

JéHáčko

MAGAZÍN PRO PARTNERY ŽLUTÝCH LOGISTICKÝCH ŘEŠENÍ | 1/2024

ŠKODA AUTO:

První vidlicová automatizace
v Mladé Boleslavi

ČELNÍ VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY

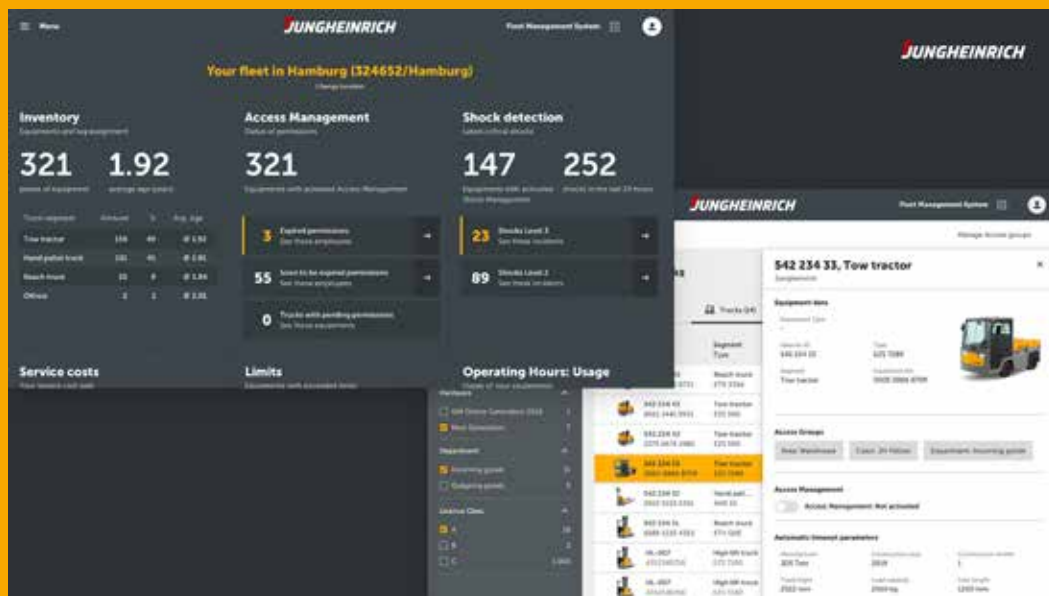
pro a proti spalovacích
i elektrických variant

V SONNENTORU
má žlutá technika voňavé poslání

 **JUNGHEINRICH**

Zcela nový Jungheinrich Fleet Management System

Jungheinrich FMS je digitální řešení pro efektivní správu flotily vozíků včetně přehledu více lokalit. Tento webový nástroj kombinuje obchodní, provozní a nárazové údaje o vozících.



Díky digitálnímu řízení přístupu, hlášení nárazových událostí a analýzám nákladů a produktivity zvýšíte dostupnost a produktivitu své flotily a zároveň snížíte provozní náklady a zvýšíte bezpečnost. Systém se skládá z různých modulů, které jsou individuálně přizpůsobeny vašim požadavkům.

Více na www.jungheinrich.cz





Vážení čtenáři,

naše společnost má dlouholetou tradici obsluhování klientů všech velikostí s atraktivním portfoliem produktů a služeb, které oslovuje široké spektrum podnikání. V poslední době bylo mnoho napsáno o konzultaci a projektování automatických celků, nicméně nechceme zapomínat ani na menší klienty – i těm totiž máme co nabídnout. Tato iniciativa je poháněna naším závazkem využít nové technologie komunikace a strategie s cílem učinit naše služby a produktové portfolio přehlednějšími. Vidíme významnou příležitost ve využití datové analytiky pro lepší pochopení specifických potřeb a preferencí malých podniků. Naším cílem je využít tato data k přizpůsobení našich elektronických nabídek, aby co nejpřesněji odpovídaly požadavkům klientů a neobtěžovaly opakujícím se obecným obsahem.

Počínaje letošním rokem využíváme pokročilé marketingové schopnosti Marketo k vývoji kampaní speciálně navržených pro klienty malých podniků. Tyto iniciativy se zaměří na praktické výhody a efektivitu našich základních produktů a služeb. Majitelům malých podniků tak chceme nabídnout jasné a stručné informace, které jim pomohou zvýšit efektivitu provozu i rozhodovacích procesů.

V našem úsilí o posílení vztahů s klienty jsme integrovali Microsoft Teams, abychom navázali přímé a osobní komunikační kanály s minimálními náklady na obou stranách. Stále však máme na paměti, že posouzení nasazení techniky na místě je mnohdy nezbytné.

V případě zájmu nabízíme možnost návštěvy na pobočkách nebo webinarů přizpůsobené požadavkům malých podniků. Snažíme se tak poskytnout cenné informace o trendech v oboru, možnostech využití našich produktů a rozsahu servisních služeb a dostupném financování. Zároveň je to pro nás příležitost, jak získat zpětnou vazbu k účinnosti nových komunikačních technologií.

V Jungheinrichu vidíme v digitálních technologiích nové příležitosti pro lepší a efektivnější komunikaci. Je to odraz našeho závazku k inovaci a orientaci na zákazníka.

S úctou,

Vratislav Přibyl

ředitel společnosti Jungheinrich ČR

04 JH EXPRESS
Žluté novinky krátce,
stručně a výstižně

11 JH PRODUCT
Představujeme novou generaci
vozíků EFX

12 JH STORY
První vidlicová automatizace v Česku
zaváží díly v mladoboleslavské Škodě Auto

16 JH TALK
Eva Klabalová vyrábí neposlušné tenisky
bez morální kocoviny

20 JH STORY
Efektivní výpomoc ve žlutém trikotu
brázdí CT Automotive v Kolíně

22 JH SERVICE
Jak si žijí naši
servisní technici?

24 JH PRODUCT
Pro a proti v segmentu čelních
spalovacích vozíků

28 JH STORY
V Sonnentoru má žlutá technika
voňavé posláni

33 JH SOCIAL
Rok 2023 přál
společným zážitkům

Magazín JéHáčko, číslo 1/2024

Vydává: Jungheinrich (ČR) s.r.o., Modletice 101, 251 01 Říčany.

Výroba: Business Media CZ s.r.o. Zaregistrováno MK ČR pod zn. E18806.

Šéfredaktor: Ing. Lucie Bartíková, lucie.bartikova@jungheinrich.cz.

Foto: archiv společnosti Jungheinrich, archiv Evy Klabalové, iStock, Martin Faltejsek.

Redakční rada: Ing. Lucie Bartíková, Ing. Martin Koudelka.

Datum vydání: 6. 4. 2024. Tiskové chyby vyhrazeny.

Web: www.jungheinrich.cz.

Facebook: www.facebook.com/jungheinrichCR.

LogiMAT ve znamení autonomních robotů pro horizontální přepravu

KAŽDOROČNÍ PŘEHLÍDKA INOVACÍ V OBLASTI INTRALOGISTIKY NABÍDNE TO NEJLEPŠÍ Z NAŠEHO PORTFOLIA I V LETOŠNÍM ROCE. V RÁMCI LOGIMATU 2024 PŘEDSTAVÍME KOMPLETNÍ ŘEŠENÍ PRO AUTOMATIZACI SKLADOVÁNÍ I PŘEPRAVY V RÁMCI INTRALOGISTIKY.

Autonomní mobilní robot EAE 212a si ve Stuttgartu užije svou světovou premiéru. Jedná se o efektivní variantu flexibilní horizontální přepravy se snadnou a rychlou integrací do jakéhokoli skladového prostředí. „Při použití ve skladu přesvědčí EAE 212a svou jednoduchou integrací, maximální flexibilitou a rozšiřitelností. Neztělesňuje tak nic menšího než budoucnost intralogistiky,“ vysvětluje všechny jeho přednosti Christian Erlich, člen představenstva Jungheinrichu pro prodej.

NOVÁ GENERACE NAVIGACE

Nejnovější generace AMR robotů EAE 212a byla přímo stvořena pro automatizaci horizontální přepravy. Díky patentované konstrukci podvozku se může robot pochlubit šířkou pouhých 790mm, díky čemuž je dokonce ještě užší než europaleta. To mu umožňuje hbitou

přepravu po podlaže rychlostí až 6 km/h. Zvládne přitom bezpečně a stabilně přepravovat náklad o hmotnosti až 1,2t, což z něj dělá ideálního pomocníka pro zásobování a odvoz na příjem a expedici zboží. Oproti svým předchůdcům se zvládá orientovat i bez umělých orientačních bodů, což významně urychluje jeho zapojení do provozu. Díky vysokému stupni autonomie si také robot EAE 212a zvládne v provozu vždy najít svou cestu – dokáže se flexibilně vyhýbat překážkám a díky schopnosti rozpoznávat cíle zvládne rovněž detekovat palety, které nejsou umístěny přesně v požadované poloze.

SNADNO A RYCHLE

Nízkozdvíhné vozíky EAE 212a jsou vybaveny softwarem Jungheinrich Mobile Robot Control (MRC). Díky němu je možné nahlédnout do centrální správy objednávek, systému řízení vozíků, modelovacího nástroje i vizualizací v reálném čase. Promyšlené rozhraní umožňuje také snadné přizpůsobení přepravních a jezdových ploch při jakékoli změně potřeb či požadavků ve skladu – do systému tak lze kdykoli přidat další roboty AMR EAE 212a a ve velmi krátké době rozšířit projekt. ■



AMR Arculee dostává většího sourozence



Autonomní mobilní robot Jungheinrich Arculee, který se využívá pro takzvanou spodní manipulaci, dostává většího bratra. Původní verzi S, která je již v provozu v řadě firem v Evropě (první instalace v České republice je aktuálně v realizaci), nově doplňuje Arculee M. Větší robot zvládne spodní přepravu břemene až o hmotnosti 1.300kg (oproti 1.000kg u Arculee S) a díky nabídce nastavců umí manipulovat různé palety a další nosiče používané především ve výrobě. Velkou výhodou nového typu je pak možnost bezpečně přepravovat břemena až o výšce 2,1 metru. Spolu s novým typem přichází také nové a intuitivní uživatelské rozhraní pro plánování a řízení tras, díky kterému si může každý sám a rychle nastavit nové trasy přímo v konkrétním provozu. ■





Zahájili jsme výrobu v chomutovském závodě

V LOŇSKÉM ROCE JSME SLAVNOSTNĚ ZAHÁJILI PROVOZ V NOVÉM VÝROBNÍM ZÁVODĚ JUNGHEINRICH V CHOMUTOVĚ. JAKO VŮBEC PRVNÍ SJEL Z VÝROBNÍ LINKY RETRAK ETV 216I, A ZAHÁJIL TAK PŘESUN CELÉ VÝROBY VOZÍKŮ S VÝSUVNÝM SLOUPEM PŘÁVĚ DO CHOMUTOVA. NOVÝ VÝROBNÍ ZÁVOD SE POSTUPNĚ STANE CENTREM JEJICH VÝROBY.

Díky novému výrobnímu závodě s rozlohou 37 000 m² vzniklo v regionu na 350 nových pracovních míst. Rozpočet projektu atakoval hranici 60 milionů EUR. Výrobní závod přitom vznikl s mimořádným důrazem na efektivitu a udržitelnost. Od pracovišť až po komplexní výrobní zařízení využívá nejmodernější technologie. Kromě plně automatizovaného centra pro detailní zpracování kovů je například vybaven také inovativní lakovací linkou či digi-

tálním asistenčním systémem s využitím umělé inteligence. Důraz je kladen rovněž na využívání ekologické elektřiny a energetickou úsporu s využitím tepelného čerpadla i speciální tepelné izolace v kancelářské části. Závod je také energeticky efektivní a optimalizovaný z hlediska emisí CO₂ a využívá dešťovou vodu. Mimo to se nachází na 1,5ha zelené ploše s původními keři a stromy, a přispívá tak k podpoře místní biodiverzity. ■

Au revoir ETV 216i!

