# JéHáčko

MAGAZÍN PRO PARTNERY ŽLUTÝCH LOGISTICKÝCH ŘEŠENÍ | **2/2020**

## AUTOMATIZOVANÝ POMOCNÍK
Manipulační flotila ve FOXCONNu se rozrostla o automatizované stand-alone řešení

## JAKUB KUBÍČEK
Autokrosař odjakživa

## REGÁLOVÝ SYSTÉM
se přizpůsobí potřebám každého skladu

JUNGHEINRICH

## Vážení čtenáři,

když jsem před před mnoha lety začínal u Jungheinrichu, měl jsem pocit, že tak trochu opouštím svoji profesi. Některé vozíky sice měly už tehdy vyspělou technologii, ale moje pozice prodejce použitých strojů mě směřovala do technologie let sedmdesátých. Jako elektrotechnik, se specializací na řídicí systémy, jsem se těšil, že se digitalizace možná prosadí i v mé branži.

Je úžasné, co vše se od té doby změnilo. Nejprve především ve vlastnostech vozíků, jejich efektivitě, ergonomii, stabilitě a spolehlivosti. V poslední době přichází navíc další trend, který integruje vysokozdvižné vozíky do vyšších technologických systémů a přináší nové příležitosti v efektivitě a úspoře nákladů.

Jungheinrich je v tomto směru absolutní světová špička. Využití Li-Ion baterií podpořené vlastní výrobou vede k novým možnostem ve výkonnosti, ergonomii a designu. Strategická partnerství s firmami MIAS, TGW a Magazino posouvají Jungheinrich do oblasti intralogistiky, která mu nebyla v minulých letech úplně vlastní. Rádi se s Vámi podělíme o naše zkušenosti a poradíme Vám, jaký způsob automatizace zvolit v určitém konkrétním případě. Naše oddělení systémové logistiky má zkušené odborníky a je podporováno specialisty z centrály.

V tomto JéHáčku se dočtete o aplikaci Jungheinrich AGV vozíků, které tvoří samostatnou vývojovou řadu, jež se stále rozšiřuje. Maximální využití prostoru v systému LIFO představuje systém UPC. Doporučuji také seznámit se s produkty firmy Magazino, včetně jejich videoprezentace. Jsem přesvědčen, že se Vám budou líbit.

Vratislav Přibyl,
ředitel společnosti Jungheinrich ČR


**04** JH EXPRESS
Žluté novinky krátce, stručně a výstižně.

**08** JH EXPRESS
Vysokohustotní skladování boduje v Mlékárně Pragolaktos

**10** JH SERVICE
Pronájem: Sázka na jistotu

**12** JH TALK
Jakub Kubíček: Autokrosu vládnou zlaté české ručičky

**16** JH INFO
Paletový regálový systém na míru vašim potřebám

**20** JH PRODUCT
Vertikální řešení pro vysokohustotní skladování

**24** JH STORY
Manipulační flotila ve FOXCONNu získala pomocníka

**28** JH BUSINESS
Společnosti se předhánějí v šetrnosti

**31** JH MEETING
Děkovačka pro partnery

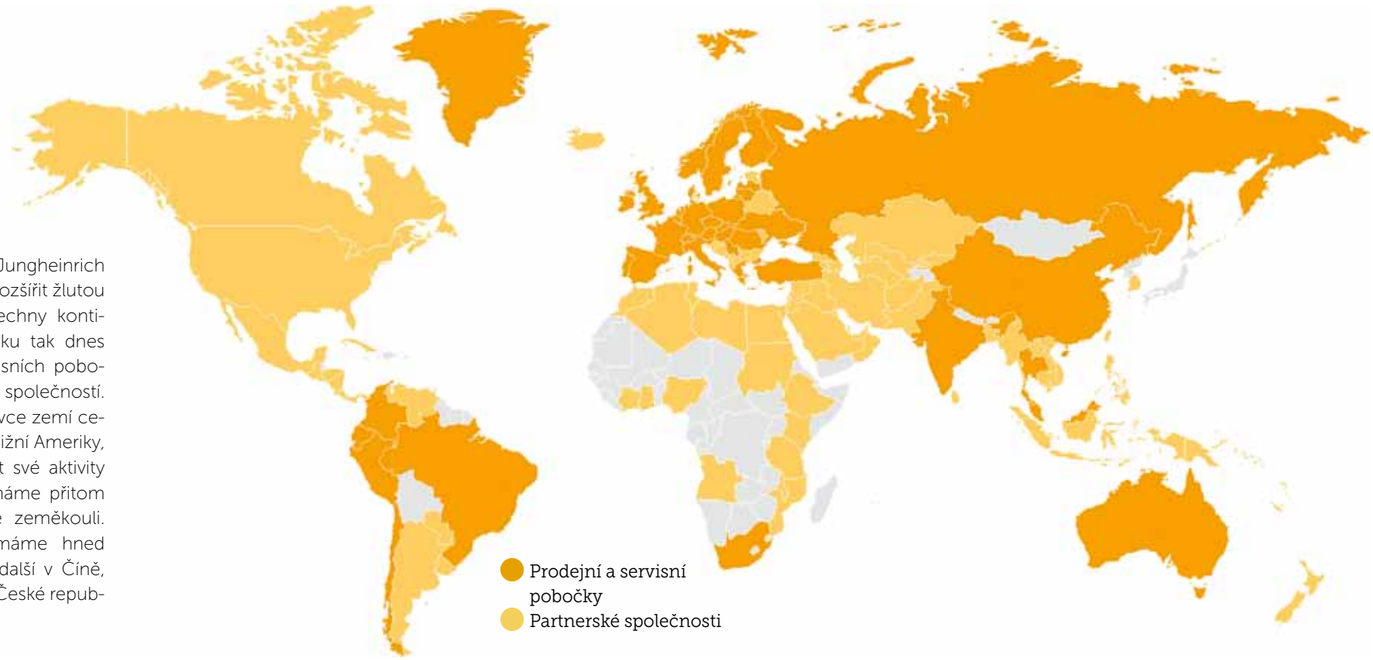
**32** JH STORY
Souhra náhod, spousta práce a štěstí



**Magazín JéHáčko, číslo 2/2020**
**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, Tomáš Němec, Divadlo Bolka Polívky.
**Redakční rada:** Ing. Lucie Bartíková, Ing. Martin Koudelka.
**Datum vydání:** 16. 11. 2020. Tiskové chyby vyhrazeny.
**Web:** www.jungheinrich.cz.
**Facebook:** www.facebook.com/jungheinrichCR.

# Jsme světoví

Od založení společnosti Jungheinrich v roce 1953 se nám podařilo rozšířit žlutou manipulační techniku na všechny kontinenty. K centrále v Hamburku tak dnes máme 40 prodejních a servisních poboček a dalších 80 partnerských společností. Působíme tak ve více než stovce zemí celého světa, a to včetně zemí Jižní Ameriky, kam se nám podařilo rozšířit své aktivity naposledy. I výrobní místa máme přitom vhodně rozmístěna po celé zeměkouli. V domovském Německu máme hned sedm výrobních závodů, tři další v Číně, dva v USA a po jednom pak v České republice a Maďarsku. ■




# Úložiště energie pro rychlejší nabíjení

Nejzajímavější trendy v rámci intralogistiky mají v posledních letech své jasné vítěze. Jedním z nich je postupný přechod od spalovacích vysokozdvižných vozíků k elektrickým a vedle toho také přesun pozornosti od manipulační techniky s olověnými akumulátory k té vybavené lithium-iontovými bateriemi. Používání manipulační techniky vybavené lithium-iontovými bateriemi je užitečné především v rámci vícesměnného provozu. Rychlé a průběžné nabíjení během pracovních přestávek zajišťuje vozíkům vysokou míru disponibility, na druhou stranu ale může v elektrické síti vytvářet odběrové špičky. S cílem takovým špičkám předcházet jsme přišli s řešením – akumulační energetická úložiště pro vnitřní i venkovní provoz. Systémy ukládání energie umožňují používat flotilu vozíků s lithium-iontovými bateriemi, aniž by bylo nutné jakékoli rozšiřování stávající elektrické sítě. Úložiště zvládnou Li-Ionové technice vybavené funkcí rychlého nabíjení dodat potřebné množství energie ve velmi krátké době. Nabíjení úložiště je přitom možné provádět kdykoli a za použití běžné elektrické zásuvky. A to i v případě, že z ní lze odebírat pouze nízký proud.

## VNITŘNÍ ÚLOŽIŠTĚ

Pro potřeby vnitřního skladování jsme připravili modulární systém pro akumulaci energie ve vnitřních prostorech, určený především zákazníkům z odvětví průmyslové výroby a logistiky, jejichž manipulační technika je vybavena lithium-iontovou technologií. Standardní akumulační kapacita systému se pohybuje od 41 do 280 kilowatthodin. V případě potřeby je ale možné ji navýšit. Maximální disponibilitu systému zajišťují kvalitní akumulátorové články a funkce nepřetržitého online monitorování.

