovia slovenského Klubu logistických manažérov.

AKTUÁLNA SITUÁCIA JE VEĽMI KRITICKÁ

Logistickí manažéri dopady pandémie koronavírusu na ekonomiku, hospodárstvo, výrobu i logistiku vnímajú veľmi negatívne. Všetci sa zhodujú na tom, že kríza je výnimočná. No napriek tomu sa snažili už hneď na začiatku zaviesť vo svojich firmách bezpečnostné opatrenia, aby obmedzili šírenie nebezpečného vírusu a mohli ďalej fungovať. „Aj u nás sme nastavili prísne bezpečnostné a zdravotné opatrenia, a to aj pri servise vozíkov. Naše kancelárie tiež fungujú v systéme „home office“. Ochranné pomôcky sa nám podarilo zohnať hneď na začiatku krízy,“ hovorí Miroslav Luby, konateľ spoločnosti Starlift.

Prísne hygienické opatrenia zaviedli aj vo firme cargo-partner SR, pričom časť zamestnancov prešla na home office. „Zaviedli sme povinné nosenie rúšok a snažíme sa minimalizovať kontakt vodičov a našich zamestnancov v sklade. Pre všetkých zamestnancov sme zabezpečili jednorazové rúška,“ dodáva Tibor Majzún, generálny riaditeľ cargo-partner SR. Kriticky vidí situáciu v oblasti dopravy: „V leteckej preprave bola zrušená väčšina pasažierskych letov, čo viedlo k strate 70% nákladnej kapacity. Nákladné lietadlá nemajú dostatočnú kapacitu, aby túto stratu dokázali vykryť a tiež je potrebné rýchlejšie prepraviť množstvo zásielok, ktoré boli pôvodne plánované ako námorná preprava.“

ZVÝŠIL SA DOPYT PO SKLADOCH

Pandémia koronavírusu má pre niektoré spoločnosti pozitívny dopad. Týka sa to najmä výrobcov v oblastí potravinárstva, drogérie či zdravotníctva. Vzhľadom na zatvorenie kamenných obchodoch viac sa darí e-commerce a prepravným firmám, ktoré e-shopom zabezpečujú tovar. Ba čo viac, nárast počtu predaných tovarov cez internetové obchody si vyžiadal väčší dopyt po skladoch. Developerské firmy, ktoré majú pod palcom sklady, však na strane druhej zasiahla pandémia aj negatívne – firmy z oblasti automobilového priemyslu sa ocitli na dne a majú problémy s platením nájomného.

„V aktuálnej situácii okolo koronavírusu je to teraz, čo sa týka businnes developmentu, veľmi slabé. Navyše začíname pociťovať, že dopravcovia nám dávajú vyššie cenové ponuky aké boli pred krízou. Logistika z môjho uhľa pohľadu nie je až tak extrémne zasiahnutá, lebo niektoré spoločnosti v logistike dokonca ešte viac zarobia. Treba myslieť aj na tých, ktorí sú v nájmoch, lebo hrozí konflikt medzi prenajímateľmi a nájomcami,“ hovorí Tomáš Ostatník, director business development v Go Asset Development.

TIBOR MAJZÚN
GENERÁLNY RIADITEĽ
CARGO-PARTNER SR

„ŽELEZNIČNÁ PREPRAVA ALTERNATÍVOU“

„Lodiarske spoločnosti reagovali na znížený dopyt počas vrcholu epidémie v Číne odstávkou viacerých lodí, čo spôsobilo problémy s blank sailingmi. Tie nateraz vieme vykrývať iným servisom, klientom však odporúčame najmä pri exportoch knihovať s väčším predstihom vzhľadom na nedostatok voľných kontajnerov a rastúce ceny. Spoľahlivou alternatívou k leteckej a námornej preprave z/do Číny je už niekoľko rokov železničná preprava po Hodvábnej ceste, pri vysokých cenách v leteckej preprave a výrazne pomalšej námornej preprave môže byť tento druh prepravy spôsobom, ako udržať fungujúci dodávateľský reťazec.