První retrak ETV 216i z chomutovské výrobní linky byl dodán do společnosti Marie ve Francii. Pomáhá tak hladkému provozu v jedné z nejvýznamnějších společností na francouzském trhu zabývajících se hotovými jidly a těstovinami.

Ještě vyšší efektivita a výkonnost vozíků díky lepší správě dat

VE SPOLEČNOSTI JUNGHEINRICH JSME SE ROZHODLI ZAŘADIT TELEMETRICKÉ JEDNOTKY DO STANDARDNÍ VÝBAVY NOVÝCH VOZÍKŮ VYROBENÝCH V EVROPSKÝCH ZÁVODECH. UŽ Z VÝROBY JSOU TAK NAŠE VOZÍKY PŘIPRAVENÉ NA INTELIGENTNÍ INTEGRACI DO SKLADOVÉHO PROVOZU.

Společně s nimi je zcela zdarma zákazníkům také k dispozici startovací sada pro systém správy flotily vozíků Jungheinrich FMS (Fleet Management System). Díky němu mohou zákazníci v reálném čase získat údaje o stavu a využití své manipulační techniky – systém zobrazuje například přesné údaje o poloze jednotlivých vozíků, motohodinách, spotřebě paliva a také případných závadách. Získaná data tak lze následně snadno využít k optimalizaci řízení celé flotily vozíků, a to hned na několika úrovních:

- **Optimální rozmístění vozíků** – Díky přesným údajům o poloze jednotlivých kusů manipulační techniky mohou zákazníci snadno zjistit, kde se který vozík nachází a zda je aktuálně vytiženy. To jim umožní optimalizovat

využití flotily a zajistit, aby vozíky byly vždy k dispozici právě tam, kde jsou potřeba.

- **Snížení nákladů** – Konkrétní údaje o motohodinách umožňují zákazníkům identifikovat vozíky, které jsou méně využívány. Ty pak mohou být přemístěny do jiných skladů či provozů, kde je obsluha dokáže lépe vytižít, a snížit tak zbytečné náklady.

- **Zvýšení bezpečnosti** – Hlášením případných závad dokážou zákazníci rychle identifikovat vozíky, které vyžadují údržbu nebo opravu. To pomáhá předcházet nehodám a poškození zboží. Systém navíc pomocí funkce Call4Servis umožňuje snadno přivolat servisního technika.



Inovativní řešení konektivity žluté manipulační techniky je jedním z klíčových prvků, se kterým jsme schopni poskytnout efektivní a spolehlivá řešení zákazníkům s provozem všech velikostí i náročností. ■

Automatizujeme skladování drobných dílů ve Fastboltu

NĚMECKÝ VELKOOBCHOD SE ŠROUBY FASTBOLT SE ROZHODL VSADIT NA AUTOMATIZACI A ZAINVESTOVAL DO AUTOMATICKÉHO SKLADU PRO BOXY JUNGHEINRICH POWERCUBE. VE SKLADU O ROZLOZE POUHÝCH 480 M² TAK BYLO MOŽNÉ VÝZNAMNĚ ZEFEKTIVNIT PROVOZ – DÍKY NAŠEMU ŘEŠENÍ TAK POJME 18 000 BOXŮ NA DROBNÉ DÍLY S INDIVIDUÁLNÍ NOSNOSTÍ AŽ 50KG.

„Přestavbou našeho skladu drobných dílů z vysokoregálových paletových regálů na automatický sklad Jungheinrich PowerCube optimalizujeme využití našich skladovacích prostor a zároveň výrazně zvyšujeme efektivitu našich vychystávacích procesů,“ vysvětlil hlavní záměr investice jednatel společnosti Fastbolt Schraubengroßhandels GmbH Ekkehard Beermann.

Vychystávací operace tak dnes ve Fastboltu provádí pět speciálních vozíků poháněných Li-Ionovými bateriemi. Ty se během provozu dočasně nabíjejí na příslušných pracovních stanicích, přičemž konektory jsou umístěny na vozíku a nabíjecí kontakty pak přímo na regálovém systému. ■



PowerCube v kostce

Automatický sklad pro boxy Jungheinrich PowerCube nabízí v porovnání s tradičními systémy celou řadu výhod. Je prostorově úsporný, výškově flexibilní a škálovatelný. Díky tomu je naprosto ideální pro společnosti, které potřebují zvýšit kapacitu svého skladu nebo efektivitu vychystávacích procesů na stávajícím prostoru. Co víc, PowerCube zvládne pracovat rychlostí až 4 m/s a přepravovat hned dva boxy najednou. Výjimečný je také velmi jednoduchou digitální integrací do stávajících skladů.

Francouzská společnost Sartorius Stedim Biotech se pustila do automatizace

NEJMODERNĚJŠÍ AUTOMATIZOVANÝ INTRALOGISTICKÝ SYSTÉM JUNGHEINRICH SI VYŽÁDALO NOVĚ VZNIKAJÍCÍ LOGISTICKÉ CENTRUM PŘEDNÍHO HRÁČE BIOFARMACEUTICKÉHO PRŮMYSLU. OTEVŘENÍ NOVÉHO LOGISTICKÉHO CENTRA SARTORIUS STEDIM BIOTECH VE FRANCOUZSKÉM MĚSTĚ AUBAGNE JE NAPLÁNOVÁNO NA ROK 2025.

Areál bude zabírat plochu 15 000 m² a bude vybaven vysokoregálovým skladem obsluhovaným třemi automatickými regálovými zakladači EKS 516ka, automatickým skladem pro drobné díly typu miniload a sítí dopravníků palet a přepravků. Vznikne také zásobovací sklad fungující na principu zboží k člověku. Efektivní propojení skladu s výrobním prostorem pak bude zajištěno za pomoci automatických vozíků EKS 215a. Celý systém bude softwarově propojen a řízen prostřednictvím našeho Warehouse Control System. „Jsme hrdí, že můžeme společnosti Sartorius Stedim Biotech nabídnout kompletní logistické řešení odpovídající jejím ambicím. Zásobování výrobní linky, zejména ve farmaceutickém průmyslu, je velkou výzvou pro zajištění kvality, proto je důležité mít spolehlivé, škálovatelné a flexibilní automatizované řešení,” uvedla Sylvia Monteagudo, manažerka prodeje a rozvoje obchodu automatizovaných systémů společnosti Jungheinrich ve Francii. Automatizace umožní společnosti Sartorius Stedim Biotech výrazně zefektivnit logistické procesy, zkrátit dobu zpracování jednotlivých objednávek a také zvýšit aktuální skladovací kapacitu. Díky tomu bude společnost schopna rychleji reagovat na rostoucí požadavky trhu, zvýšit svou konkurenceschopnost a také nabídnout svým zákazníkům ještě spolehlivější služby. ■



Žlutá automatizace

Po úspěšné akvizici společnosti arculus v roce 2021, skupiny Storage Solution Group začátkem roku 2023 a kompletní akvizici společnosti Magazino v srpnu 2023 jsme mohli významně rozšířit nabídku automatizovaných a robotizovaných logistických řešení. Právě ta se stala centrem naší růstové strategie a plánujeme ji do budoucna nadále rozvíjet.



Převzali jsme vývoj autonomních robotů

V AUTOMATIZACI VIDÍME BUDOUCNOST INTRALOGISTIKY, A PROTO JSME SE ROZHODLI DO SVÉHO PORTFOLIA ZAŘADIT TAKÉ VÝVOJ AUTONOMNÍCH MOBILNÍCH ROBOTŮ. V SRPNU 2023 JSME TAK PROVEDLI KOMPLETNÍ AKVIZICI MNICHOVSKÉ SPOLEČNOSTI MAGAZINO SE 130 ÚZCE SPECIALIZOVANÝMI ODBORNÍKY, A ROZŠÍŘILI TAK NABÍDKU PLNĚ AUTOMATICKÝCH ŽLUTÝCH ŘEŠENÍ.

„Rádi bychom poděkovali našim předchozím investorům za důvěru, kterou v nás vložili, a za dlouholetou úspěšnou spolupráci. Dosud nás podporovali strategicky i finančně a významně přispěli k dalšímu rozvoji našeho podnikání. Společně jsme položili základy pro další kapitulu úspěšného příběhu naší společnosti,” prozradil Frederik Brantner, generální ředitel a spoluzakladatel společnosti Magazino. Specialista na autonomní roboty do naší skupiny přináší silné kompetence v oblasti softwaru a vývoje autonomních mobilních robotů, díky kterým dnes můžeme zákazníkům nabídnout ještě komplexnější řešení pro automatizaci skladů. Specialista na robotizaci bude i nadále fungovat jako samostatná společnost v rámci skupiny Jungheinrich. Bude mít ovšem přístup k naší mezinárodní prodejně a servisní síti, což jí umožní expandovat na nové trhy. ■

Pomocné tlapky

vychovávají parťáky pro každou pomoc



DOBŘÍCH SKUTKŮ NENÍ NIKDY DOST – S TAKOVOU MYŠLENKOU FUNGUJE TAKÉ OBEČNĚ PROSPĚŠNÁ SPOLEČNOST POMOCNÉ TLAPKY POD VEDENÍM HANY PIRNEROVÉ. SKUPINA NADŠENÝCH ODBORNÍKŮ SE POD ZÁŠTITOU ORGANIZACE VĚNUJE VÝCVIKU ASISTENČNÍCH PSŮ. NA VÝCHOVU NĚKOLIKA CHLUPATÝCH POMOCNÍKŮ JSME SE ROZHODLI PŘÍSPĚT I MY A RÁDI BYCHOM VÁM ODHALILI NĚCO MÁLO ZE ZÁKULISÍ. DETAILS O FUNGOVÁNÍ POMOCNÝCH TLAPEK O.P.S. NÁM PROZRADILA SAMA ŘEDITELKA HANA PIRNEROVÁ.

Jak dlouho se už vaše organizace výcviku psů věnuje?

Tak nějak neoficiálně jsme vznikli v roce 2000 – tenkrát jsme vycvičili první čtyři psy na vlastní náklady. O rok později jsme založili neziskovou organizaci Pomocné tlapky o.p.s. a byli jsme vůbec první organizací v republice, která se problematikou asistenčních psů začala zabývat.

Co vás k této činnosti přivedlo?

Pomocné tlapky vznikly vlastně tak trochu z hecu. Už jako mladá holka jsem se věnovala výchově štěňat vodících psů a vždycky mi vadila jedna věc – když

jsem štěně vychovala a odevzdala, už jsem se nikdy nedozvěděla, kde je a co se s ním stalo. Zpětnou vazbu jsem dostala jen v případě, že bylo vyraženo. V 90. letech k nám ale přišly první satelity a s nimi i pořady z Ameriky o asistenčních psech. S panem Tomášů, což je dnes můj letitý kamarád a trenér vodících psů, jsme se tenkrát rozhodli to zkusit. Předcházel tomu telefonát, kdy mu někdo volal, že by chtěl asistenčního psa. On to jen taktně odmítl s tím, že cvičí pouze psy vodící. Zeptala jsem se ho tenkrát trochu drze, jestli by to vážně nezvládl. Slovo dalo slovo a dohodli

jsme se, že to společně zkusíme. Spousta lidí nám v začátcích pomohla. Udělali jsme si průzkum, projeli pár veletrhů a rychle jsme zjistili, že poptávka je větší, než jsme schopni uspokojit.

Jak se liší výcvik vodícího a asistenčního psa?

Zjednodušeně se dá říct, že cílem vodícího psa je zajistit klientovi bezpečný a rychlý pohyb na veřejnosti – upozorňovat na výškové předměty, výmoly, nerovnosti či obrubníky, vyhledat dveře, schody, autobusovou zastávku i vstup do metra. Z legrace říkáme, že naši cvičitelé vodících psů šlapou ulici – zkrátka musí se psem stále někde chodit a postupně ho naučit terén i pohyb v prostředí s lidmi. Co se týče asistenčních psů, nikdy nemáte dva stejné – každý klient je totiž zcela jedinečný. I v případě, že budete mít dva klienty například s roztroušenou sklerózou, každý se nachází v jiné fázi onemocnění a má jiný rozsah postižení. Docela jiný postup budeme zase uplatňovat na výchovu psa pro člověka s psychickým onemocněním nebo třeba pro epileptika. V případě asistenčních psů pro děti, které mají kombinované vady, například zase potřebujeme, aby pes byl schopen pomáhat i mamince s péčí o dítě. Například když ponese dítě v náručí do koupelny, pes zvládne otevřít i zavřít dveře, donést zvonící telefon, odnést plenu do koše a podobně. Zkrátka takové ty běžné věci, které zpříjemní celkovou péči o klienta.