## VENKOVNÍ ÚLOŽIŠTĚ

Pro efektivní využití elektrických vozíků ve venkovním prostředí jsme pak připravili hned dvě novinky. Jednak rychlonabíječku odolnou proti povětrnostním vlivům a pak právě i venkovní variantu energetického úložiště. Ta je navíc plně mobilní a umožňuje tak rychlé nabíjení vozíků s Li-Ionovými bateriemi bez nutnosti instalace výkonného napájecího systému v místě provozu. Pro snadnou přepravu je systém vybaven jeřábovým hákem a konzolou pro vidle vysokozdvižného vozíku. ■

profi shop
JUNGHEINRICH

**Nakupujte z pohodlí home office!**

Náš e-shop pracuje naplno bez ohledu na aktuální situaci. Vše u nás nakoupíte z pohodlí office i home office. Pro usnadnění výběru jednodušších regálových sestav teď navíc můžete využít i náš nový regálový konfigurátor. Sestavit si menší paletový, policový nebo konzolový regál nebylo nikdy snazší.

# JH Bazar slaví!

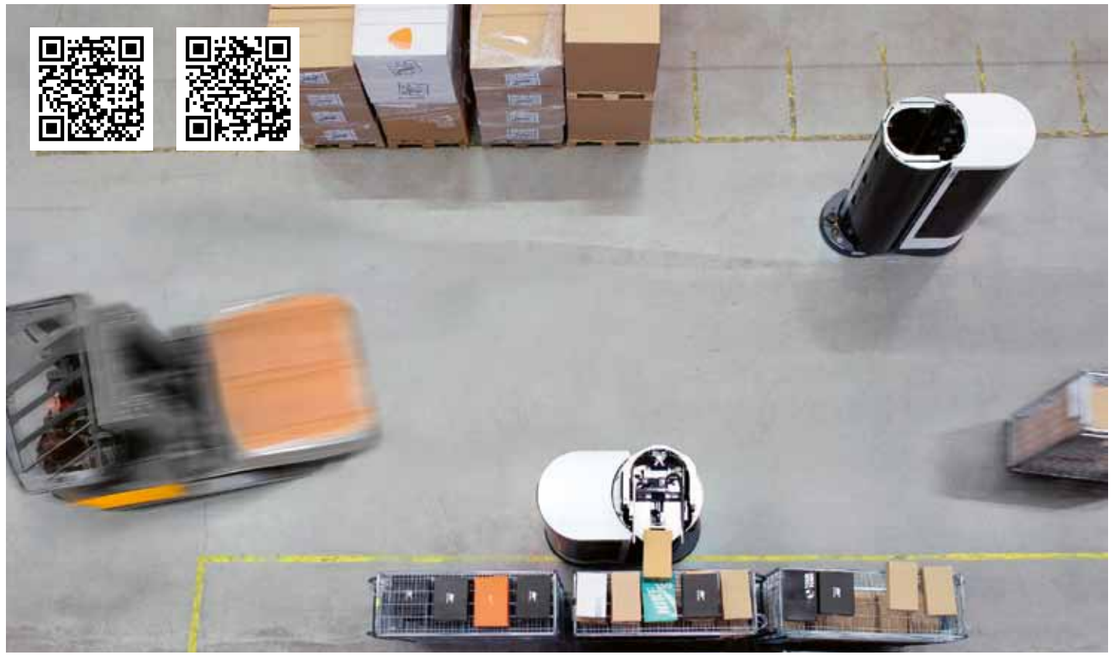
Rok existence je bezpochyby důvodem k oslavě a v průběhu letošního roku se svých prvních narozenin dočkal náš online bazar manipulační techniky. Na www.jhbazar.cz najdete nejširší nabídku repasovaných i nových vozíků skladem. Není tak nejmenších pochyb, že si vyberete vozík přesně podle svých představ. V online vyhledávači si sami zvolíte, jaký typ techniky zrovna hledáte. Vybírat můžete z více než 120 vysokozdvižných i nízkozdvižných vozíků, které jsou buď k okamžitému odběru, nebo u nich momentálně probíhá proces repase. A často objevíte i poklady za akční ceny. ■

JUNGHEINRICH JUNGSTARS ★★★★★

Ty nejlepší repasované vozíky v naší nabídce najdete pod označením Jungheinrich Jungstars. Ptáte se, čím jsou tak výjimečné? Striktně drží náš pětihvězdičkový standard kvality. Tyto stroje byly průmyslově repasovány v našem drážďanském centru použitých vozíků. To znamená, že byly kompletně rozebrány na jednotlivé komponenty a následně zcela opraveny za využití originálních náhradních dílů. Repasované vozíky Jungstars pocházejí buď z operativního leasingu od flotilových zákazníků, nebo z naší pronájemní flotily. Po celou svou dosavadní službu byly servisovány našimi techniky, a tak přesně víme, v jakém prostředí vozík před repasí jezdil a jakou má servisní historii. Patří k tomu nejlepšímu na trhu, a tak na ně poskytujeme záruku 12 měsíců nebo 1200 motohodin.

# Kolísání trhu

Trh s manipulační technikou v České republice zaznamenal za prvních devět měsíců letošního roku propad o více než 19%. Meziroční měsíční propad byl bezkonkurenčně nejpatrnější během dlouhé jarní karantény způsobené onemocněním COVID-19 – v dubnu tržní hodnoty klesly o 54,1 %. Naproti tomu srpen a září už meziročně nedopadly nijak špatně, oproti roku 2019 se měsíce propadly jen o 5,3, respektive 4,7 %. Největší ztráty utrpěl segment spalovacích vozíků (-35 %). Skladové technice se naopak nadále daří – prodeje horizontálních vychystávacích strojů rostou dokonce o více než 50%. ■



# Strategický vstup
## do robotického startupu

Jungheinrich AG získal podíl v mnichovském robotickém startupu Magazino. Společnosti se dohodly na strategické spolupráci na poli mobilní automatizace, a to s důrazem na vývoj automatizačního softwaru. „Magazino je inovativní mladá firma, která disponuje vynikajícími dovednostmi v oblasti naváděcího a řídicího softwaru pro mobilní automatizaci. Tato investice navazuje na naši strategii v oblasti automatizace," vysvětlil Lars Brzoska, předseda představenstva Jungheinrich AG. Automatizace je jedním ze zásadních hybatelů růstu v intralogistice. V následujících letech se v tomto segmentu očekává dynamický rozvoj. Důvodem je především dlouhodobý nárůst v oblasti online obchodu v kombinaci s celosvětovým nedostatkem logistických specialistů – především obsluhy vysokozdvižných vozíků. Magazino působí na trhu od roku 2014 a do povědomí logistických specialistů se zapsalo inteligentním mobilním robotickým vychystávacím vozíkem. Ten si ve skladu dokáže najít správnou cestu a s vysokou přesností tak vyzvedávat správné přepravky. Revoluční systém začala ve svých skladech rychle využívat řada významných maloobchodních prodejců zaměřujících se na online prodej nebo i poskytovatelé logistických služeb. „Řízením robotů v tomto komplexním prostředí získala společnost Magazino jedinečnou kvalifikaci, kterou chceme v budoucnu rozšiřovat a integrovat do produktů Jungheinrich," nastínil Lars Brzoska. ■

**1962**
Jungheinrich uvedl na trh svůj první automatický vozík.



# Investujeme
## do technologie budoucnosti

### Technologie Li-Ion

Systémy lithium-iontových baterií nabízejí oproti těm tradičním olověným zásadní výhody. Li-Ionové baterie jsou inteligentní a dokáží komunikovat s vozíkem i nabíjecí stanicí, díky čemuž dosahují maximální energetické i provozní účinnosti. Mezi jejich výhody patří kromě vysokého výkonu také rychlé dobíjení, bezúdržbový provoz a velmi dlouhá životnost. Díky možnosti rychlého a průběžného nabíjení je možné vozíky používat prakticky nepřetržitě, bez nutnosti baterie vyměňovat. Skladování náhradních baterií a zařízení na jejich výměnu se tak s využitím Li-Ionové technologie postupně stává minulostí. Lithium-iontové systémy navíc nevypouštějí do ovzduší žádné škodliviny a provozovatelům tak zaručují maximální provozní bezpečnost.

ZAČÁTKEM ROKU 2019 SE JUNGHEINRICH DOHODL SE SPOLEČNOSTÍ TRIATHLON HOLDING GMBH NA ZALOŽENÍ NOVÉ FIRMY SE ZAMĚŘENÍM NA VÝROBU A RECYKLACI LITHIUM-IONTOVÝCH BATERIÍ. VZNIKLA TAK JT ENERGY SYSTEMS SE SÍDLEM V SASKÉM GLAUCHAU.