MARIÁN POZOR
VICEPREZIDENT PRE SUPPLY CHAIN
REGIÓN CEE
METSÄ TISSUE SLOVAKIA

„MUSÍME BYŤ DÔSLEDNÍ A ZODPOVEDNÍ“

„Našťastie sme pomerne sebestační. Čo sa týka opatrení u nás v spoločnosti, platí už od vypuknutia koronavírusu, že administratívni pracovníci, ktorí môžu, pracujú z domu. V celom závode však platia zvýšené bezpečnostné aj ochranné opatrenia. Výrobu na pracovných zmenách máme rozdelenú tak, aby zamestnanci neprichádzali do styku a negrupovali sa. Je to celé aj o zodpovednosti jednotlivcov.“

MIROSLAV LUBY
KONATEĽ, STARLIFT

„VIEME PRUŽNE REAGOVAŤ NA AKTUÁLNE PODMIENKY“

„Mali sme požiadavky o odklady splátok zo strany klientov, ktorí pôsobia v oblasti automotive. Sú aj oblasti, kde sa klientom darí. Situáciu aj preto zvládame tým, že z jedného chlievika presúvame peniaze do druhého. Platí však, že sa snažíme pomôcť našim zákazníkom, ktorí sa dostali do veľkých ťažkostí. Zatiaľ to nie je veľmi obmedzujúce, lebo našťastie servis aj prenájmy idú u nás vo veľkom.“

Do akej miery ovplyvnila pandémia koronavírusu logistiku?

systemylogistiky@atoz.sk
systemylogistiky.sk
systemylogistiky
systemylogistiky

KRÍZA NEZASIAHLA FIRMY ROVNAKO

Kým viaceré firmy trápi súčasná kríza a z dôvodu nedostatku objednávok sú nútené odstavovať výrobu, spoločnosť Metsä Tissue Slovakia je na tom opačne. „Bežíme naplno, dopyt je obrovský a snažíme sa reagovať na aktuálnu situáciu na trhu s hygienickými výrobkami, ktorú pozorne sledujeme,“ komentuje situáciu Marián Pozor, viceprezident pre supply chain región CEE spoločnosti Metsä Tissue Slovakia.

Alexander Czakó, riaditeľ logistiky a distribúcie spoločnosti Tauris Group pociťuje úpadok v súvislosti s gastronomickým segmentom, ktorý padol o viac ako 70%. „Pre nás logistika ako taká ohrozená nie je, lebo logistiku potravín sa nedá zastaviť,“ dodáva Alexander Czakó, pre ktorého dôležitou témou je aj to, ako ochrániť slovenský trh pre budúcnosť po kríze. Kým niektoré spoločnosti kvôli kríze dokážu ešte „dýchať“, tak iných pandémia doslova „škrtí“. Aj preto sa snažia logistickí manažéri vnímať veci komplexne a uvedomujú si, že v ekonomike sú viaceré oblasti úzko prepojené a ak jedna časť reťazca skolabuje, môže so sebou stiahnuť aj ďalšie oblasti hospodárstva. „Tak ako sa snažíme my eticky správať voči našim partnerom, očakávame podobný prístup aj z ich strany. V celom obchodnom aj logistickom reťazci musíme najmä teraz hľadať kompromisy, ba čo viac, snažiť sa robiť aj také kompromisy,“ upozorňuje Alexander Czakó.

Na margo vzájomnej pomoci Miroslav Luby podotýka: „Môžem to povedať jednoducho takto: Kým budete žiť vy, budeme žiť aj my. Keď nás budete potrebovať, budeme tu. Akonáhle to však celé začne padať, postupne všetky firmy, pôjdeme s nimi dole pravdepodobne aj my. Buď sa prispôsobíme všetci a prežijeme, alebo budeme tvrdí a krátkozrakí či budeme mať egoistické prístupy a začne všetko rad za radom padať.“