To už pomalu zní jako práce asistenta.

Je pravda, že se mě kdysi někdo ptal, co budou dělat asistenti, když budou všude asistenční psi. Nemyslím si, že by to měl být problém. Jedna nezisková organizace propočítala, že jeden asistenční pes ušetří zhruba milion korun na asistenci. A to vůbec nemluví o tom, že pomoc psa je pro klienta často mnohem příjemnější. S asistentem si musíte sednout lidsky, pes to pro vás vždy všechno udělá rád a nijak vás u toho nesoudí – to je na tom to nejhezčí.

Pes musí být skvělý parťák i po emoční stránce.

Když jsme dělali průzkum, čeho si na asistenčních psech naši klienti nejvíc váží, často zmiňo-

vali, že je pes pro ně především kamarád, přítel, parták. Je to element, který v rodině dokáže zvednout náladu. Například péče o autistické děti je pro maminky často velice náročná. Mít doma pomáhajícího chlupáče může dost pomoci i v tomto ohledu.

Setkáváte se i s tím, že by lidé brali asistenčního psa jako starost navíc?

Takoví klienti se nám neozývají. Rozumná rodina se na pohovorech vždy dostatečně zajímá o péči. Když tak pozorujeme jakékoli obavy, zodpovíme všechny otázky, probereme každý detail a ujistíme se, zda to zvládnou nebo ne. Pes je samozřejmě člen rodiny navíc – pořad je to zodpovědnost, a proto je potřebná součinnost celé rodiny. Nicméně jsou například i maminky samoživitelky, které to zvládají úplně samy.

Kolik psů už jste klientům předali?

Za 23 let naší existence se jedná zhruba o 270 psů. O vodící a asistenční psy i takzvané šikovné společníky pro děti s kombinovanými vadami. K tomu máme také canisterapeutické psy pro domovy seniorů a měli jsme i vůbec prvního terapeutického psa v nemocnici na Bulovce.

Jaká psí plemena vychováváte?

V 80% procentech případů cvičíme labradorské retrívry. Občas se do výchovy dostane zlatý retrívr, občas flat coated retrívr. Jednou jsme cvičili také auvergueského ohaře, což byla vysloveně individuální práce pro klienta se závislostí. Vracet se k tomu ale neplánujeme.

Jak vlastně vaše služba funguje? Vybíráte psa pro každého klienta individuálně?

Máme čekací listinu asi dvaceti klientů, kteří si u nás zažádali o psa. Asi deset z nich už prošlo všemi potřebnými pohovory a víme, že je u nich vše v pořádku a psa mohou skutečně dostat. Na druhé straně máme každý rok asi dvanáct štěňat, která umísťujeme do adoptivních rodin. Tam zůstávají rok a adoptivní páníčci pejska pod naším vedením připravují na život asistenčního psa. Po prvním roce života pes musí projít určitými testy a poté se vrátí k nám do střediska. Odtud si jej pak bere domů specializovaný cvičitel a začne ho rozcvičovat – je to taková řečneme psí střední škola. Během té doby zjistíme, co psa baví, v čem je

dobrý, na co by se hodil a tak dále. Tři měsíce nato máme sezení u kulatého stolu, kde řešíme, jaké jsou jeho silné stránky a co naopak není úplně jeho doménou. Na základě toho pak z klientů vytipujeme člověka, který bude pro daného psa vhodný.

A pak je čas klienta se psem seznámit?

V podstatě. Vybuďovali jsme výcvikový bezbariérový byt, kam každá žádající rodina na pár dní přijede, aby se se svým budoucím pejskem seznámila. Zpravidla zůstávají pro začátek tři dny a pod vedením cvičitele se učí základní věci – venčit, strojit, jednoduché povely, podávání předmětů. My přitom sledujeme, jak na sebe všichni vzájemně reagují a zda je mezi nimi to správné spojení. Pokud jde vše podle plánu, začínáme od této návštěvy cvičit psa přímo pro potřeby konkrétního klienta – například aby podával předměty z pravé strany do klína, aby zvládl otvírat dveře a podobně. Po dalších třech až čtyřech měsících naplánujeme závěrečné secvičování, v jehož rámci psa i s klientem společně připravujeme na situace, které spolu budou zažívat. Pokud klient jezdí vlakem, musíme jezdit vlakem. Jestliže chodí do kostela či ke kadeřníkovi, pes musí zvládnout v klidu dvě a půl hodiny čekat. Na závěr nás pak čeká ještě zkouška, kdy prověřujeme pohyb na veřejnosti. Při té pozorujeme, zda pes ani klient neohrožují sebe ani své okolí. Poté následuje ještě zkouška dovedností v interiéru a pro klienta i písemné testy zaměřené na péči o psa. Končíme pak výstupní veterinární kontrolou. Když všechno dobře dopadne, už následuje jen finální fáze secvičování přímo u klienta doma.

To je opravdu dlouhý a propracovaný postup.

Tím vše končí? Pes je zkrátka klienta?

Tak to nefunguje. Jak já říkám, řidičák na asistenčního psa má klient na rok a půl. Po té době musí společně zase obnovit zkoušku a prokázat, že je pes v dobré kondici a vše jim spolu jde. Pokud nastane jakýkoli problém, klienta proškolíme a nejasnosti vyřešíme. Pes není nikdy majetkem klienta, má ho jen ve výpůjčce. V praxi jsme třeba zažili i to, že pejsek měl torzi žaludku a veterinář žádal čtrnáct tisíc na operaci, bez zálohy odmítl operovat. I s tím jsme rodině zvládli pomoci, jde nám vždy o psa a jeho pohodu.



TLAPKY VE ŽLUTÉM TRIKOTU

Spolupráci s Pomocnými tlapkami jsme se v Jungheinrichu rozhodli navázat už před šesti lety – v té době nám paní Hana Pínerová své asistenční psy poprvé představila. Za naší finanční podpory organizace již vychovala a předala dva chlupaté pomocníky, třetí je momentálně v zácvičku.



Chcete Pomocné tlapky také podpořit? Stačí načíst QR kód a zjistíte, jaké jsou možnosti.

23 let

už Pomocné tlapky pomáhají potřebným

270 psů

za tu dobu zvládli vychovat a předat klientům

350 000 Kč

zhruba stojí výchova jednoho asistenčního psa

Připojili jsme se k iniciativě UN Global Compact

V UPLYNULÉM ROCE JSME SE ROZHODLI PŘIPOJIT K INICIATIVĚ ZA SPRÁVEDLIVÉ A UDRŽITELNÉ HOSPODÁŘSTVÍ UN GLOBAL COMPACT.

Zavázali jsme se tak k plnění deseti univerzálních principů udržitelné ekonomiky pro lepší a spravedlivější svět. Ty se dotýkají lidských práv, pracovních standardů, ochrany životního prostředí i boje proti korupci. Naše společnost se tak zavázala nejen k plnění těchto závazků, ale také k jejich začlenění do všech aspektů své obchodní činnosti. Touto iniciativou jsme se tak rozhodli navázat na strategii trvale udržitelného rozvoje, na které dlouhodobě pracujeme v souladu s vlastními rozvojovými strategiemi. ■

Jungheinrich potřetí v řadě obdržel platinový certifikát EcoVadis

UDRŽITELNOST JE PRO NÁS VELKÉ TÉMA. VELMI NÁS PROTO TĚŠÍ, ŽE SE NÁM JIŽ POTŘETÍ V ŘADĚ Podařilo ZÍSKAT PLATINOVÝ CERTIFIKÁT OD SPOLEČNOSTI ECOVADIS, A POTVRDILI JSME TAK SVÉ POSTAVENÍ MEZI 1 % NEJUDRŽITELNĚJŠÍCH SPOLEČNOSTÍ NA SVĚTĚ.



V případě Jungheinrichu EcoVadis v loňském roce vyzdvihl zejména „vynikající“ výsledky v oblasti životního prostředí, kde se nám podařilo dosáhnout maximálního počtu bodů. Přispěla k tomu mimo jiné účinná opatření ke snižování skleníkových plynů a šetření cenných zdrojů. Součástí našeho úsilí je postupný přechod na obnovitelné zdroje po celém světě, výroba vlastní solární energie či repasování použitých vozíků, při kterém zvládneme využít až 99 % původních surovin. Ve srovnání s výrobou zcela nového kusu jsme tak schopni ušetřit až 80 % CO₂. „Jungheinrich vytváří udržitelnou hodnotu. Usilujeme o spojení ekonomického úspěchu s ekologickou a sociální odpovědností,“ nastínil Dr. Lars Brzoska, předseda představenstva společnosti Jungheinrich AG. Kromě toho také společnost Jungheinrich vynakládá velké úsilí na zajištění dodržování lidských práv v rámci svého hodnotového řetězce. ■

Slavíme dvojnásobný úspěch na IFOY

V průběhu loňského roku se v německém Dortmundu opět uskutečnilo slavnostní předávání cen International Intralogistics and Forklift Truck of the Year (IFOY). Při takové příležitosti jsme samozřejmě nemohli chybět ani my. Společnost Jungheinrich se v silné konkurenci zvládla prosadit hned se dvěma produkty. Ultrakompaktní skladovací systém PowerCube získal první místo v kategorii intralogistických robotů, inovativní vidlicová kamera addedVIEW se snímáním čárových kódů zase zvítězila v kategorii specialita roku. Dvojitý vítězství tak opět nenechává nejmenších pochyb o vedoucím postavení naší společnosti na poli vývoje inovativních a efektivních intralogistických řešení. ■

Žlutí vítězové ročníku 2023

Jungheinrich PowerCube

Vítěz v kategorii intralogistických robotů

- Ultrakompaktní automatický systém pro ukládání boxů pro mimořádnou prostorovou efektivitu na malém prostoru (skladovací kanály až do výšky 12 m).
- Systém lze zřídit na běžných průmyslových podlahách a snadno integrovat do stávajících skladů.
- Nové vozíky se pohybují rychleji a mohou přepravovat více zboží současně.



Vidlicová kamera addedVIEW

Vítěz v kategorii specialita roku

- Dokáže číst čárové kódy přímo na místě skladování a porovnávat je se specifikacemi systému WMS.
- Eliminuje chyby při uskladňování i vyskladňování.
- Zvyšuje efektivitu a bezpečnost ve skladu.



Nová generace vozíků Jungheinrich EFX:

Vylepšený výkon a vyšší efektivita

DO DYNAMICKÉHO SVĚTA INTRALOGISTIKY, KDE SE POČÍTÁ KAŽDÁ SEKUNDA I KAŽDÝ CENTIMETR, PŘINÁŠÍME NOVOU GENERACI VYSOKOZDVIŽNÝCH VOZÍKŮ ŘADY EFX. TATO ŘADA SLIBUJE INOVACE NEJEN CO SE TÝČE VÝKONU A EFEKTIVITY, ALE TAKÉ V OBLASTI BEZPEČNOSTI A UŽIVATELSKÉHO POHODLÍ – DÍKY TOMU ZVLÁDNE POSUNOUT HRANICE MOŽNÉ MANIPULACE V NAPROSTÉ VĚTŠINĚ SKLADŮ V ČESKU.

Nový model EFX se díky čelně sedícímu řidiči a bočnímu zdvihacímu zařízení může pochlubit perfektním výhledem na náklad. Tím operátorovi nabízí lepší přehled o okolním prostoru a zvyšuje bezpečnost při manipulaci s nákladem. Elektrické vozíky této řady jsou dostupné také se 48V lithium-iontovou baterií pro delší výdrž a rychlejší dobíjení s podporou mezidobíjení během pracovních přestávek. Právě díky tomu je vozík schopen zvládnout vícesměnný provoz bez nutnosti výměny baterie.