Společnost JT ENERGY Systems zahájila svůj provoz hned v srpnu 2019. Díky ní tak došlo k rozšíření výrobních kapacit Li-Ionových baterií tak, aby byly obě zakládající společnosti schopny rostoucí poptávku po těchto bateriích skutečně pokrýt. Založením společnosti ale strategická investice pouze začala. Společnost JT ENERGY Systems se nedlouho po svém vzniku rozhodla svou výrobní kapacitu ještě rozšířit, a koupila proto někdejší továrnu společnosti Solarwood ve Freibergu poblíž Drážďan. Nový výrobní závod má plochu více než 42 000 metrů čtverečních a jeho připojením tak vzniklo největší evropské výrobní středisko specializující se na lithium-iontové baterie a nabíjecí systémy pro intralogistiku. Automatická výroba článků bude probíhat v saském Glauchau, kompletace bateriových systémů a nabíječek pak ve výrobním závodě ve Freibergu.

### ÚSPĚŠNĚ, INOVATIVNĚ, UDRŽITELNĚ

Hlavním záměrem celého projektu je co nejdříve zajistit dostatečnou výrobní kapacitu, která bude mít potenciál pokrýt rychle rostoucí poptávku po lithium-iontových bateriích a potřebných nabíjecích systémech. „Pro naše zákazníky je klíčovou konkurenční výhodou energetická účinnost a dostupnost vozíků. Podporujeme je v jejich podnikání prostřednictvím široké nabídky vozíků a řešení, jež využívají přednosti lithium-iontové technologie," vysvětlil Hans-Georg Frey, člen dozorčí rady společnosti Jungheinrich. Spolupráce se společností Triathlon na strategickém projektu nám umožní plně využít potenciál, který trh s elektrickými vozíky nabízí, a navíc podpoří i další rozvoj převratné technologie. ■

# Vysokohustotní skladování
## boduje v Mlékárně Pragolaktos

MLÉKÁRNA PRAGOLAKTOS V POSLEDNÍCH NĚKOLIKA LETECH INTENZIVNĚ INVESTUJE DO MODERNÍHO SKLADOVÁNÍ. NA ZÁKLADĚ SPECIFICKÝCH POŽADAVKŮ JSME JIM PROTO NABÍDLI REGÁLY SHUTTLE OBSLUHOVANÉ UPC MODULY A SYSTÉM ŘÍZENÍ SKLADU JUNGHEINRICH WMS, KTERÉ JSOU PRO MAXIMÁLNÍ EFEKTIVITU SKLADOVÁNÍ VELKÉHO MNOŽSTVÍ HOMOGENNÍHO ZBOŽÍ PŘÍMO DĚLANÉ.

Automatizovaný skladovací systém Jungheinrich UPC (Under Pallet Carrier) jsme v areálu Mlékárny Pragolaktos zkombinovali s regály tak, že mezi jednotlivými regálovými řadami nejsou vůbec žádné manipulační uličky. Takové vysokohustotní skladování umožňuje maximálně využít prostor a s tím i maximalizovat počet palet uskladněných na dané ploše.

### ROZHODUJÍCÍ JE KAPACITA

Realizace řešení proběhla postupně ve dvou fázích. Na počátku však stál stěžejní požadavek na maximální využití prostoru. Už v rámci první fáze realizace proto padla volba na regály Shuttle s UPC moduly. Ty fungují na principu LiFo (Last-in-First-out) a plně tak vyhovují potřebám firmy. Regál je přístupný pouze zepředu, zezadu se k němu obsluha vůbec nedostane. Systém se tak osvědčil, že když mlékárna o tři roky později budovala nový sklad, měla už jasno, jaké řešení hledá. Vzhledem k potřebnému počtu úkonů za hodinu neměla šanci ani alternativa v podobě mobilních regálů. Co je však nejpodstatnější, klient si zvolené řešení nemůže vynachválit. „Obsluha vloží paletu na první pozici v regálu, podvozek si pro ni přijede a zaskladní ji na poslední volné místo v kanálu. Poté se podvozek vrátí k čelu regálu a počká na vložení další palety. Při vyskladňování zase z kanálu bere palety od těch, které jsou nejblíže k odběrnému místu. Vše je navíc už od počátku řízeno pomocí WMS," vysvětlil Jozef Hangai, vedoucí technického oddělení společnosti Mlékárna Pragolaktos. Systém řízení skladu WMS přesně ví, kde je jaká paleta uložena. Obsluha retraku je pak vybavena terminálem, na kterém vidí, co má dělat, a jednotlivé úkony potvrzuje. A přestože je celý systém automatizovaný, v případě potřeby je možné jej přepnout i do režimu manuálního ovládání.

### BUDOUCNOST S LI-IONEM

Aktuální prostory Mlékárny Pragolaktos jsou dnes téměř plně využity. Jejich celková kapacita je zhruba 14 tisíc paletových míst, z toho se Jungheinrich postaral o skladování pro více než 8 tisíc z nich. I o budoucnosti má přitom vedení mlékárny dost jasné představy: „Jasným směrem do budoucna je pro nás pořizování techniky s lithium-iontovými bateriemi. Takto vybavená manipulační technika totiž plně vyhovuje potřebám našeho třísměnného provozu a navíc ani není nutné řešit nabíjárnu a náhradní baterie," shrnul Jozef Hangai. ■

**8240**
automatizovaných paletových míst

**5** UPC modulů

**3** retraky



# Automatický tahač
## k vyzkoušení v Modleticích

Využití elektrických tahačů a přívěsů k zásobování výrobních linek je zcela běžné v řadě odvětví. Jak by ale vypadal přechod na plně automatický vozík? Zvládl by navádění v úzkých prostorech mezi linkami, odstavenými paletami, výrobními stroji a regály? Dokázal by bezpečně reagovat na měnící se okolí, pracovníky a další vozíky? Najít odpovědi nejen na tyto otázky chce každý, kdo zvažuje přechod na automatické vozíky. Abychom vám dokázali názorně a spolehlivě ukázat, jak taková technika funguje, nainstalovali jsme na naší centrále v Modleticích u Prahy plně automatický tahač EZS 350a. Přijďte se podívat, jak zvládá nástrahy našeho skladu, a přesvědčte se na vlastní oči, že to zvládne i u vás.
**Náš tým specialistů na automatické vozíky je vám k dispozici.**

# Pronájem:
## sázka na jistotu

POTŘEBUJETE MANIPULAČNÍ TECHNIKU JEN NA PÁR DNÍ ČI TÝDNŮ V ROCE? NECHCETE VÁZAT FINANČNÍ PROSTŘEDKY DO FLOTILY VOZÍKŮ? I PRO TAKOVÉ SITUACE MÁ JUNGHEINRICH ŘEŠENÍ – PRONÁJEM. JAKÉ MÁ BENEFITY A CO VŠECHNO JE MOŽNÉ SI KRÁTKODOBĚ ČI DLOUHODOBĚ PRONAJMOUT NÁM PROZRADIL VEDOUCÍ ODDĚLENÍ PRONÁJMU JUNGHEINRICH (ČR) s.r.o. EDUARD PUCHERNA.

**Jaké výhody má v segmentu manipulační techniky pronájem ve srovnání s koupí?**
V první řadě je to flexibilita. Díky pronájmu má zákazník vždy možnost využívat přesně tu techniku, kterou v danou chvíli potřebuje. Navíc má k dispozici vždy moderní stroj v perfektním stavu, neboť o servis se kompletně staráme my a zákazník s technikou jen jezdí. Pronájem je navíc poměrně zajímavý i z finančního hlediska, protože zákazníkovi dodává určitou jistotu v plánování do budoucna. Splátka bude totiž vždy stejná. Příjemným bonusem je skutečnost, že zjednodušuje účetnictví a snižuje daňovou zátěž, neboť splátka za pronájem jde v plné výši rovnou do nákladů.

**Na jak dlouho je možné si manipulační techniku pronajmout?**
Časová škála pronájmu je široká. Službu nabízíme v délce od jednoho dne až po několik let. Od jednoho roku se přitom jedná spíše o podnájem, tedy zpětný pronájem vozíku. Pro zákazníka se ale prakticky stále jedná o pronájem jako každý jiný. Pořád platí pravidelnou měsíční splátku a svou flotilu využívá zcela bez starostí či jakýchkoli omezení.

**Jak velká je vaše pronájemní flotila?**
K dispozici máme více než 840 vozíků všech kategorií. Od elektrických paletových vozíků až po čelní vozíky s nosností 9 tun, či systémové stroje pro úzké uličky. Snažíme se do flotily také namíchat různé kombinace zdvihů a výbav, abychom zvládli vyhovět co největšímu množství různorodých klientských požadavků. V poslední době do flotily zařazujeme stále více strojů s lithium-iontovou baterií, které nevyžadují prakticky žádnou údržbu a jejich nabíjení zvládne zabezpečit kdokoliv bez nutnosti dodatečných školení.

**Jak rychle jste v rámci pronájmu schopni techniku dodat?**
Pokud máme vybraný vozík k dispozici na jedné z našich pronájemních poboček v Praze, Olomouci či Mladé Boleslavi, jsme schopni ho k zákazníkovi odeslat již druhý den po obdržení objednávky.