ALEXANDER ALSTOCK
COMMERCIAL DIRECTOR
SLOVAKIA STOW SR

„NAŠE NOVÉ BEZPEČNOSTNÉ ŠTANDARDY BOLI ÚČINNÉ“

„V súvislosti so šíriacim sa koronavírusom sme veľmi skoro zaviedli niekoľko opatrení. Naši zamestnanci fungujú na home office. Zisťujem však, že dokonca pracujeme viac. Všetkým našim montérom sme komplet poskytli ochranné pomôcky a aj dali im do smerníc, aby nosili rúška aj rukavice. Aj vďaka našim opatreniam nemáme problémy s nedostatkom pracovníkov, ktorí sa od prvého okamžiku chránia. Naše nové bezpečnostné štandardy sa ukázali byť ako veľmi účinné. Čo sa týka situácie okolo koronavírusu, je aktuálne namieste otázka, či skutočne nie je Slovensko až príliš orientované na automobilky. Nezaškodilo by sa pozrieť aj na iné možnosti podnikania, ktoré by podporili našu sebestačnosť v rôznych oblastiach. Bolo by dobré, keby viaceré podniky dokázali prejsť na výrobu aj iných produktov.“

TOMÁŠ OSTATNÍK DIRECTOR BUSINESS DEVELOPMENT GO ASSET DEVELOPMENT

„VIDIEŤ NÁRAST ZÁUJMU O SKLADY“

„Po prvé, ak developeri majú voľné sklady, snažia sa ich prenajať na akúkoľvek dobu, čiže hoci aj na krátkodobé. Evidujeme nárast záujmu o sklady, najmä kvôli nárastu e-commerce. Ľudia totiž čoraz viac nakupujú cez internet. Po druhé, na margo súčasnej krízy očakávam reakciu v súvislosti fabrík, ktoré vyrábajú v Číne. Tie sa budú presúvať bližšie k Európe alebo dokonca aj do Európy. Aj z toho dôvodu očakávame nárast záujmu na trhu o priemyselné nehnuteľnosti. Po tretie, zrejme začne rásť záujem o väčšie skladové zásoby, čo bude znamenať dopyt väčších výmerách skladov. Po štvrté, zrejme budeme vidieť viac skladov vo väčších mestách, a teda nárast skladov mestskej logistiky.“

ALEXANDER CZAKÓ
RIADITEĽ LOGISTIKY A DISTRIBÚCIE
TAURIS GROUP

„ĽUDIA POTREBUJÚ POTRAVINY“

„Každý deň analyzujeme, čo všetko sa môže ešte zmeniť. Ale pravdou je, keby sa kríza skončila aj zajtra, tak nič sa nevráti do úplne pôvodných koľají. Dopad na ľudí a celé zmýšľanie ľudí, ich hodnotové rebríčky, sa už začali meniť a je to nezastaviteľný proces. Teraz je otázkou odhadnúť, kde čo skončí. U nás vo fabrike z mnohých opatrení, ktoré sme zaviedli, už teraz plánujeme viaceré ponechať na trvalo. Máme istú výhodu, lebo ľudia potrebujú potravinárstvo, ktoré sa nezastaví.“

JOZEF HOLOTA
CORPORATE LOGISTICS – PROCESS AND SYSTEMS DEVELOPMENT MANAGER
AGRANA BETEILIGUNGS AG, SLOVENSKÉ CUKROVARY

„PRODUCENTOM POTRAVÍN SA CELKOM DARÍ“

„My, ako prevažne producent potravín, sme nezaznamenali veľmi negatívne následky. Situácia práve naopak v niektorých oblastiach prispieva. Ako to napríklad vyzerá s toaletným papierom na trhu, tak my máme podobnú situáciu s cukrom. Momentálne zaznamenávame zvýšený odbyt. V divízii škrob vidieť, že papierenský priemysel stále beží, aj keď je istý úbytok dopytu v oblasti, ktorá vyrába ťažkú kartonáž hlavne pre automotive. Čo sa týka logistiky, tá nie je ohrozená, ohrozené sú trhy. Tie však hýbu so všetkým. To, aký vplyv to bude mať celé na logistiku, sa ukáže podľa dĺžky trvania krízy.“

Na čo sa môžete tešiť?

Ste na konci. Nezabudli ste na niečo?

Vo veľkých skladoch sú **informačné systémy pre riadenie**, teda WMS systémy samozrejmosťou. Ich optimalizácia ale môže firmám zabezpečiť rast.