MIMOŘÁDNÁ VÝBAVA

To ale není zdaleka vše, co mohou vozíky řady EFX nabídnout. Stroje byly vybaveny otočným systémem pro třístranné zakládání, převzatým z nejprodávanejšího VNA vozíku na trhu vůbec – legendárního EKX. Tento systém, společně s nově vyvinutým zdvihem, umožňuje maximální vyložení až do výšky devět metrů a poskytuje vysokou flexibilitu při skladování nejrůznějších typů nákladu. S maximální nosností 1 300kg a zbytkovou nosností 1 000kg až do osmi metrů EFX nastavuje nové standardy pro manipulaci s těžkými náklady ve výškách. Vozíky jsou také vybaveny řadou inteligentních asistenčních systémů včetně kamery na vidlicích, positionCONTROL pro práci v široké uličce či warehouseNAVIGATION pro ještě přesnější a rychlejší práci.

Přednosti vozíků EFX ve zkratce

- Li-Ionová baterie s podporou mezidobíjení
- Otočný systém pro třístranné zakládání
- Maximální výška založení 9 m
- Maximální nosnost 1 300 kg
- Kamera na vidlicích
- positionCONTROL
- warehouseNAVIGATION





AUTOMOBILOVÝ PRŮMYSL JE JEDNÍM Z TAHOUNŮ AUTOMATIZACE V PRŮMYSLOVÉ VÝROBĚ – VÝJIMKOU NEJSOU ANI VÝROBNÍ ZÁVODY ŠKODA AUTO V MLADÉ BOLESLAVI. PŘÁVĚ TAM DOSTALY PŘÍLEŽITOST VŮBEC PRVNÍ PLNĚ AUTOMATIZOVANÉ VIDLICOVÉ VOZÍKY JUNGHEINRICH. NA STAROST DOSTALY ZÁVOZ MLADOBOLESLAVSKÝCH SVAŘOVACÍCH LINEK.

Škoda Auto zainvestovala do první vidlicové automatizace ve svých závodech

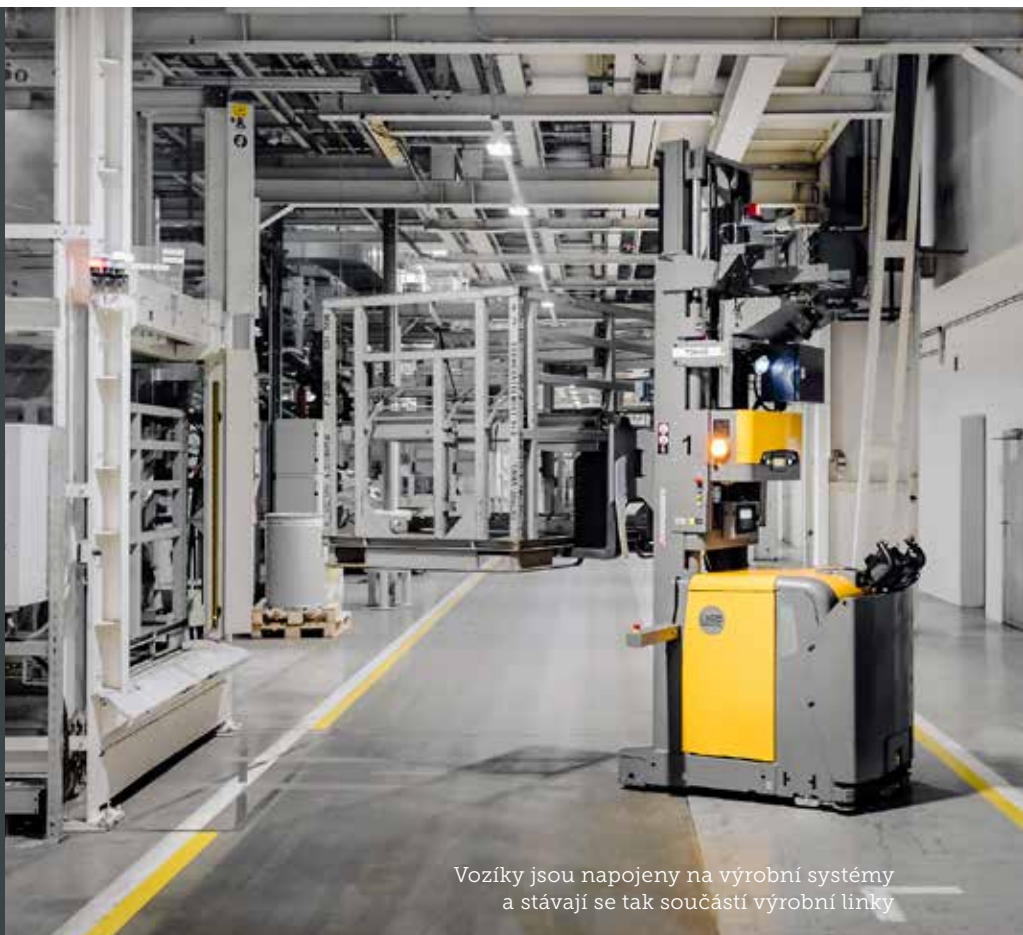


Škoda Auto

Škoda Auto a.s. je největší výrobce automobilů v Česku. Sídlo společnosti je v Mladé Boleslavi, kde se nachází i největší výrobní závod. V rámci Česka má Škoda Auto dva další výrobní závody, a to v Kvasinách a ve Vrchlabí. Od roku 1991 je součástí německého koncernu Volkswagen Group. Dlouhodobě je největší českou firmou podle tržeb, největším českým exportérem a jedním z největších českých zaměstnavatelů.



Podívejte se, jak to dnes vypadá ve svařovně mladoboleslavského závodu Škoda Auto.



Vozíky jsou napojeny na výrobní systémy a stávají se tak součástí výrobní linky

Výroba komponent a finální kompletace aut je již poměrně dlouhou dobu z velké části doménou robotů. Logistika má oproti výrobě řadu specifík v proměnlivém prostředí a horší ochraně před nečekanými vlivy. To je pro automatizaci, která vyžaduje především opakující se operace, komplikace. Obzvláště pokud se jedná o průběžné zavážení různých předávacích stanovišť. A právě takovou aplikací je automatizace zavážení části robotizovaných svařovacích pracovišť ve Škoda Auto a.s. v Mladé Boleslavi. Celkem 6 pracovišť bylo donedávna zásobováno klasickou, lidmi obsluhovanou manipulační technikou. Tato technika byla nahrazena třemi plně autonomními vozíky Jungheinrich EKS 215a s cílem zvýšit efektivnost na pracovišti.

PRVNÍ AUTOMATIZACE VIDLICOVÉ TECHNIKY

Aby bylo možné techniku nasadit, došlo k částečnému přebudování skladu před

svařovnou. Vznikl zde regál, do kterého logistika z jedné strany prostřednictvím klasické manipulační techniky zakládá kletce s jednotlivými karosářskými díly a na druhé straně si je již odebírá výroba s využitím automatických vozíků. „Tento projekt je prvním příkladem automatizace vidlicové techniky v Mladé Boleslavi, jeho hlavním cílem bylo především zvýšení efektivnosti na pracovišti,“ shrnuje hlavní cíle tohoto projektu Ondřej Kormoš za technický servis logistiky Škoda Auto a.s. Jelikož se jednalo o první projekt tohoto druhu ve Škoda Auto, šlo také o ověření této technologie pro případné další nasazení.

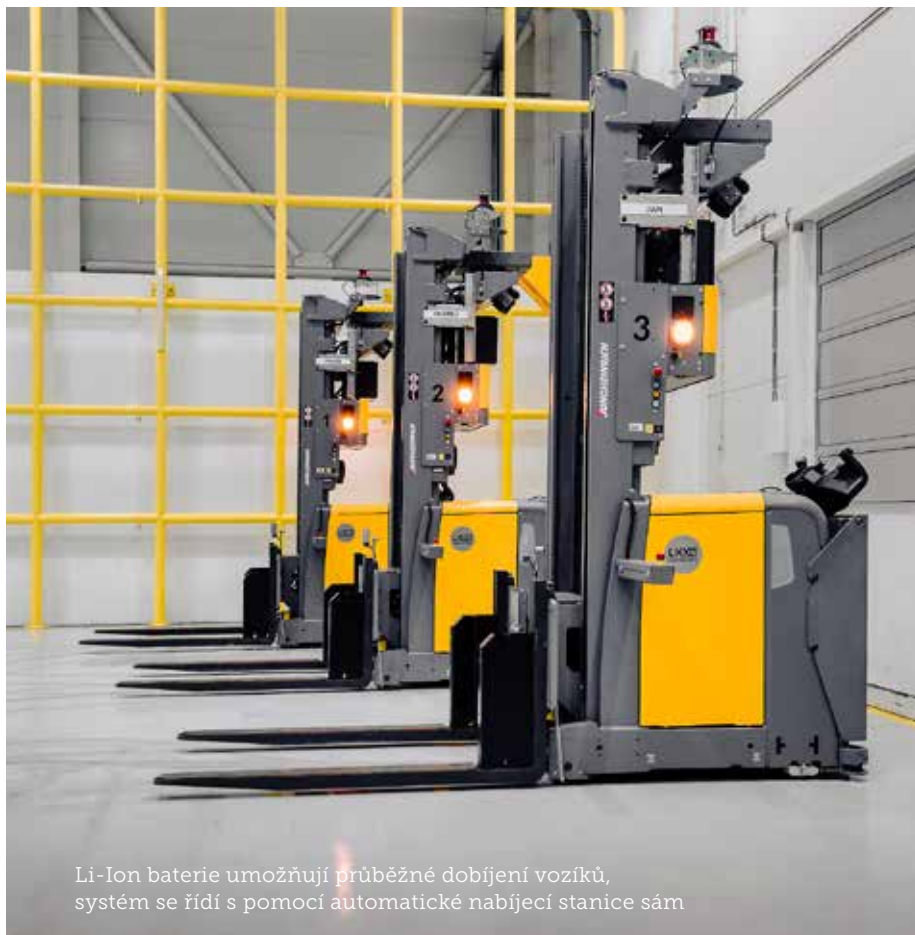
KOMPLEXNÍ PROPOJENÍ SE SYSTÉMY ŠKODA

Ve výrobě samozřejmě nemohou vozíky fungovat samostatně. Nesmírně důležité je napojení na výrobní systémy, které řídí samotnou svařovnu. Vozíky se tím v podstatě stávají součástí výrobní linky. „AGV

„Po úspěšném ověření vozíků v provozu budeme nadále pokračovat v dalších implementacích na ostatních pracovištích.“

ONDŘEJ KORMOŠ,
Technický servis logistiky Škoda Auto a.s.

projekt ve Škoda Auto patří mezi naše nejkomplexnější realizace na poli autonomních vozíků. Kromě napojení na výrobní systém Andon, který generuje požadavky na závoz palet do výrobních věží, zajišťujeme také bezpečnostní komunikaci s výrobní linkou,“ popisuje specifika projektu v Mladé Boleslavi Pawel Byczkowski, projektový manažer automatizace Jungheinrich. Během zavážení každé výrobní věže dojde k navázání přímé bezpečnostní ko-



Li-Ion baterie umožňují průběžné dobíjení vozíků, systém se řídí s pomocí automatické nabíjecí stanice sám

ZADÁNÍ

Nahrazení lidmi obsluhované manipulační techniky při zavážení šesti svařovacích pracovišť s cílem dosažení vyšší efektivity provozu a zároveň snížení chybovosti při zakládání do předávacích pozic.

ŘEŠENÍ JUNGHEINRICH

Dodání 3 kusů automatických vysokozdvížných vozíků AGV Jungheinrich EKS 215a vybavených lithium-iontovými bateriemi, automatickou dobíjecí stanicí a s plným softwarovým propojením na výrobní systémy zákazníka prostřednictvím Jungheinrich Logistics Interface.

VÝSLEDEK

Došlo k uvolnění pracovní síly z běžné manipulační techniky na další potřebná pracoviště. Díky přesnému zakládání se snížila chybovost a nutnost korekcí na předávacích stanovištích.