**Zaznamenali jste nějakou změnu poptávky v souvislosti s aktuálním děním kolem onemocnění COVID-19?**
Velkou skupinu našich zákazníků pro pronájem tvoří e-commerce společnosti a retailoví obchodníci, kteří krátkodobými zápůjčkami vykrývají své sezonní špičky. K těm typicky dochází například před Vánoci či Velikonocemi. Letos další takovou špičku vytvořila na jaře i karanténa, která zvýšila objem maloobchodního on-line prodeje a důsledkem toho vzrostl i zájem o zápůjčky manipulační techniky. To se projevilo v podstatě okamžitě, stejně rychle ale taková poptávka i odezněla. V současnosti však spíše pociťujeme všudypřítomnou nejistotu, která v některých oborech zavládla. Řada společností váhá s investicemi obecně, obnovu flotily manipulační techniky nevyjímaje. Díky pronájmu zákazník může obnovit svou techniku tak, aby měl bezpečně, ekonomicky a efektivně zajištěny potřebné logistické procesy. Nezavazuje se tím ale na dlouhé roky, jako je tomu v případě leasingu či přímého nákupu. ■

**„K dispozici máme více než 840 vozíků všech kategorií. Od elektrických paletových vozíků až po čelní vozíky s nosností 5 tun, či systémové stroje pro úzké uličky.“**

# Autokrosu
## vládnou zlaté české ručičky

TŘIADVACETILETÁ NADĚJE ČESKÉHO AUTOKROSU UŽ MÁ VE SBÍRCE CELOU ŘADU OCENĚNÍ. V KRÁLOVSKÉ DIVIZI SUPERBUGGY SE PŘITOM SE ZKUŠENÝMI JEZDCI UTKÁVÁ UŽ OD ŠESTNÁCTI LET A O PŘEDNÍ PŘÍČKY DOMA I V EVROPĚ SE NEVÁHÁ POPRAT. „AUTOKROSOVOU STÁJÍ" JAKUBA KUBÍČKA JE RODINNÁ SPOLEČNOST ANEXIA s.r.o., KTERÁ SE UŽ VÍCE NEŽ 26 LET ZABÝVÁ LOGISTIKOU, NÁKLADNÍ DOPRAVOU A SERVISEM V RAKOVNÍKU.

Foto: Tomáš Němec

**Jak dlouho se autokrosu věnujete a co vás k němu vůbec přivedlo?**
K autokrosu mě už jako dost malé dítě přivedl táta s dědou, kteří měli k motorsportu vždy velmi blízko. Děda dělal motory panu Hambálkovi do rally, táta zase dělal mechanika na rallycrossu, takže jak se říká – oběma voněl benzín. A když jsem přišel na svět, byla to pro ně takt trochu příležitost. Chtěli si to na mně všechno užít. Už asi ve třech letech mě posadili do půjčené motokáry, dostal jsem na hlavu půjčenou růžovou helmu na kolo a nechávali mě jezdit na kdejakém asfaltovém plácku v Rakovníku. Hned ve čtyřech už jsem měl vlastní motokáru, pak jsme koupili i dětskou bugginu. Jednou nás ale dědův kamarád pozval, ať se přijedeme podívat na jeho syna na autokros, a tím to odstartovalo naplno.

**Co se dělo pak?**
Koupila se první buggina s obsahem motoru 160 ccm. Ta má motor ze sekačky a dítě jen šlape na brzdu a plyn – zkrátka autokrosová buggina pro ty nejmenší děti. No a potom, na začátku sezony v roce 2003, jsme vyrazili na můj úplně první závod do Nové Paky. Hned tu první sezonu se mi podařilo být celkově druhý v České trofeji i v Poháru sponzorů, což jsou takové dětské šampionáty. Když se na to ale dívám zpětně, byl jsem tak malý, že jsem si vůbec neuvědomoval, co vlastně dělám a jestli mě to samo o sobě vůbec baví. Celkem mi to ale šlo, a tak jsme jezdili pořád dál a dál. Když mi bylo asi osm nebo devět, začalo mi docházet, že mi ten sport přirostl k srdci a že mi snad i celkem jde. Zkrátka jsem tak nějak uměl chytit volant do ruky a závodit. Rok nato jsem přestoupil do silnější kategorie RacerBuggy 125. Hned další rok jsem získal titul mistra republiky a rok poté jsem ho i obhájil. To byly roky 2005 a 2006. Pak jsme nastoupili do vyšší kategorie, tentokrát RacerBuggy 250. Tam jsem zůstal zase jen rok a dojel celkově druhý v českém mistráku.

**„Mně se líbí každá trať, kde mi to jde. Obecně mám ale raději technické tratě, kde je to samá zatáčka. Na rovině umí být rychlý každý, tam stačí jen šlápnout na plyn, ale být rychlý v zatáčkách, na to už potřebujete něco umět."**

**A tím skončila ta „dětská" kariéra?**
Poté, to bylo v roce 2008 a měl jsem 12 let, jsem přešel už do kategorie JuniorBuggy 600, což je vlastně první kategorie toho takzvaně velkého autokrosu. A to byla kategorie, která mě hodně naučila. Startovalo nás tam pravidelně přes 20, takže jsem se postupem času naučil závodit mezi ostatními v pořádném chumlu a propracoval jsem se postupně úplně odzadu až pěkně dopředu. Během pěti let jsem se propracoval na vrchol – získal jsem tituly jak doma, tak i v Evropě, a to v letech 2011 a 2012. Byly to krásné závody, na které moc rád vzpomínám. Moc jsme si to všechno užívali. A pak jsme se rozhodli přeskočit kategorii Buggy 1600 a jít rovnou do královské divize SuperBuggy do 4000 ccm. Pravidla to tenkrát umožňovala, ale krátce poté, co jsem přestoupil, je změnili, aby to už více nebylo možné.

**Kolik vám tenkrát bylo?**
Bylo mi šestnáct, ale díky všem těm letem v autokrosu mě všichni na Autoklubu ČR dobře znali, takže když jim přišla žádost o závodní licenci, nebyli překvapení. Když si toho věku a nejvyšší kategorie ale všimli, samozřejmě začali váhat, protože přece není možné, aby se někde na trati v tak silném autě šestnáctiletý kluk rval se všemi těmi zkušenými letitými závodníky. Nakonec se ale podařilo, licenci jsem dostal a způsobil celkem velkou řadu překvapení. Dílčí úspěchy jsme slavili hned během první sezony.

**A jaké to bylo, začít sotva v šestnácti v královské divizi?**
Auto bylo najednou mnohem větší, těžší, rychlejší. Moc jsem se toho ale nebál a rovnou jsem vletěl mezi všechny ty zkušené závodníky. Na začátku to soupeři nenesli moc dobře a je pravda, že i pro mě bylo dost psychicky náročné se mezi nimi prosadit. Hned v první sezoně jsem si ale udělal velkou radost. Vyhrál jsem závod v Přerově v rámci mistrovství Evropy, kdy za mnou všech sedm finálových kol jel Bernd Stubbe – dnes už desetinásobný mistr Evropy a vlastně nejúspěšnější autokrosař všech dob. Po závodě vystoupil z auta a symbolicky smekl klobouk – sundal si helmu, položil ji na zem a řekl mi, že se v posledním kole už smířil, že bude druhý a že na mě nemá. Pro šestnáctiletého kluka obrovská pocta! O rok později jsme získali domácí titul a v rámci mistrovství Evropy jsme byli na celkové čtvrté příčce.

**V čem se evropské závody liší od těch v Česku?**
Pravidelně se tam sjíždí ohromná konkurence – v kategorii je nás většinou kolem čtyřiceti, občas ale až sedmdesát. Prvních třeba patnáct aut už je opravdu na velmi dobré úrovni a často jedeme v jedné vteřině a vůbec se nedá odhadnout, kdo nakonec celý závod vyhraje. Pro diváky je to úžasná podívaná. Pro nás jezdce je to ale samozřejmě dost náročné a vypjaté. A občas nás samozřejmě potká nějaký problém, ale v tomto ohledu je to stejné v Evropě jako doma. Je to holt ale pořád pouze sport, ve kterém je hlavním nástrojem kromě vlastního těla pořád jen stroj, který dostává strašně zabrat.

## Vyrobeno (ne)sériově

Všechny malé bugginy, se kterými Jakub Kubíček jako dítě nastartoval svou kariéru, byly postavené po domácku. „První stošedesátku jsme koupili a od té doby jsme každý rok stavěli novou. Táta s dědou, a jakmile jsem z toho měl rozum, tak samozřejmě i já, jsme byli přesvědčeni, že to, co děláme my, je to nejlepší možné a naprosto tomu věříme. Celou zimu jsme tak vždycky strávili v garáži a ukázalo se to jako správná cesta," vysvětlil Jakub. Velký technologický pokrok znamenalo i zahájení dnes už dlouholeté spolupráce s legendou českého autosportu Jaroslavem Hoškem z Kladna. Právě v jeho dílně vznikla nejdřív juniorní buggina a následně i velká buggina do kategorie SuperBuggy. „Jarda má své know-how a letité zkušenosti se závodními auty, a tak nám postavil základní rám a my jsme si pak dodělali zbytek." Celá buggina tak byla vyrobena přímo na míru Jakubovým potřebám i stylu jízdy. Není to ale jen o samotné konstrukci auta. Záleží i na dalších komponentech, třeba na motoru, převodovce a tak dále. S motorem se proto Jakub svěřil do péče holandskému motoráři. „Pan Zomer má vlastní výrobu závodních motorů. Pro nás postavil třílitrový Ford V6, který měl asi 420 koní. Pro šestnáctiletého kluka opravdu silný motor. Před zhruba dvěma lety jsme se rozhodli využít ještě většího výkonu, a tak jsme přešli na čtyřlitrový motor V6, také značky Ford. Abych to ale uvedl na pravou míru – z Fordu tam je pouze blok motoru a hlavy, konkrétně z Mustangu GT. Vnitřní část motoru je ale vyrobena kompletně na zakázku a upravena pro závodní účely," prozradil Jakub.