Logistické a prepravné firmy sa stále viac zamerajú na **zelené alternatívy**. Platí to aj v prípade zásobovania v mestách.

Modernizácia skladov zasiahla aj e-commerce. Jej význam sa ešte viac zdôraznil v dobe pandémie koronavírusu.

Odmeňovací systém je živý proces, ktorý musí odrážať potreby zamestnancov, spoločnosti i situácie na pracovnom trhu.

V ďalšom vydaní nájdete

Detailný pohľad na **logistiku** pre mrazené a chladené potraviny.

Zameriame sa na problematiku využívania **manipulačnej techniky** vo výrobe.

V časopise sa budeme v rámci rubriky doprava venovať **trendom v oblasti železničnej dopravy**.

SYSTÉMY LOGISTIKY

O NÁS

ATOZ Marketing Services, spol. s r. o.
Holečkova 29
150 00 Praha 5
IČO: 48117706
Tel.: +420 246 007 234
www.ATOZ.sk
www.systemylogistiky.sk
E-mail: systemylogistiky@atoz.sk
Vzor e-mailu:
meno.priezvisko@atoz.sk

VYDAVATEĽ:
Christian Beraud-Letz

GENERÁLNY RIADITEĽ:
Jeffrey Osterroth

LOGISTICS GROUP MANAGER:
Petr Neckař

ŠÉFREDAKTOR:
Tomáš Szmrecsányi

SPOLUPRACOVNÍCI:
Miroslav Dočkal

FOTOGRAFIE:
Archív

OBCHOD:
Martin Horníček, Tatiana Koššová, Pavel Kotrbáček, Irena Seibertová, Alica Šuťáková, Zuzana Vodrážková

ADMINISTRATÍVA A FINANCIE:
Veronika Kerblerová, Jana Nerudová

TRAFFIC MANAGER, PRODUKCIA:
Eva Furmanová

KOORDINÁTORKA DISTRIBÚCIE A PREDPLATNÉHO:
Daniela Krnáčová

DTP:
WAU! Studio s. r. o.

TLAČIAREŇ:
Triangl, a. s.
Beranových 65
Praha 9
www.trianglprint.cz

DISTRIBÚCIA:
Slovenská pošta, a.s.,
SEND Předplatné spol. s r.o.
E-mail: predplatne@atoz.cz

REGISTRAČNÁ ZNAČKA:
MK SR: 3571/2006

AUTORIZÁCIA:
Povolené Ministerstvom kultúry Slovenskej republiky

Odkazy na určité značky a ich použitie, či už vo forme textovej či obrazovej, zmienené v edičnej časti tejto publikácie, sú bezplatné. Sú použité iba za účelom poskytnutia informácií o tovare a značkách. Uverejnené materiály môžu byť ďalej publikované iba so súhlasom vydavateľa.

Komentujte
Zdieľajte
Informujte

Ďalšie články, dodatočné materiály, fotogalérie, komentáre a videá.
www.systemylogistiky.sk

Vydáva:
AtozLogistics

Další příležitosti pro networking:

SLOVLOG
Najlepšie inovácie a prípadové štúdie
22. – 23. 10. 2020
www.slovlog.sk

STOJÍ TO ZA CESTU DO PRAHY!

NEJVĚTŠÍ LOGISTICKÝ KONGRES VE STŘEDNÍ EVROPĚ

EASTLOG 2020

NOVÉ HLAVNÍ TÉMA:

DECELERACE

NOVÝ TERMÍN:

17–18/09/2020, O2 UNIVERSUM, PRAHA

SLEDUJTE VÝVOJ PŘÍPRAV KONGRESU!

www.atozregistrace.cz/eastlog

www.eastlog.cz

systemylogistiky

systemylogistiky

CHCETE SE ZÚČASTNIT?

kontaktujte

Barboru Hrdličkovou:

+420 605 296 744

barbora.hrdlickova@atoz.cz

UNIKÁTNÍ AKCE SKUPINY Atoz logistics

Sme tam,
kde nás potrebujete

Naše moderné logistické centrá v Bratislave a Dunajskej Strede ponúkajú celkom 26 400 m² skladovacích priestorov spolu so širokou škálou služieb s pridanou hodnotou.