ZÁVĚR

Vozíky jsou vybaveny širokou škálou senzorů, které zabraňují srážce s jakoukoliv překážkou.

munikace mezi AGV vozíkem a PLC linky. Díky tomu dojde k okamžité výměně bezpečnostních signálů a tím i k maximální bezpečnosti celého automatizovaného procesu.

FULL SERVIS JAKO NA BĚŽNOU MANIPULAČNÍ TECHNIKU

Součástí kontraktu je také full servis. Ten obsahuje jednak hardwarovou podporu obdobně jako u standardní techniky, a pak také online softwarovou podporu. „Tu může zákazník kontaktovat 24 hodin denně. Pracovník podpory pak provede diagnostiku systému a datových toků přes vzdálený přístup. Závadu buď na dálku rovnou opraví, nebo určí další postup,“ popisuje fungování podpory automatických systémů Jungheinrich Adam Kunc, projektový koordinátor Jungheinrichu pro servisní služby pro automatizaci. V případě servisního výjezdu tak má technik již k dispozici detailní informaci o zá-

vadách, a je tak vybaven potřebnými náhradními díly. Výhodou v případě Škoda Auto a.s. je i nepřetržitá přítomnost servisních techniků v dílně Jungheinrichu přímo v provozu v Mladé Boleslavi. Jelikož vozíky EKS215a i ostatní AGV vozíky Jungheinrich mechanicky vycházejí z léty prověřených a široce rozšířených vozíků, získává zákazník jistotu rychlé a profesionální servisní podpory.

MAXIMÁLNÍ DŮRAZ NA BEZPEČNOST A SPOLEHLIVOST

V provozu svařovny se vozíky nepohybují

v uzavřeném prostředí, ale na ploše, kde se vyskytují standardní vozíky i mnoho volně se pohybujících pracovníků. Z toho důvodu jsou vozíky vybaveny širokou škálou senzorů, které zabraňují srážce s jakoukoliv překážkou. V místě, kde vozíky parkují, pokud nemají zakázky, je navíc zbudována automatická dobíjecí stanice. Díky Li-Ion bateriím je možné vozíky dobíjet průběžně, bez nutnosti plného dobití, jako v případě olověných trakčních baterií. Celý proces dobíjení si tak systém řídí sám a zajišťuje, že jsou vozíky vždy k dispozici. ■

SHRNUTÍ PROJEKTU

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Zákazník | Škoda Auto a.s. |
| Obor | Automotive |
| Velikost společnosti: | > 40 000 zaměstnanců |
| Místo realizace: | Mladá Boleslav |

Eva Klabalová

vyrábí neposlušné
tenisky bez morální
kocoviny



NADŠENÍ PRO MÓDU SE V PŘÍPADĚ EVY KLABALOVÉ UŽ BĚHEM STUDENTSKÝCH LET VYVINULO TROŠKU JINAK, NEŽ ČEKALA – JEJÍ POZORNOST SE ZAMĚŘILA NA OBOUVÁNÍ. MOŽNÁ TO BYL PŘÁVĚ JEJÍ DOMOVSKÝ ZLÍN A RODINNÁ TRADICE, CO NAKONEC PŘEDURČILO JEJÍ CESTU. DNES VLASTNÍ UDRŽITELNOU ZNAČKU TENISEK A NEVÁHÁ DO NICH ZAPRACOVAT ANI LÓGR OD KAFE.

Na vašich stránkách jsem se dočetla, že designu obuvi se věnujete už od svých patnácti let. Jak jste se k němu dostala?

Když jsem se hlásila na střední školu, chtěla jsem studovat oděvní design. U přijímaček jsem se ale tenkrát rozhodla pro obuv – v ten moment mi zkrátka přišlo o něco zajímavější naučit se pracovat s usní. Tenkrát jsem vlastně ještě ani netušila, že už můj praděda byl švec.

Kam vedly vaše kroky po škole?

Po střední škole jsem pokračovala ve studiích na vysoké a rozhodla jsem se využít možnost vycestovat do zahraničí v rámci studijního programu Erasmus a následně i několika dalších. Bylo pro mě velmi důležité získat nové zkušenosti – a to životní i pracovní. Začalo to stáží v Polsku, poté následovaly půlroční pobyty v Turecku, Lotyšsku a v Izraeli. Právě Izrael mě ale uchvátil natolik, že z plánovaného půl roku se staly roky dva a kdykoli mohu, ráda se tam vracím. Později jsem také získala stipendium pro studium magisterského programu v Holandsku, a to v oboru inovace v obouvání. V rámci studijního pobytu jsem navštívila také spoustu továren v Číně a začala jsem pracovat jako designér a developer pro evropské



i americké obuvnické značky. Ze zahraničí jsem si dovezla neskutečné množství informací a vlastních zkušeností. Bez nich bych pravděpodobně nikdy vlastní značku nezaložila.

Jak vznikla první myšlenka na založení vlastní značky?

Asi je nutné říct, že založit vlastní značku nikdy nebylo mým cílem. Měla jsem vysněnou práci. Pracovala jsem pro velké firmy z oboru a cestovala po celém světě. Všechno ale změnil jeden z mých pobytů v Číně. Byla jsem zrovna na návštěvě v továrně, která byla hlavním výrobním závodem pro největší australskou značku obuvi. Bydlela jsem v hotelu, který byl jen přes silnici od továrny. Jednou ráno jsem vyšla na balkon a přes hustý smog jsem budovu na protější straně silnice ani neviděla. Špatně se mi dýchalo, začala jsem okamžitě kašlat. To byl ten moment, kdy jsem si uvědomila, že chci pryč. Že už nechci být součástí toho systému masové produkce, která má za následek enormní znečištění životního prostředí. Já jsem odtamtud tenkrát odjet mohla, ale co ti lidé, kteří tam žijí a pracují? Na základě tohoto zážitku jsem dala výpověď, vrátila se do Česka a začala spolupracovat s lokální továrnou na Zlínsku.

A co znamená název?

Vycházela jsem z anglického slova CAVE – jeskyně. Ta představuje prostor, který je vy-

tvářen vodou a větrem a člověk do tohoto procesu nemůže nijak zasáhnout. Stejně tak vznikají moje boty – nikdy dopředu nevím, jakým způsobem se na nich barevné kousky gumy, které používáme, slisují. Díky tomu je každá naše bota absolutním originálem. A v neposlední řadě je to také moje jméno pozpátku – EVA K.

Čeho jste se svou značkou chtěla na začátku dosáhnout?

Toužila jsem vytvořit nový produkt vyrobený pomocí stávajícího strojního vybavení. Produkt, který by obstál na současném trhu a zároveň by byl vyroben s ohledem na životní prostředí a hlavně lokálně. S takovou myšlenkou se zrodily první KAVE. Tenisky ze zbytkových materiálů vyráběné v limitovaných kolekcích. Veganské a unikátní.

Jak vznikají designy vašich bot a podle čeho plánujete nové kolekce?

Design vždy vzniká na základě materiálů, které mám k dispozici. Svršky jsou vyrobeny ze zbytkových materiálů, které zůstávají ve skladech – zbytková metráž. Množství vyrobených párů vždy závisí na dostupném množství dané látky. Dopředu vlastně nikdy nevím, jak bude další model přesně vypadat – záleží jen na tom, jaké materiály najdeme. K látce pak doladuji barevnost podešví, které děláme ze zbytků kaučuku nebo z recyklovaných ponošených podešví. Následuje výběr kroužků a tkaniček a jde se na výrobu.

A jak dlouho trvá výroba?

V první řadě se vysekají dílce na všechny boty z dané kolekce, ty pak procházejí šicí dílnou, kde se postupně sešijí a hotový svršek pokračuje do spodkové dílny. Tam se k němu nalisuje podešev. Ta se připevní teplem a tlakem v lisovacím stroji, kde se peče na zhruba 160 stupňů po dobu pěti minut. Skoro jako sušenky.

Všimla jsem si, že do svých kolekcí občas zapojujete i zajímavé osobnosti. Na základě čeho takové spolupráce vznikají?

Naprosto zásadní jsou pro mě osobní vazby. Musíme být s daným umělcem či osobností naladěni na stejnou vlnu. Většinu takových propojení pak navíc spojuje také charitativní stránka věci.

V rámci vaší značky kladete zásadní důraz na ekologii a udržitelnost. Čím je to pro vás tak zásadní?

Těch aspektů je mnoho. Velkou roli v tom hraje moje zkušenost z továren (nejen) v Číně. Chci vyrábět s ohledem na životní prostředí – abychom jej jako generace zachovali v dobrém stavu pro generace následující. Nebo přinejmenším ve stejném stavu, v jakém je teď. Chci vyrábět produkty, o kterých zákazník bude přesně vědět, kdo a kde je vyrobil. Souvisí s tím i moje motto – vyrobeno bez morální kocoviny.

Co všechno jste schopni v rámci výroby bot recyklovat?

Hlavním materiálem jsou recyklované podešve našich tenisek. Když ochodíte naše tenisky, můžete je poslat zase zpátky k nám. My je vypereme, oddělíme svršek od podešve a spodní část rozdrtíme na malinké kousky, které se opět stávají hlavním stavebním kamenem pro nový materiál. Jako poděkování za vrácení tenisek zpátky do naší výroby dostanete slevu 15% na nákup nového páru. V podešvích KAVE pak ale najdete klidně i kávuovou sedlinu, písek či nadrcené pneumatiky.

Kde berete materiály vhodné pro recyklaci?

V první řadě jsou to ty ponošené tenisky od našich zákazníků. V případě tenisek z kávy spolupracujeme se skvělou pražírnou Coffeespot, která nám dodává kávovou sed-

linu. U nich v kavárně si vypijete kafe a z toho, co zbyde, my vyrobíme podešev.

Jak vás vůbec napadlo využívat kávovou sedlinu? A jaký je proces zpracování kávy při výrobě bot?

Sama kafe miluju a nelze si nevšimnout, že se vyhazují tuny kávové sedliny. Je možné ji použít třeba jako hnojivo pro pokojové rostliny, v praxi se to ale vlastně moc často neděje. Tak proč ji nepoužít třeba právě k výrobě podešví? Vymyslet vhodný technologický proces bylo ale upřímně řečeno velmi dlouhé. Máme za sebou mnoho měsíců testování, nicméně výsledek stojí za to.

Kolik lidí na výrobě vašich tenisek momentálně pracuje?

Rok 2023 byl pro nás zlomový. Původně jsme pracovali s lokální dílnou ve Zlíně. Majitel se ale rozhodl ji na jaře ze dne na den zavřít kvůli neúnosným cenám energií. Navázala jsem proto spolupráci s obuvnickou dílnou na Slovensku. Už tam dokonce i vznikly první tenisky! Zaměstnanci dílny ale nejsou moji. V nejužším týmu KAVE je nás jen pět.

Jaké vybavení je pro vaši výrobu potřeba?

Základ tvoří velké lisovací stroje, kvůli kterým je naše výroba velmi specifická. Lis obsahuje kovovou nožku a formu, do které se teniska lisuje. V Čechách už dílnu s těmito stroji nenajdete. Je to technologie, se kterou se pracovalo asi před padesáti lety.

Kolik párů tenisek vyrobíte za rok?

Ročně jsme schopni zvládnout asi 3 500 párů. Je to takový náš strop. Chci, aby si značka zachovala svoji unikátnost a KAVE se nestaly mainstreamovým produktem.

Který z vašich modelů se historicky těšil největší oblibě?

Rozhodně černé tenisky s černobílou podešví. Tento model jsme zařadili do naší stálé nabídky. Neznamená to ale, že si je můžete koupit kdykoli – vždy je vyrábíme znovu v různých intervalech po vyprodání předchozí várky.

Prodáváte KAVE také do zahraničí?

Ano, tenisky posíláme do celého světa. Obchodní zastoupení máme v americkém Seattlu a musím přiznat, že americký trh se stává stále větší součástí našich prodejů.

Daří se vám nějakým způsobem šířit osvětu směrem k udržitelnosti v obuvnickém sektoru?

Pozoruji určité změny. Nejedná se ale výhradně o výrobní procesy. Často jde o změnu v myšlení lidí – spotřebitelů. Je důležité si zjišťovat, kdo a kde daný produkt vyrobil.