**K nějakým úspěchům vám už ale v kategorii pomohl, že?**
Jasně. Za těch sedm let v SuperBuggy se mi podařilo třikrát získat titul mistra České republiky a v rámci mistrovství Evropy vítězně zajet dílčí závody. Co do celku jsem byl nejlépe čtvrtý.

**Které jsou ty vaše vítězné české tratě?**
Dvakrát za sebou jsem zvítězil v Nové Pace, dvakrát v Přerově. Jak v Pace, tak v Přerově to byl opravdu hezký zážitek. Každý by chtěl někdy vyhrát doma a zrovna v Pace je prakticky vždycky velmi dobrá, až elektrizující atmosféra. Díky tomu, že je ta trať velmi specifická, tam chodí spousta diváků, kteří mají přístup vlastně až ke trati.

**To vypadá, že to tam máte opravdu rád...**
Jak se říká – kdo nejel Paku, nejel autokros. Já jsem zrovna tam jel hned první závod, a to už před 16 lety! Dnes je mi 23 a začíná mi docházet, že jsem tomu sportu obětoval tři čtvrtě života, v podstatě spíš celý.

**Je to vaše oblíbená trať?**
Mně se líbí každá trať, kde mi to jde. Obecně mám ale raději technické tratě, kde je to samá zatáčka. Na rovině umí být rychlý každý, tam stačí jen šlápnout na plyn, ale být rychlý v zatáčkách, na to už potřebujete něco umět. Ale trať v Nové Pace je specifická. Má převýšení 40 metrů. Druhou takovou trať nikde v Evropě nenajdete. Mám moc rád i trať v Přerově, ta je hodně široká a dosahujeme tam vůbec největší rychlosti – v některých místech i přes 180 km/h. Každá trať má ale svoje plusy i mínusy.

**A nějaký favorit v zahraničí?**
Měl jsem vždycky moc rád Maďarsko. Trať v Nyirádu je dost rychlá a zároveň technická. Ale taky jsem si tam odbyl jednu z těch horších nehod... Je ale škoda, že už se tam asi tři roky nejezdí. Také mám v oblibě trať v Maggiore v Itálii, je rychlá a zatáčky tam krásně navazují, jízda tam je opravdu zábavou.

**Takových nehod, karambolů a úrazů je asi na autokrosu celkem dost...**
To jsou všechno věci, které k tomu sportu patří a přijímáme je všichni, kdo do těch aut sedáme. Pořád se mi ale autokros zdá daleko bezpečnější než většina sportů, protože pro tu bezpečnost se tam dělá skutečně maximum. Sedíme

ve speciální homologované sedačce, která má šestibodové pásy. Máme helmu, máme hans, který nám chrání krční páteř, a k tomu máme na sobě všechno z nehořlavých materiálů, kombinézu, boty, rukavice, kuklu i spodní prádlo. Kolem závodníka je navíc mohutný rám, který ho chrání a celé auto drží pohromadě. Pro tu bezpečnost se v autokrosu dělá opravdu hodně.

**Ale stane se, že?**
Když se něco má stát, tak se občas zkrátka stane a není to příjemné. Člověk pak už může jen sedět v autě, zavřít oči a čekat, co se stane. A nikdy samozřejmě nevíte, jak to dopadne – jestli z toho auta vylezete celý, nebo ne. Jak už jsem ale říkal, je to součást toho sportu. Po asi nejhorší nehodě, které jsem byl svědkem, zůstal jeden z mých soupeřů ochrnutý na vozíku. Po dvou letech se ale vrátil a i přes tak zásadní omezení a změnu kategorie dnes závodí dál a celé auto ovládá pouze rukama. Klobouk dolů před ním.

**Jaká zranění jste si ze závodů odnesl vy?**
Zaplať pánbůh jsem z auta vždycky vylezl víceméně jen dobitý a s bolavou hlavou. Nějaký ten otřes mozku a pár modřin po těle. Vždy se to obešlo bez vážnějších zranění.

**Máte z autokrosu nějaké dovednosti, které můžete využít i na cestě v běžném provozu?**
V první řadě – závodění na silnice nepatří. To bych rád zdůraznil. Jsem přesvědčený, že to, že jsem závodník, ze mě nedělá lepšího řidiče. Mám jen možná trochu víc zkušeností s neočekávanými situacemi a dokážu je o něco lépe předvídat. Díky závodění mě třeba nepřekvapí, když mi auto v zimě uklouzne, a zvládnu ze zkušenosti nějak zareagovat. Co do jízdních vlastností ale vůbec není možné závodní auto s tím osobním jakkoli srovnávat, reagují zcela odlišně.

**Který evropský národ je v autokrose nejlepší?**
Češi! Body jednotlivých národů se každý rok započítávají do takzvaného poháru národů – Nations Cupu – který opravdu pravidelně vyhráváme. Jednak je nás skutečně celkem dost, co v Česku celkem obstojně jezdíme a umísťujeme se dobře, a jednak jsou to ty proslulé zlaté české ručičky. Ty vládnou autokrosu už spoustu let.

**Postihla nějakým způsobem svět autokrosu aktuální situace kolem onemocnění COVID-19?**
Mistrovství Evropy se po dlouhém řešení úplně zrušilo už v první polovině roku a jen všichni doufáme, že příští rok se pojede opět normálně. Tady v Česku ale nebyla žádná omezení, která by zabránila závody uspořádat. Některé se jely ve standardních termínech, některé se přesunuly na podzim, ale normálně jsme jezdili. A ačkoli množství diváků bylo na základě vládních nařízení omezeno, podívat se vždy přišlo dost lidí. Je však pravdou, že závodů se odjelo jen málo, asi čtyři, které se započítávaly do českého šampionátu. ■

# Paletový regálový systém

## na míru vašim potřebám

REGÁLY JSOU ZÁKLAD SKLADU. NABÍDKA JE VŠAK TAK ŠIROKÁ A VARIABILNÍ, ŽE VYBRAT TY SPRÁVNÉ NENÍ VŮBEC SNADNÝ ÚKOL. NAŠI ODBORNÍCI NA REGÁLOVÁ ŘEŠENÍ JSOU ALE LIDÉ NA SVÉM MÍSTĚ, A TAK VÁM VŽDY PORADÍ S OHLEDEM NA KONKRÉTNÍ MOŽNOSTI A POTŘEBY VAŠEHO SKLADU. ZAJÍMÁ VÁS, Z JAKÝCH VARIANT MŮŽETE VYBÍRAT?

### Pojezdové (podvozkové) paletové regály

Princip pojezdových paletových regálů spočívá v tom, že regály samotné jsou umístěny na podvozky. Díky nim je pak možné je přesouvat, čímž vznikají manipulační uličky pro pracovníky skladu. Toto pohyblivé řešení je první volbou pro významné navýšení skladové kapacity, protože při vhodně zvoleném rozložení umožňuje ušetřit až 90 % prostoru, který by jinak zabíraly pracovní uličky. S pojezdovými paletovými regály vzniká také možnost uzavření uliček a s nimi i skladovaného zboží. Rovněž tyto regály je vhodné využít tam, kde je skladování založeno na principu FIFO.

### Válečkové (push-back) regály

V případě válečkových push-back regálů probíhá zakládání i odebírání palet jen z jedné strany a je vhodné je využít pro skladování založené na principu LIFO. Při plnění jednotlivých kanálů vozík s každou novou paletou zatlačí stávající palety na zadní regálové pozice. Po odebrání přední palety zase naopak ty zbývající, uskladněné na zadních pozicích, sjedou do místa odběru. Hlavní výhodou válečkových push-back regálů je právě jedna obslužná rovina sloužící jak k zakládání, tak k odběru palet. Systém navíc umožňuje hospodárně zaplnit dostupný skladovací prostor.

## Skladovací metody

### FIFO – First in, first out

Regálový systém má dvě obslužné roviny – z jedné se zakládá a z druhé se odebírá. První položka zaskladněná z jedné úrovně bude tím pádem jako první vyskladněna, ale z úrovně druhé.

### LIFO – Last in, first out

Regálový systém má jen jednu obslužnou rovinu a z té se jak zakládá, tak odebírá. Poslední zaskladněná položka tak bude vyskladněna jako první.