Měla jste někdy pochybnosti o svém rozhodnutí založit si obuvnickou značku?

Nikdy. Značka funguje od roku 2015 a práce na ní mě stále neskutečně baví. Je to takové moje první dítě.



EVA KLABALOVÁ

Rodačka ze Zlína dělá čest svému městu a zároveň svým osobitým způsobem navazuje na rodinnou ševcovskou tradici. Jako malá si sice přála být módní návrhářkou, nakonec ale vystudovala Design obuvi na Univerzitě Tomáše Bati ve Zlíně a stejným směrem pokračovala i v rámci doktorského studia. Během života neváhala sbírat zkušenosti v zahraničí a spolupracovala tak s řadou nadnárodních obuvnických společností. Rozhodla se ale vydat udržitelnějším směrem a v roce 2015 založila vlastní značku tenisek pod názvem KAVE. Dnes vyrábí designové tenisky z recyklovaných materiálů – lokálně, udržitelně a za využití původních technologií.



Kolínský sklad komponent pro automotive využívá základní řadu elektrických vozíků EFG BA/BB/BC

MAXIMÁLNÍ EFEKTIVITA A SKVĚLÁ MANÉVROVATELNOST NA MALÉM PROSTORU, PŘESNĚ TÍM VYNIKÁ NAŠE NOVINKA PRO MÉNĚ NÁROČNÉ PROVOZY – TŘÍKOLOVÝ VYSOKOZDVIŽNÝ VOZÍK EFG BB. VŠECHNY JEHO PŘEDNOSTI UŽ NAPLNO TESTUJÍ V KOLÍNSKÉM SKLADU CT AUTOMOTIVE CZ S.R.O., KDE S NÍM VOZÍ AUTOMOBILOVÉ KOMPONENTY.

Sklad v Kolíně je v provozu od ledna roku 2023 a zaměstnává 8 pracovníků. Veškeré komponenty společnosti CT Automotive Group se vyrábějí v Číně a do české pobočky jsou dováženy v kontejnerech 2–3x týdně. Některé díly je potřeba na místě ještě montovat. U zbývajících je pak nutné provést vizuální a mechanickou kontrolu a následně vše zabalit do expedičních obalů, v nichž jsou dodávány zákazníkovi. Tím také vznikla potřeba pořídit manipulační techniku, která zvládne převézt všechny dodávky do skladu, ale i naložit všechny závozy pro jednotlivé zákazníky. Zároveň je však tato technika využívána pouze 2–3 hodiny denně.

4 BODY PRO VÝBĚR MANIPULAČNÍ TECHNIKY

Jaká byla výběrová kritéria společnosti CT Automotive? „Náš výběr probíhal ve čtyřech krocích. Nejdůležitější pro nás

byla reference od našeho dodavatele, který nám jednoznačně doporučoval společnost Jungheinrich. Druhým bodem pro nás byla prezentace firmy online, kde nás velice zaujaly webové stránky společnosti. Ve třetím kroku jsme rozeslali poptávku na tři dodavatele manipulační techniky a Jungheinrich byl cenově nejvýhodnější. V neposlední řadě jsme velice ocenili osobní přístup odborného poradce Jungheinrichu a jejich celého týmu,” uvedl Marián Klačan, Resident Engineer CZ, CT Automotive Group.

OBRATNÝ VOZÍK ZA PŘÍZNIVOU CENU

Pro méně náročné skladové operace se skvěle hodí čelní elektrický vozík Jungheinrich EFG BB 216k a na něj po vzájemné konzultaci a obhlédnutí provozu také padla volba. S nosností 1,6 t, zdvihem 5 000 mm a velmi příznivou při-

zovací cenou se stal tento vozík efektivním pomocníkem pro všechny skladové operace. Jedná se o tříkolovou variantu elektrického vozíku, díky čemuž je vozík dobře manévrovatelný a hodí se i pro manipulaci ve stísněných prostorech skladu. ■

„Rozhodla cenově výhodná nabídka a osobní přístup odborného poradce a celého týmu Jungheinrich.“

**MARIÁN KLAČAN,
Resident Engineer CZ,
CT Automotive Group**



Tříkolový čelní elektrický vozík EFG BB 216k s nosností 1,6 t a zdvihem 5 000 mm vyniká skvělou manévrovatelností na malém prostoru

CT Automotive

Společnost CT Automotive CZ s.r.o. je součástí CT Automotive Group, která navrhuje, vyvíjí a vyrábí komponenty do interiérů aut pro nejznámější automobilové značky na světě. V kolínském skladu se uskladňují, kontrolují a montují díly pro společnost Faurecia a Volkswagen.



Podívejte se,
jak vypadá den
našeho
servisního
technika



V Jungheinrichu můžete chodit do práce s radostí

NA SVĚTOVÉM TRHU PATŘÍME K PŘEDNÍM DODAVATELŮM INTRALOGISTICKÝCH ŘEŠENÍ. DÍKY STÁLE SE ZVYŠUJÍCÍMU POČTU ZÁKAZNÍKŮ NEPŘESTÁVÁME ROZŠÍŘOVAT SVŮJ TÝM A NABÍZÍME TAK CELOU ŘADU ATRAKTIVNÍCH POZIC. PROTOŽE ZODPOVĚDNÝCH SERVISNÍCH TECHNIKŮ NENÍ NIKDY DOST!

Práce servisního technika pro žlutou flotilu je velice rozmanitá a nad očekávání flexibilní. Pracovní den totiž začíná už nasednutím do jeho auta přímo před domem. Během noci do něj kolegové z centrálních skladů doručili vše, co bude technik ten den potřebovat. Každý z našich kolegů tak vždy přesně ví, co jej

v daný den čeká, a má tak plně pod kontrolou svůj časový rozvrh.

ATTRAKTIVNÍ PRACOVNÍ NÁPLŇ

Naši servisní technici nejsou zodpovědní pouze za opravy a údržby vozíků. Jsou to právě oni, kdo tvoří dobré vzta-

U firmy Jungheinrich pracuji přes patnáct let jako servisní technik. Při této práci je důležité neustále se rozvíjet a jít s dobou, což mě baví a naplňuje, a firma Jungheinrich to umožňuje. Nedílnou součástí dobrých výsledků je výborná spolupráce a podpora servisního i prodejního týmu.

JIŘÍ NEKUDA,
servisní technik ve společnosti
Jungheinrich



hy s klienty a jsou s nimi v každodenním kontaktu. Součástí práce je také diagnostika závad prostřednictvím počítačového softwaru, hledání optimálních řešení individuálních potřeb zákazníků a nechybí pochopitelně ani občasná drobná administrativa.

IDEÁLNÍ KANDIDÁT

Od nových kolegů na oplátku očekáváme především partnerství, loajalitu

a ochotu čelit technickým výzvám. Právě tyto hodnoty jsou totiž pro nás v Jungheinrichu naprosto stěžejní. Ideální kandidát na pozici servisního technika by pak také měl mít elektrotechnické či strojírenské vzdělání (nebo vzdělání v některém z příbuzných oborů) a k tomu dobré vystupování, zručnost, komunikační dovednosti, řidičský průkaz skupiny B a základní znalost práce s počítačem. ■

Suverénně nejlepším aspektem mé práce je samostatné řešení technických problémů a závad přímo při servisním zásahu. Baví mě zjišťovat, co se s technikou stalo a proč. Správně určená příčina pak otevírá dveře ke kreativnímu řešení.

KAMILA MAROUŠKOVÁ,
servisní technička ve společnosti Jungheinrich

Máme práci pro každého!

Přestože technické znalosti, skříň plná montérek a ochota ušpinit se je povětšinou doménou mužů, v týmu rádi přivítáme i nadšené dámy! Pokud vás zajímají dojmy naší servisní techničky Kamily Marouškové, rozhovor s ní najdete ve vydání JéHáčka s označením 1/2022.



Co nabízíme našim servisním technikům?

- Odpovídající finanční ohodnocení
- Prvotřídní zázemí
- Servisní vozidlo
- Kompletní sadu špičkového nářadí
- Notebook a telefon
- Digitální katalog náhradních dílů
- Servisní software
- Kompletní dokumentaci k technice v češtině
- Základní školení na centrále v Modleticích
- Průběžná školení nových modelových řad i komunikačních dovedností
- Pravidelná setkávání regionálních týmů
- Placené přesčasy
- Čtvrtletní servisní prémie
- Provize z prodeje servisních produktů
- Týden dovolené navíc
- Pracovní doba začíná nasednutím do auta
- Možnost převedení přesčasů na dodatečné dny volna

Máte zájem? Podívejte se na aktuální nabídku volných pozic na jobs.cz



Pro a proti:

Čelní vysokozdvížné vozíky



ČELNÍ SPALOVACÍ VYSOKOZDVIŽNÉ VOZÍKY JSOU POSTUPNĚ VYTLAČOVÁNY ČELNÍMI ELEKTRICKÝMI VOZÍKY. TY ELEKTRICKÉ, VYBAVENÉ OLOVĚNÝMI BATERIEMI, OVŠEM ZAČÍNAJÍ TAKÉ POSTUPNĚ USTUPOVAT MODERNĚJŠÍ TECHNOLOGIÍ. O SLOVO SE HLÁSÍ LITHIOVÉ BATERIE. JAKÉ JSOU VÝHODY A NEVÝHODY JEDNOTLIVÝCH POHONŮ? TO NÁM VYSVĚTLIL PRODUKTOVÝ MANAŽER PAVEL KRÁLÍK.

V čem je základní rozdíl mezi spalovací a elektrickou manipulační technikou?

Provoz elektrických vozíků je výrazně méně nákladný. Pokud budeme porovnávat samotný provoz, jedna motohodina provozu elektrického vozíku je přibližně o 50% levnější než jedna motohodina provozu v případě spalovacího vozíku. Druhou zásadní věcí jsou spalínové emise či hluk motoru – elektrické vozíky žádné nemají. To jde samozřejmě ruku v ruce s tím, že Evropská unie stále zpřísňuje emisní normy, což mimo automobily platí samozřejmě i v našem oboru. V souladu s tímto vývojem jsme se v Jungheinrichu rozhodli výrobu čelních vysokozdvížných vozíků se spalovacím motorem před časem úplně ukončit.