### Příhradové paletové regály

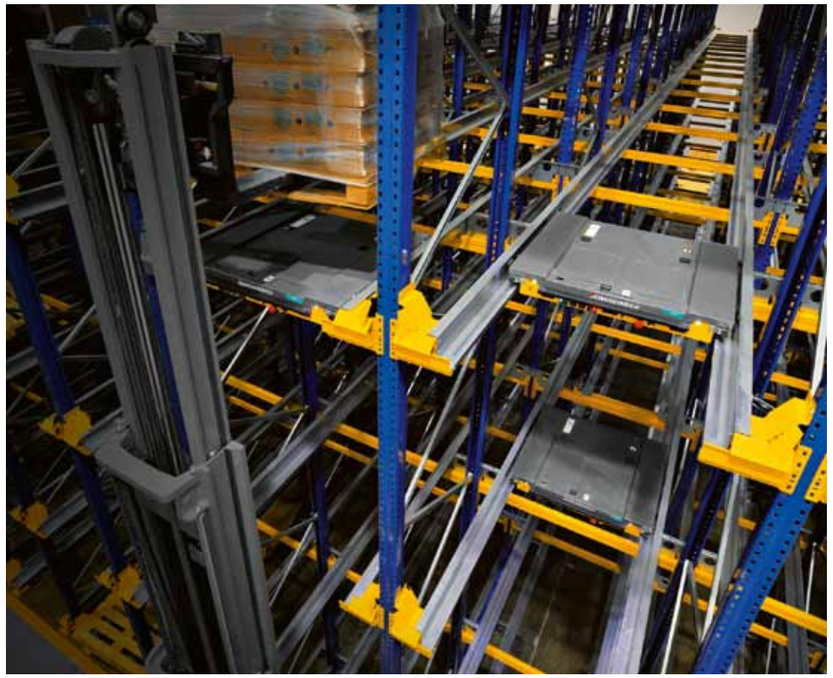
Příhradové paletové regály jsou základní a naprosto univerzální regálovou variantou. Poslouží pro široké spektrum používaných normovaných palet EUR, ISO a INDU. K dispozici mají ale i celou řadu příslušenství, díky kterým je možné je snadno použít i pro další typy palet. Připojit se k nim dají například nosníky proti propadnutí, dřevotřískové desky či rošty. Jejich hlavní výhodou je, že s jejich využitím získáte přímý přístup ke všem paletám, které můžete skladovat zcela náhodně. Sklady s příhradovými paletovými regály jsou vhodné pro skladování založené na principu FIFO.

### Válečkové (spádové) regály

Ve spádových válečkových regálech jsou palety uloženy na válečkových dráhách, jejichž prostřednictvím se mohou pohybovat v jednotlivých kanálech. Samočinný pohyb palet je vyvolán mírným náklonem úložné dráhy. Pro kontrolu rychlosti jsou vždy instalovány brzdové válečky. Tento typ regálů má dvě obslužné roviny – z jedné strany se do jednotlivých kanálů zakládá, z druhé strany se z nich zboží odebírá. Jakmile je paleta odebrána, ty ostatní, které byly zařazeny za ní, sjedou do místa odběru. I spádové válečkové regály je vhodné využít při skladování na principu FIFO palet se stejným zbožím. Jejich hlavním benefitem je velmi hospodárné zaplnění prostoru.

## Průjezdové drive-in regály

Průjezdové regály mají potenciál plně nahradit klasické blokové skladování, a to zejména v případech, kdy zboží na paletách není možné jednoduše stohovat. Drive-in regály je na základě potřeb a požadavků klienta možné koncipovat jako průjezdné (pro skladování na principu FIFO) i neprůjezdné (pro uplatnění principem LIFO). Zvlášť vhodné jsou pro skladování jednotného druhu zboží. Co je nejpodstatnější, spojují v sobě všechny výhody regálového skladování a blokového stohování, díky čemuž umožňují efektivní využití prostoru skladu.



## Skladové systémy shuttle (UPC)

Využití skladového systému shuttle je velmi podobné jako v případě konzolových drive-in regálů, zejména proto, že umožňuje významně zvýšit výkon jednotlivých skladových operací a artikly je možné zakládat pouze po kanálech. Je tak vhodný zejména do provozů se středním či velkým množstvím artiklů, a to za předpokladu, že se počítá s uskladněním jejich velkého množství. Oproti předchozím skladovým systémům shuttle umožňuje ještě lepší využití prostoru a i díky tomu se těší oblibě například v mrazírnách či průmyslových zásobovacích skladech. Oblíbený je ale ve spediční branži obecně. ■

# REVIZE A OPRAVY
## REGÁLOVÝCH SYSTÉMŮ

**Důležitou součástí portfolia našich služeb jsou i revize regálových systémů, které vycházejí ze závazných předpisů České republiky. Rádi se postaráme o revizi regálů i ve vašem skladu a také o následný servis za využití originálních náhradních dílů.**

### CO PRO VÁS MŮŽEME UDĚLAT?

- váš sklad začleníme do našeho režimu pravidelných kontrol
- zajistíme kontrolu minimálně jednou ročně nebo po každém přemístění a přestavení regálů
- vypracujeme potřebnou technickou dokumentaci
- připravíme nabídku na opravu a zajistíme náhradní díly

### NEVÁHEJTE SE NA NÁS OBRÁTIT!

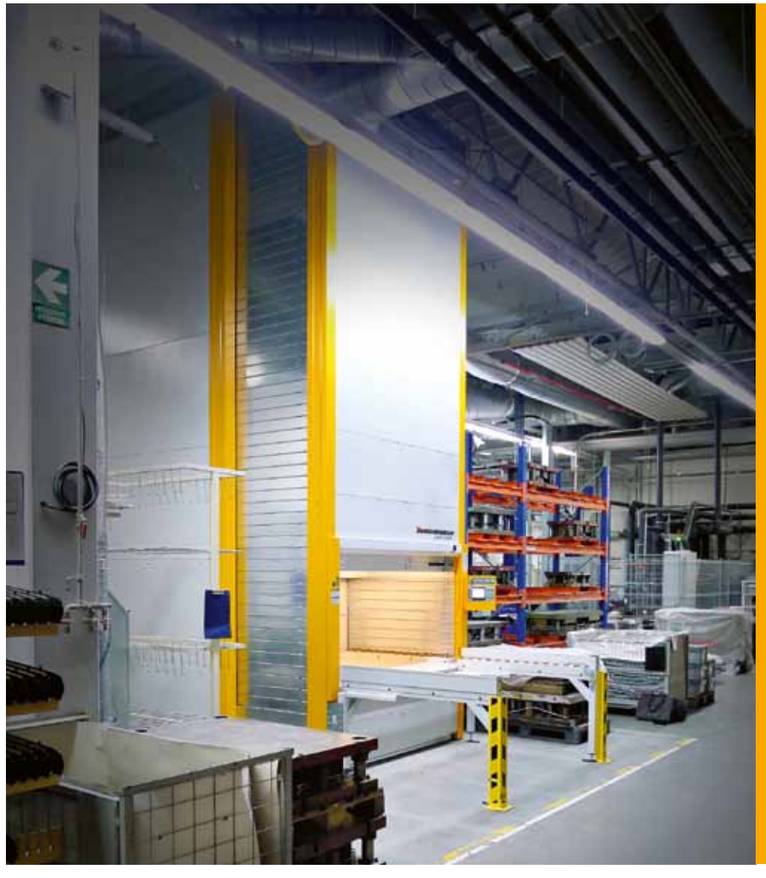
**Pro revize a opravy regálových systémů kontaktujte:**

**PRO ČECHY: JAKUB EGER**
jakub.eger@jungheinrich.cz
+420 725 957 374

**PRO MORAVU: MAREK SMEJKAL**
marek.smejkal@jungheinrich.cz
+420 702 204 617

# Vertikální řešení
## pro vysokohustotní skladování

TO SPRÁVNÉ SKLADOVÉ ŘEŠENÍ NAJDEME PRO KAŽDÉHO, A TO I ZA PŘEDPOKLADU, ŽE MÁ K DISPOZICI OPRAVDU MÁLO MÍSTA. PRO REALIZACE S OMEZENÝM PROSTOREM STOJÍ ZA ZVÁŽENÍ VERTIKÁLNÍ VÝTAHOVÉ SYSTÉMY. PRÁVĚ VERTIKÁLNÍ ZAKLADAČE JUNGHEINRICH PRK A LRK JSOU ŘEŠENÍM, KTERÉ UMOŽŇUJE MAXIMÁLNÍ VYUŽITÍ SKLADOVÉ PLOCHY S VYSOKOU EFEKTIVITOU VYCHYSTÁVÁNÍ.