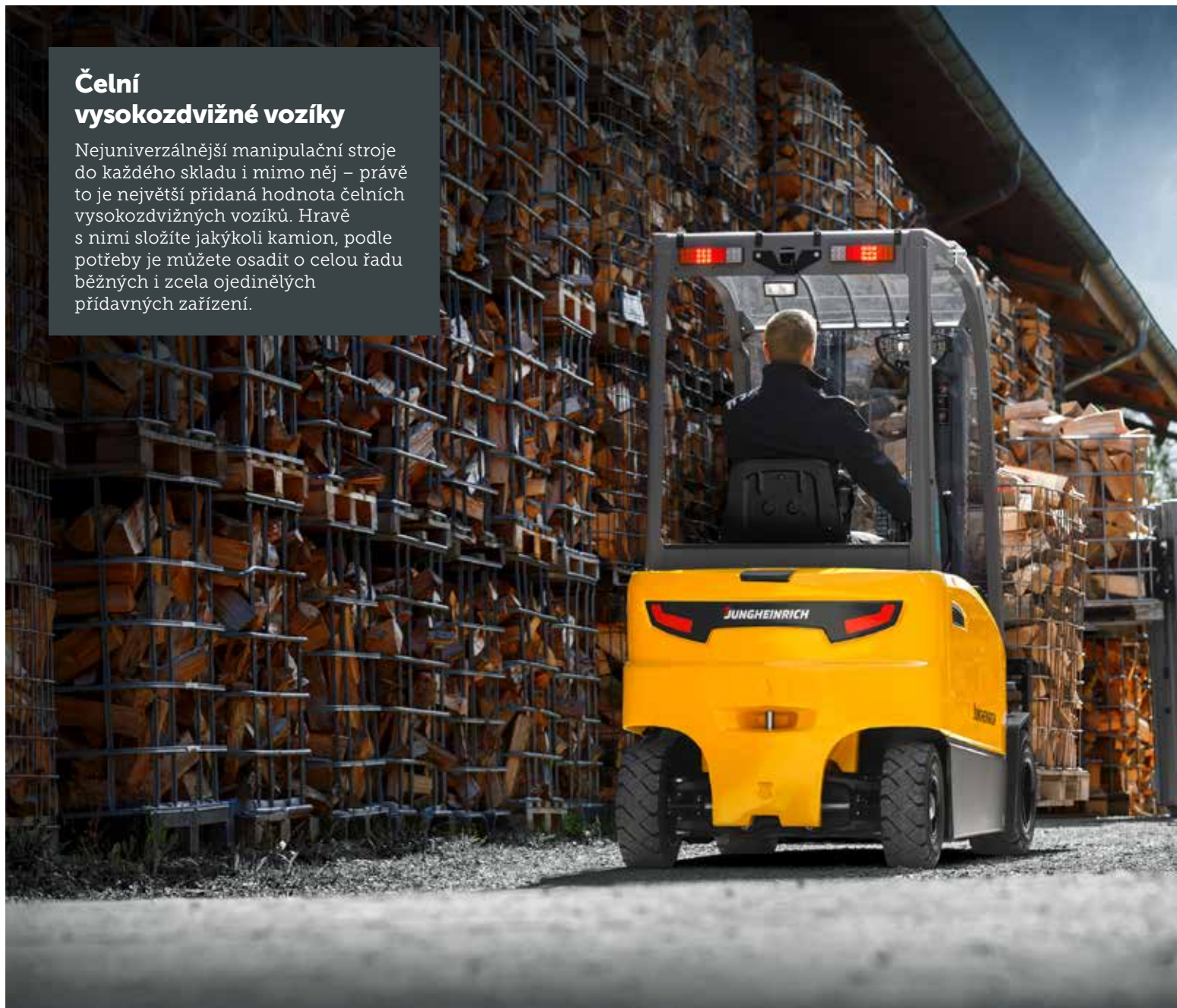
Přesto ale předpokládám, že máte nějaké vozíky se spalovacími motory v provozu. Co pro jejich provozovatele znamená, že jste ukončili výrobu?

Prakticky žádnou změnu. Zrovna teď jsme řešili, že jeden z našich servisních techniků opravoval vozík se spalovacím motorem



Čelní vysokozdvížeňové vozíky

Nejuniverzálnější manipulační stroje do každého skladu i mimo něj – právě to je největší přidaná hodnota čelních vysokozdvížeňových vozíků. Hravě s nimi složíte jakýkoli kamion, podle potřeby je můžete osadit o celou řadu běžných i zcela ojedinělých přídatných zařízení.



z roku 2009. Úspěšně ho zrenoval a vozík tak zákazníkovi slouží dál. Ale je to menší zákazník, který má jediný stroj a používá ho jen čas od času na složení kamionu. Nájezd je tak minimální. Servis pochopitelně zajišťují naši technici i nadále, jen už zkrátka nebude možné tyto vozíky u nás koupit.

Jakým zákazníkům dělá dnes spalovací manipulační technika nejlepší službu?

Tento typ čelních vysokozdvížeňových vozíků se

hodí především pro zákazníky, kteří na manipulační techniku nemají tak vysoké nároky, co se týče nasazení. Většinou se jedná o malé zákazníky, kteří své vozíky využívají jen velmi omezeně, protože náročnější provoz by se jim s tímto typem vozíku nevyplatil.

Jak to je s životností jednotlivých typů vozíků?

Životnost všech čelních strojů, ať už spalovacích nebo elektrických, je srovnatelná. Spa-

lovací motor musíte pravidelně udržovat stejně jako v případě auta – to znamená měnit oleje, čistit spalinné cesty, pečovat o motor samotný. Nijak vás ale neomezuje životnost baterie, takže ho můžete mít klidně i dvacet let. Když na něm budete dělat potřebnou údržbu a nebude mít vysoký nájezd, bude fungovat stále dál a stále stejně dobře. V elektrických vozících pak máte elektrické motory – ty jsou dnes prakticky bezúdržbové, a tak je v průběhu celé jejich životnosti



nemusíte řešit. Starat se musíte jen o baterie. Ty vám pak vydrží pět a více let, závisí to samozřejmě na náročnosti provozu. V případě olovené baterie to představuje asi 1 200 nabíjecích cyklů.

Jak se liší péče o olovené a lithiové baterie?

Použití olovených baterií je náročnější ve více-směnných provozech, protože se baterie musí ve vozíku vyměnit. Je nutné je tedy nabíjet mimo vozík. Manipulace s nimi může být potenciálně nebezpečí a je třeba do nich dolévat destilovanou vodu. Je také nutné udržovat si přehled o jejich nabíjecím cyklu, protože při nevhodném způsobu nabíjení se významně snižuje jejich životnost. V případě lithiové technologie ty baterie vůbec nemusíte měnit – dobijíte je během pauzy. Zpravidla s vozíkem fungujete několik hodin, během přestávky na oběd nebo výměny směn dáte vozík dobíjet – v podstatě jako běžný telefon – a máte ho opět připravený na několik dalších hodin provozu. Lithiové baterie podporují mezidobíjení a můžete je tak připojit do sítě každou chvíli, aniž byste jakkoli ovlivnili životnost. Odpadá tak starost s nabíjecím cyklem.

Máte i nějakou elektrickou variantu pro zákazníky s méně náročnými provozy?

V letošním roce jsme se rozhodli takovou variantu uvést na trh. Jedná se o vozíky EFG BA, BB a BC – elektrické čelní vysokozdvizné vozíky pro méně náročné provozy. Optimální nájezd je okolo 1 000 motohodin ročně. Jsou významně levnější než naše standardní elektrické stroje a představují tak skvělou alternativu pro zákazníky, kteří mají vozík se spalovacím motorem a v pořízení elektrického stroje jim brání vysoká vstupní investice. Ta s tímto modelem odpadá. Díky modelové řadě EFG B se elektrické čelní vysokozdvizné vozíky stávají daleko dostupnějšími i pro lehčí provozy s nižší frekvencí použití. Tyto typy vozíků se zpravidla dodávají s olovenou baterií. ■



PAVEL KRÁLÍK

Produktový manažer a školitel skladové techniky v jednom – přesně to je Pavel Králík. Jeho úkolem je mít perfektní přehled v oblasti sériových vozíků a také zajistit, aby jej měli i jeho kolegové, a to už deset let. „Jedna část mé práce je zaškolení nových lidí – aby měli přehled, jak probíhá manipulace, co umějí jednotlivé stroje, k čemu jsou které vozíky vhodné i jak obecně funguje intralogistika,“ vysvětlil. Kromě toho je také v úzkém kontaktu s výrobou, se kterou spolupracuje na vývoji nových produktů a v případě úspěchu také zajišťuje adekvátní uvedení na český trh a řádné proškolení prodejců.

SPALOVACÍ VOZÍK V KOSTCE

- + pořizovací cena
- nutnost skladování LPG/nafty
- tvorba spalin při provozu
- vysoká hlučnost a vibrace v kabině

ELEKTRICKÝ VOZÍK V KOSTCE

- + poloviční provozní náklady
- + ekologická varianta bez vzniku spalin
- + 4x delší servisní interval
- nabíjení baterie ve vnitřních prostorách

V nejvoňavějším skladu v republice roztáčejí kola žluté vozíky

JIHOMORAVSKÉ ČEJKOVICE UŽ OD ROKU 1992 VONÍ ČAJEM A KOŘENÍM. NA SVĚDOMÍ TO MÁ RAKOUSKÁ SPOLEČNOST SONNENTOR, KTERÁ SE PŘED ČASEM ROZHODLA ROZŠÍŘIT SVŮJ MORAVSKÝ PROVOZ O NOVOU BUDOVU. JEJÍ SOUČÁSTÍ JSOU TAKÉ ZBRUSU NOVÉ SKLADOVACÍ KAPACITY, KTERÉ SVIŽNĚ OBSLUHUJÍ VOZÍKY JUNGHEINRICH.

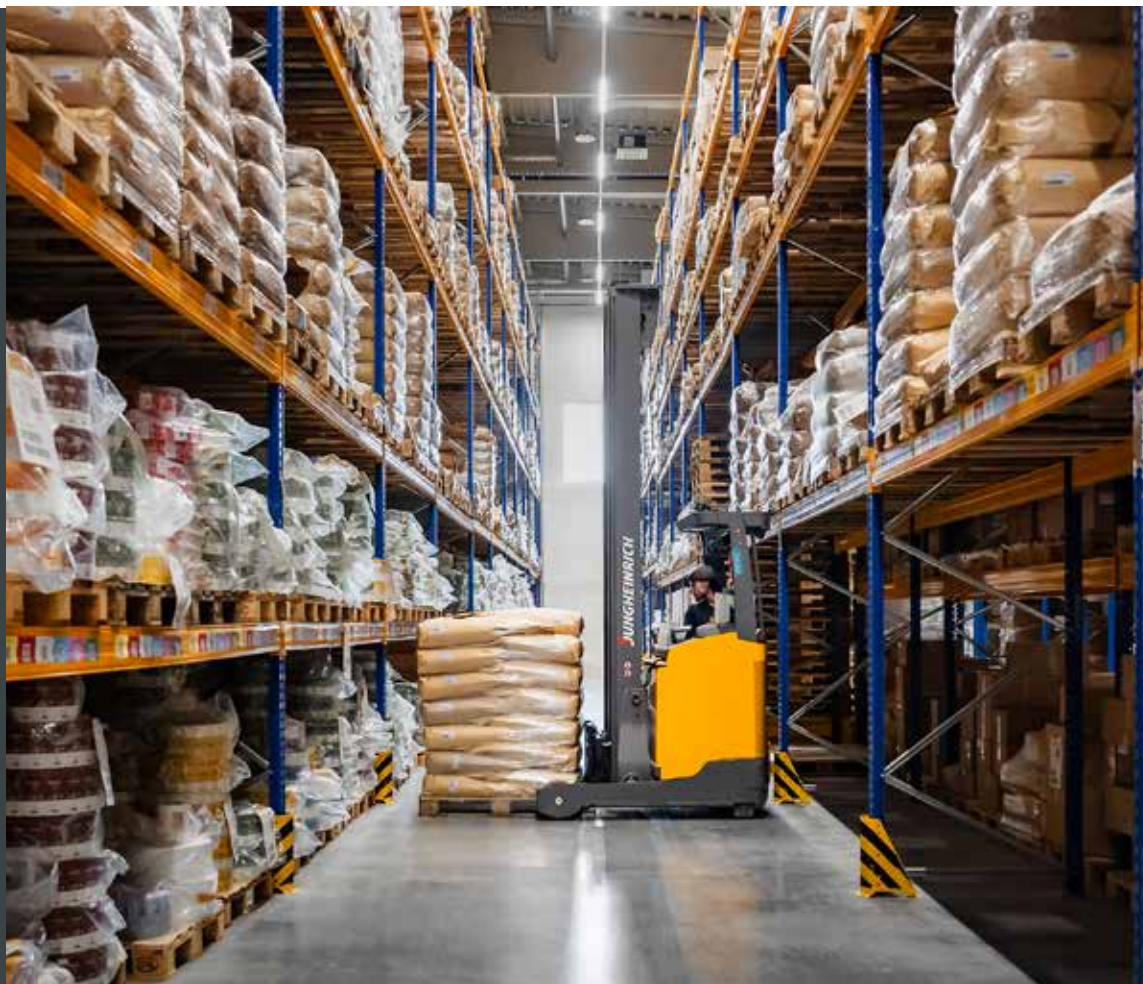


ZADÁNÍ

Dodání regálů a manipulační techniky pro novou budovu Solis, ve které se nachází sklad vstupních surovin pro výrobu, hotových produktů a také prostor pro nakládku přes rampu a manipulaci v předpolí. Součástí zadání byl i požadavek na WMS systém pro řízení materiálových toků.

ŘEŠENÍ JUNGHEINRICH

Návrh a dodání regálového systému Jungheinrich s kapacitou 2 000 paletových míst pro různé výšky skladovaných palet. Dodání systémového vozíku s indukčním vedením, retraku ETV s předvolbou výšky zdvihu a nízkozdvíhových i vysokozdvíhových vozíků s plošinkou.



Společnost Sonnentor se zabývá výrobou a distribucí čajových a kořenicích směsí. V České republice vyrostl nový provoz výroby a logistiky Solis v Čejkovicích v prostorách stávajícího areálu společnosti. Sonnentor si zakládá na férovém přístupu ke svým pěstitelům, zaměstnancům, ale i prostředí, ve kterém podniká. Proto nebylo jediným cílem nového projektu vybudovat prostory s maximální kapacitou, ale získat místo, kde mohou dlouhodobě a udržitelně vznikat produkty té nejvyšší kvality. Výsledkem je budova s nadstandardním přístupem denního světla, která v maximální možné míře využívá obnovitelné zdroje energií, jako jsou geotermální vrty a fotovoltaické panely.

KOMPLETNÍ DODÁVKA VČETNĚ REGÁLŮ

Sonnentor hledal od začátku partnera, který by dodal nejen vozíky, ale i vymyslel celkové

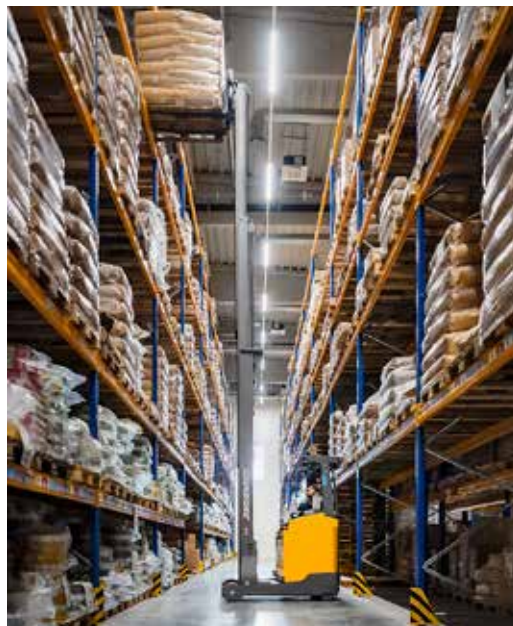
řešení včetně regálového systému a do budoucna i WMS systému. Vzhledem k charakteru skladovaného zboží bylo nutné sklad rozdělit na dvě části požární stěnou. Díky tomu došlo ke vzniku dvou různě širokých uliček, přičemž jednu obsluhuje systémový vozík EKK 514 a druhou retrak ETV s celkovou kapacitou 2 000 palet. „Vypracování návrhu regálu a výběr techniky byl ze strany pana Kubiše z Jungheinrichu velmi profesionální. K dispozici jsme měli kompletní výkresy a technické informace, které nám pomohly s rozhodováním. I v průběhu realizace vše fungovalo hladce a rychle, například při následném doplňování ochranných prvků,“ shrnuje Radmila Svobodová, vedoucí výroby a logistiky Sonnentoru.

FÉROVÉ VÝBĚROVÉ ŘÍZENÍ

Férovost je vedle udržitelnosti, rodiny, radosti a inovací jedním z pilířů, na kterých Sonnentor staví dlouhodobý úspěch svého podnikání.

„Jungheinrich nás oslovil především svým přístupem, jak po odborné stránce při návrhu skladu a výběru techniky, tak i při samotných jednáních. Měli jsme možnost navštívit referenční firmy, kde jsme techniku viděli v reálném provozu a také jsme si ověřili zkušenosti firem v našem okolí.“

RADMILA SVOBODOVÁ,
výrobní ředitelka
Sonnentor s.r.o.



A právě férovost byla během výběrového řízení na vybavení skladu jasně vidět. „Od začátku jsme přesně věděli, jaké je zadání, kdo z dodavatelů se účastní výběru a jak bude celý proces probíhat. Snažili jsme se dodat Sonnentoru maximum podkladů včetně návštěv v provozech našich dalších zákazníků, aby si mohli udělat jasnou představu o navrhovaném řešení a průběžně spolupracovali na projektu tak, aby byl dotažen včas a k maximální spokojenosti všech,“ vyzdvihuje pozitivní spolupráci Jakub Galář, odborný poradce Jungheinrich pro oblast jižní Moravy. ■

Sonnentor

Příběh Sonnentoru se začal psát v roce 1988 nápadem nezaměstnaného mladíka Johannese Gutmanna v chudé oblasti rakouského Waldviertlu. V roce 1992 se setkal s Tomášem Mitáčkem a společně odstartovali jihomoravskou kapitolu, kterou dnes společnost píše pod vedením Josefa Dvořáčka. Zbytek je příběh společnosti, lidí a událostí, díky kterým se SONNENTOR stal úspěšným podnikem, který vyváží bio produkty do 50 zemí celého světa a jen na jižní Moravě zaměstnává přes 180 lidí.

ŽLUTÁ FLOTILA V ČÍSLECH



1x
Retrak ETV



2x
nízkozdvíhací vozík EJE/ERE



2x
vysokozdvíhací vozíky ERC



1x
systémový vozík EKX



1x
regálový systém



SHRNUTÍ PROJEKTU

| | |
|-----------------------|----------------------|
| Zákazník: | Sonnentor s.r.o. |
| Obor: | Potravinářská výroba |
| Velikost společnosti: | 180 zaměstnanců |
| Místo realizace: | Čejkovice |

We're the Intralogistics Pioneers.

Navštivte Jungheinrich
na veletrhu LogiMAT 2024

19.–21. 3. 2024

Hala **9** | Stánek **B05**

Vážení obchodní partneři,

po roce Vás opět přivítáme na jednom z nejprestižnějších veletrhů věnovaných logistice LogiMAT. Na našem stánku budete mít možnost vidět technologie blízké budoucnosti z oblasti automatizace, robotizace, digitálních produktů a řadu dalších novinek.

V případě, že budete mít zájem o vstupenky, nás neváhejte kontaktovat na eventy@jungheinrich.cz

Více informací na:
www.jungheinrich.cz

JUNGHEINRICH

Rok 2023 přál společným zážitkům

STARÉ ZNÁMÉ RČENÍ JASNĚ ŘÍKÁ, ŽE VE DVOU SE TO LÉPE TÁHNE. U NÁS V JUNGHEINRICHU ALE RÁDI ZACHÁZÍME JEŠTĚ DÁL A TÁHNEME TO NEJRADEJI V CELÉ PARTĚ! PRÁVĚ Z TOHO DŮVODU KAŽDÝ PODZIM POŘÁDÁME NĚKOLIK UDÁLOSTÍ, PŘI KTERÝCH SE MŮŽEME VŠICHNI SPOLEČNĚ POTKAT A POBAVIT SE NEJEN O LOGISTICKÝCH ŘEŠENÍCH, ALE I O ŽIVOTĚ.

■ **Letecký den v Mladé Boleslavi**

4. 10. 2023

Začátek října patřil létání. Zázemí nám poskytlo letiště v Mladé Boleslavi, kam jsme nadšence lákali na vyhlídkové lety vrtulníkem i přelet historických letadel. Součástí programu byla také možnost prohlídky hangáru a servisu vrtulníků i muzea Metoděje Vlacha. Počasí nám přálo, a tak jsme si společně mohli užívat krásné výhledy na Český ráj.

■ **Střelecký den v Plzni**

12. 10. 2023

Ani v loňském roce na našem společenském programu nechyběl podzimní turnaj ve střelbě na střelnici SSK Dukla v Plzni-Lobzích. Součástí programu byla samozřejmě také prezentace novinek a možnost vyzkoušet si střelbu z různých typů zbraní pod dohledem zkušených instruktorů. Děkujeme za účast a gratulujeme vítězům!

■ **Den otevřených dveří v Olomouci**

19. 10. 2023

Intralogistické novinky ze žlutého sortimentu, exkluzivní výprodej použitých vozíků i mimořádné akční ceny produktů Profishop už patří mezi klasická lákadla dne otevřených dveří na naší olomoucké pobočce. Jinak tomu nebylo ani v říjnu a my jsme moc vděční za váš zájem.

■ **Divadelní představení Fichtl, Divadlo Bolka Polívky v Brně**

6. 11. 2023

Společně jsme vyrazili také za kulturou – v Brně jako obvykle na divadelní hru z repertoáru Divadla Bolka Polívky. Komedijní představení s názvem Fichtl přimělo nejednoho diváka s úsměvem zavzpomínat na bouřlivé dospívání v 80. letech minulého století. Na pódiu se předvedl Pavel Liška a Michal Isteník.

■ **Warehouse & Automation v Olomouci**

14.–15. 11. 2023

V rámci dvou dnů měli zákazníci příležitost nahlédnout do zákulisí nejmodernějších logistických řešení v Česku. Vzali jsme je na prohlídku našich nejzajímavějších realizací v okolí Olomouce, při kterých si mohli v provozu prohlédnout automatické vozíky AGV, vertikální výtahové systémy LRK/PRK či regálové zakladače Miniload. Nechybělo ani představení a živá ukázka AMR robotů arculee přímo na naší olomoucké pobočce.

■ **Divadelní představení Caveman, La Fabrika v Praze**

22. 11. 2023

Své místo na podzimním programu měl i kulturní zážitek v Praze. Tentokrát jsme zákazníky pozvali na dnes už legendární divadelní představení Caveman na prknech divadla La Fabrika. Satirická one man show neváhala velmi sugestivním způsobem popsat rozdíly v ženském a mužském přemýšlení a pozastavit se nad tím, jaká nedorozumění mohou kvůli tomuto nesouladu vznikat.

Představujeme Jungheinrich AMR. Autonomous Mobile Robot.

Další úroveň automatizace od Jungheinrichu.
Vysoká míra flexibility. Snadné propojení
s dalšími systémy AGV.



Přidáním arculee AMR (Autonomního Mobilního Robota) Jungheinrich rozšiřuje portfolio automatizačních řešení a umožňuje jejich využití v oblastech, jako je přeprava pod nákladem a vychystávání zboží na objednávku na bázi autonomních robotů. Jde zejména o využití ve spodních úrovních skladu. Nyní Vám můžeme nabídnout mobilní roboty, které splní všechny Vaše požadavky.



Více informací
získáte
načtením
QR kódu

JUNGHEINRICH



THAJSKO

ŽLUTÉ VOZÍKY SE PROHÁNĚJÍ I V TĚCH NEJEXOTIČTĚJŠÍCH KRAJINÁCH, KTERÉ SI JEN DOVEDETE PŘEDSTAVIT – TŘEBA V THAJSKU! NA TAMNÍ TRH JUNGHEINRICH VSTOUPIL V POZICI DISTRIBUTORA V ROCE 1983 A O ZAJÍMAVÉ PROJEKTY NEMĚL NOUZI. ROK 2005 TAK PŘINESL ZMĚNU – V THAJSKU JSME ZALOŽILI DCEŘINOU SPOLEČNOST A SPOLEČNĚ S TÍM JSME V OBLASTI ZAČALI POSKYTOVAT SVÉ SLUŽBY V PLNÉM ROZSAHU.

Už celých 18 let tak na vysoce konkurenčním thajském trhu soupeříme o to, kdo se stane absolutní lokální špičkou v oblasti elektrických vysokozdvížených vozíků. O vysokou kvalitu i bleskovou dostupnost poskytovaných služeb přímo na místě pečujeme na 200 zaměstnanců, 20 prodejních konzultantů a 90 zkušených techniků. Koncem roku 2020 jsme navíc také v Thajsku založili renovační centrum Jungheinrich, kde odborníci ve vší preciznosti pracují na důkladné reparaci manipulační techniky. Právě odsud jsou pak znovuzrození električtí pomocníci distribuováni nejen k zákazníkům v regionu, ale po celém světě. ■

profi shop

JUNGHEINRICH

SLEVA

10%*

NA KATEGORIE REGÁLY, ÚKLID, PROVOZ, PŘEPRAVA

*Neplatí na již zlevněné produkty.

jungheinrich-profishop.cz
Kód vouchery: JE HACKO