### Vertikální výtahový zakladač LRK

Výtahový zakladač LRK umožňuje vysokohustotní skladování na minimální skladové ploše – díky své vertikální výstavbě dokáže ušetřit až 85 % skladové plochy a významným způsobem tak zefektivnit vychystávání. Je vhodný pro skladování drobných dílů, ale je možné jej přizpůsobit i pro skladování celých palet. Nosnost jeho polic je až 1000 kg. Jednou z jeho předností je maximální efektivita uložení materiálu, které je možné dosáhnout díky dynamickému přidělení prostoru. I v případě zakladače LRK je možné zajistit přístup k materiálu z více podlaží. Zakladače LRK mají modulární rozměry, které je možné přizpůsobit potřebám klienta. Uzavřený systém výtahového regálu je se svou konstrukcí zárukou vysoké rychlosti vychystávání i naskladňování. Další výhodou je možnost více přístupových pozic. Je tak možné do systému současně zakládat a vychystávat.

### Ferring-Léčiva

Vůbec první dodávka vertikálních zakladačů Jungheinrich na území Česka směřovala do Vestce nedaleko Prahy, konkrétně do společnosti Ferring-Léčiva, se kterou spolupracujeme už více než deset let. Farmaceutický sklad jsme vybavili dvěma téměř osmimetrovými vertikálními zakladači LRK 500, které tam dnes usnadňují a urychlují dvousměnný provoz. „Výtahový systém pro nás znamená podstatné zrychlení práce. Navíc díky němu máme i dokonalý přehled o všech uskladněných položkách. V každém zakladači máme osmatřicet polic, které operátor obsluhuje z jediného místa. Nemusí tak obcházet sklad, ani nic hledat. Díky tomu je vychystávání daleko rychlejší než kdy dřív," vysvětlil vedoucí skladu Jan Machulda. Ve společnosti Ferring-Léčiva pro své produkty používají celou řadu obalů, štítků i příbalových letáků. Jejich umístění ve vertikálních zakladačích se ukázalo jako vhodné řešení s potenciálem ušetřit prostor i čas. Úspoře místa napomáhá i skutečnost, že si vertikální zakladače měří výšku zakládaného materiálu a na základě toho optimalizují jeho konkrétní umístění v systému.

### Novem Car Interior Design

Další vertikální zakladač, tentokrát LRK 1000, jsme nainstalovali ve společnosti Novem Car Interior Design. Tam však neslouží pro skladování drobných dílů, ale rovnou celých palet. „Vertikální výtahový systém využíváme ke skladování vložek do lisovacích forem. Dříve ležely palety na zemi, nebo v jednoduchých regálech. Nyní jsme však schopni na ploše 4,5 x 2,2 metru uložit až 38 palet! Získali jsme tak v hale volnou plochu, což nám umožnilo zvýšit bezpečnost manipulace. Vložky jsou navíc náchylné na znečištění a prach. Díky ochraně ve výtahovém systému zaměstnancům odpadla práce spojená s balením palet do ochranných fólií," vysvětlil Roman Pova, vedoucí přípravy výroby v Novem Car Interior Design. Společnost je celosvětový dodavatel ozdobných dílů a dekorativních funkčních prvků pro interiéry vozidel.

## Vertikální karuselový zakladač PRK

Vertikální zakladač PRK (páternoster) představuje jednoduché řešení pro úsporu místa, které je ideální pro skladování drobných dílů. Funguje na oběžném principu – zboží umístěné na jednotlivých policích rotuje k obslužnému otvoru, kde má obsluha možnost jej snadno odebrat – a to klidně i z více podlaží. To zajišťuje rychlý přístup ke všem položkám. Díky vertikálnímu uspořádání lze skladování zefektivnit a zároveň ušetřit až 85 % skladové plochy. Koncepce nosičů je velmi flexibilní a umožňuje tak výtahový systém přizpůsobit individuálním potřebám každého klienta. Nosnost jednotlivých polic je až 650 kg.

### STROS – Sedlčanské strojírny

Hned dva vertikální zakladače PRK 350 jsme nainstalovali ve STROS – Sedlčanských strojírnách. Díky integrované databázi produktů usnadňuje zakladač skladování drobných dílů ve zdejší výrobě. „Kdybychom je neměli, potřebovali bychom ke skladování třikrát až čtyřikrát tak velkou plochu," prozradil ekonomický ředitel společnosti Milan Škorpa. Každý zakladač je 4,5 metru vysoký a obsahuje 17 polic. Kromě významné úspory místa manipulanti na zakladačích oceňují i rychlost skladových operací, které přispívají k zefektivnění výroby osobních a nákladních výtahů, závěsných lávek i pracovních plošin, které STROS vyrábí. „Současně s pořízením PRK zakladače jsme zavedli čárové kódy a i díky tomu se logistika firmy podstatně zefektivnila," doplnil Milan Škorpa. V praxi to znamená, že každé skladové místo bylo spojeno s číslem výrobku. Když dnes operátor naskenuje čárový kód, vyjede mu police, na které je požadovaná položka uskladněna.

# ŽLUTÉ FINANCOVÁNÍ

## PRO ŽLUTÁ LOGISTICKÁ ŘEŠENÍ

Kromě široké nabídky manipulační techniky a rozmanitých možností skladovacích řešení našim partnerům rádi nabízíme i něco navíc. Jednou z těchto služeb je i financování. Díky vlastnímu týmu finančních specialistů a partnerství s několika významnými českými bankovními institucemi jsme schopni našim dlouhodobým i novým obchodním partnerům pomoci s financováním nové i repasované manipulační techniky jakékoliv kategorie i ceny. Možnost obohatit flotilu o nový stroj a zefektivnit tak práci může být o něco jednodušší. Stačí si vybrat variantu financování, která bude vyhovovat vašim provozním i finančním podmínkám.

**Dostupných možností je hned několik:**

### 1. ÚVĚROVÉ FINANCOVÁNÍ

- akontace v rozmezí 0–70 %
- vozík je po celou dobu ve vašem vlastnictví
- pojištění je součástí úvěrové splátky
- po ukončení úvěrového financování následuje odkup vozíku za zůstatkovou hodnotu (to je obvykle 1000Kč bez DPH)
- minimální smluvní doba je 54 měsíců
- možnost uzavřít smlouvu na Full Service

### 2. FINANČNÍ LEASING

- akontace v rozmezí 0–70 %
- pojištění je součástí leasingové splátky
- po ukončení leasingového financování následuje odkup vozíku za zůstatkovou hodnotu (to je obvykle 1000 Kč bez DPH)
- minimální smluvní doba je 54 měsíců
- možnost uzavřít smlouvu na Full Service
- leasingové splátky jsou daňově uznatelným nákladem

### 3. PRONÁJEM A PODNÁJEM

- bez akontace
- stroj bez jakýchkoliv závazků – manipulační technika je po celou dobu majetkem Jungheinrich
- součástí splátky je Full Service i pojištění „All risk" včetně povinného ručení – jakoukoli pojistnou událost klient řeší se zástupcem společnosti Jungheinrich
- možnost optimalizace flotily na základě aktuálních potřeb – k dispozici tak máte vždy tu nejmodernější techniku
- doba nájmu už od jednoho dne
- splátky pronájmu jsou daňově uznatelným nákladem

### 4. OPERATIVNÍ LEASING

- bez akontace
- součástí splátky operativního leasingu je Full Service i pojištění „All risk" včetně povinného ručení
- pronájem stroje bez závazku budoucího odkupu
- smluvní doba 12–96 měsíců
- splátky operativního leasingu jsou oproti splátkám úvěru či finančního leasingu nižší díky zůstatkové hodnotě
- leasingové splátky jsou daňově uznatelným nákladem

### 5. VÝKUP VOZÍKU

- pokud vám z jakýchkoli důvodů již nevyhovuje stávající technika libovolné značky, rádi vám jejím výkupem usnadníme přechod na optimální konfiguraci

# Manipulační flotila ve FOXCONNu dostala automatizovaného pomocníka

V ČESKÝCH VÝROBNÍCH ZÁVODECH TCHAJWANSKÉ SPOLEČNOSTI FOXCONN KDYSI PŘEVLÁDALY ÚPLNĚ JINÉ BARVY. DÍKY KVALITNÍMU PORADENSTVÍ A SKVĚLÉ NABÍDCE PRODUKTŮ I SLUŽEB SE NÁM ALE FLOTILU PODAŘILO Z VELKÉ ČÁSTI PŘEBARVIT NA ŽLUTO. DNES TAK SKLADY A VÝROBNÍ PROSTORY FOXCONNU V PARDUBICÍCH A KUTNÉ HOŘE BRÁZDÍ VÍCE NEŽ 100 VOZÍKŮ JUNGHEINRICH NEJRŮZNĚJŠÍCH TYPŮ A KONFIGURACÍ. MEZI NIMI I PRVNÍ PLNĚ AUTOMATICKÝ VOZÍK TYPU ERC 215A INSTALOVANÝ V ČESKÉ REPUBLICE.

## Případová studie FOXCONN

Automatizovaný vozík Jungheinrich ERC 215a je plnohodnotnou součástí žluté flotily v českém skladu společnosti FOXCONN. Chcete to vidět na vlastní oči? Stačí načíst QR kód.

## Flotila Jungheinrich ve společnosti FOXCONN

**19**
**čelních vozíků EFG/TFG**

**22**
**retraků ETV**

**60+**
**ručně vedených nízko- a vysokozdvižných vozíků EJE, ERE, EJC, ERC, AGV, ERC a 215a**

FOXCONN je předním výrobcem elektroniky a poskytovatelem postprodejních služeb. „V České republice se dlouhodobě řadíme ke třem nejvýznamnějším exportérům a patříme mezi nejlépe hodnocené zaměstnavatele v regionu," vysvětlil program manager ve společnosti FOXCONN CZ s.r.o. Miroslav Pospíšil. Společnost neustále usiluje o zvyšování produktivity práce, zaměřuje se i na automatizaci napříč odděleními včetně vybraných logistických operací. „Pilotním projektem se v tomto směru stalo nasazení plně automatického vysokozdvižného vozíku AGV, který jezdí v oddělení expedice hotových výrobků."

### STAND-ALONE PŘINÁŠÍ RYCHLÉ VÝSLEDKY

Navzdory běžným očekáváním však automatizace nemusí vždy znamenat nasazení komplexního systému. I v rámci automatizace je totiž možné postupovat pomalu, po jednotlivých krocích. „Ve společnosti FOXCONN jsme instalovali automatický AGV vozík ERC 215a. Co je podstatné, instalovali jsme jej jako stand-alone řešení. Vozík tedy není nijak napojen na interní systémy zákazníka a o transportní logiku se stará AGV řídicí systém navázaný na signály z čidel umístěných na jednotlivých místech," prozradil Pawel Byczkowski, projektový manažer ve společnosti Jungheinrich.

Implementace projektu přímo na místě našim expertům zabrala zhruba měsíc. Během něj vozík oživili, nastavili navigaci transportní trasy a také uvedli do provozu externí periferie. Vozík je naváděn pomocí laserového scanneru a odrazek umístěných na různých místech haly. Díky tomuto systému je spolu s bezpečnostními senzory schopen pracovat i ve smíšeném provozu s běžnou technikou a pohybujícími se lidmi.

Vozík převáží palety s hotovými výrobky mezi výrobnou a expedicí na vzdálenost 75 metrů s maximální rychlostí 6 kilometrů za hodinu. Ihned po uložení palety na jednu z šesti pozic se AGV vozík aktivuje a bez dalšího schvalování či řízení ji převezme a převeze na expedici. Tam si ji opět přebere obsluha jedné z pěti cílových pozic. Jednoduchý automatizovaný systém tak nahradil lidskou práci tam, kde nevzniká žádná přidaná hodnota, a to zcela a během několika málo týdnů.

### LETITÁ SPOLUPRÁCE

Regionální vedoucí prodeje Jungheinrich Zdeněk Bárta má přitom s FOXCONNem dlouholeté zkušenosti. „Do roku 2008 byl FOXCONN v první řadě zákazníkem konkurence. Ta v české pobočce společnosti provozovala asi 80 vozíků. Těch našich žlutých tam přitom jezdilo asi jen 10," začal. „V průběhu stavby nové haly v Kutné Hoře před dvanácti lety se nám ale podařilo zvítězit ve výběrovém řízení na dodávku nové manipulační techniky i regálového systému. I díky tomu se nám postupně podařilo probojovat se nahoru v jednotlivých divizích FOXCONNu a nakonec i zcela převrátit poměr lokální techniky od nás a od konkurence. Před dalším tendrem v roce 2019 už byl poměr konkurence vs. Jungheinrich 30 : 70," doplnil Zdeněk Bárta.

### LI-ION BATERIE ŠETŘÍ NEJEN MÍSTO

Společně s rozrůstající se flotilou vyvstala také otázka na vhodný zdroj energie pro techniku. Jedním z řešení, které se nabízelo, byly i lithium-iontové baterie. Ty ale představují na první pohled vyšší pořizovací náklady na samotnou baterii i nabíječ. Díky výkonnostním charakteristikám, dlouhé životnosti, možnosti práce na více směn s jednou baterií bez nutnosti budovat nové prostory pro výměnu a nabíjení baterií se FOXCONN nakonec lithium-iontové baterie rozhodl vyzkoušet. „Díky přístupu naší centrály, zárukám poskytnutým na Li-Ionové baterie, dříve uskutečněným společným realizacím a také referencím spojeným s kalkulací celkových nákladů po dobu životnosti vozíku jsme klienta nakonec k přechodu na Li-Ionovou technologii přesvědčili. Dnes, po ročním testování, už máme do FOXCONNu doobjednané další stroje – opět Li-Ionové," vyzdvihl Zdeněk Bárta. ■

### FOXCONN

Nadnárodní korporace se sídlem na Tchaj-wanu funguje už od roku 1974 a v Česku má hned dva výrobní závody – jeden v Pardubicích a druhý v Kutné Hoře. V celosvětovém měřítku patří k největším výrobcům elektroniky a počítačových součástek, které dodává dalším výrobcům elektroniky. K jejich největším odběratelům patří Apple, Intel, Sony, Nintendo, Hewlett-Packard, Dell, PlayStation, Xbox, Motorola Cisco či Microsoft.

# Společnosti se předhánějí, kdo postaví šetrnější budovu

AČKOLI SE EKONOMICKÁ SITUACE V LETOŠNÍM ROCE PRO ŘADU SOUKROMÝCH PODNIKATELŮ I MALÝCH ČI VELKÝCH FIREM POSUNULA NA HRANICI EXISTENČNÍCH MOŽNOSTÍ, PAVEL SOVIČKA, MANAGING DIRECTOR SPOLEČNOSTI PANATTONI EUROPE PRO ČESKO A SLOVENSKO, NEZTRÁCÍ OPTIMISMUS. A CO VÍC, NEZTRÁCÍ ANI VÍRU V UDRŽITELNÝ ROZVOJ NA POLI TAK KOMPLIKOVANÉHO OBORU, JAKÝM PRŮMYSLOVÝ DEVELOPMENT BEZESPORU JE.

**Jaká je aktuální situace na trhu průmyslových nemovitostí v ČR?**
Navzdory všemu špatnému docela dobrá. V současnosti máme k dispozici 750 tisíc $m^2$ lokalit s vydaným povolením k výstavbě, takže jsme schopni uspokojit i velmi rozmanité a náročné požadavky klientů. Náš hlavní rajón leží stále v západní části země – Plzeň, Stříbro, Cheb, Hořovice, Chomutov. Všechny tyto oblasti těží ze dvou parametrů, které bez ohledu na COVID zůstávají klíčové: dostatek kvalifikované pracovní síly a vynikající dopravní spojení s Německem. Naopak na trhu průmyslových nemovitostí se dnes nedostává volných ploch v okolí Prahy, ve středních Čechách a v okolí Brna.

**Pozorujete nějaké změny ve vašem oboru, které by byly navázané na situaci spojenou s COVIDem?**
Abych byl upřímný, v nejzoufalejší situaci se náš obor ocitl v té nejhlubší karanténě, kdy nebylo možné cestovat, a tedy ani jednat o významných investicích. Na druhou stranu i v té době jsme byli schopni na všech právě probíhajících stavbách dodržovat harmonogram, což se rovnalo malému zázraku. Bez nadsázky jsme stavěli po telefonu.

**A jaký rozvoj očekáváte do budoucna?**
To je otázka pro špičkovou kartářku! Vzhledem k napjatému aktuálnímu stavu si netroufnu říct, co bude za týden, za dva. V každém případě se náš byznys změnil a změní, a to dost významně. Jsem přesvědčen, že v návaznosti na koronakrizi stoupne zejména tendence přesouvat komunikaci a další procesy na internet. Z hlediska byznysu očekávám další boom e-commerce.

**„Standardně nabízíme certifikaci BREEAM dle nejnovějších standardů a nedávno jsme dodali první budovu v Česku se známkou Outstanding a globálně nejvyšším skóre. Distribuční centrum Real Digital v Chebu tak bylo certifikováno jako nejekologičtější budova na světě.“**

**Co přesně je vaše společnost (kromě samotné výstavby průmyslových nemovitostí) schopna nabídnout klientům?**
Development průmyslových a skladovacích ploch je samozřejmě naše hlavní činnost. Postupně jsme v ní dospěli k trojí specializaci: zaprvé je to výstavba na míru přesně podle požadavků klienta, zadruhé revitalizace brownfieldů a zatřetí udržitelný rozvoj a minimalizace dopadů na životní prostředí.

**Vyžadují dnes zákazníci od budov něco speciálního? A jak dalece pracujete s tématy, jako je ekologie nebo energetická soběstačnost budov?**
V průmyslu a logistice žijeme už několik let v době šetrné či úsporné. Je fascinující sledovat, jak se významné mezinárodní společnosti předhánějí v tom, kdo postaví šetrnější budovu! Sektor už se bez nadsázky posunul k úrovni rezidenčního developmentu – haly mají LED osvětlení, chytré řízení, rekuperaci, a dokonce i splachování dešťovou vodou či venkovní relaxační a fitness zóny. Standardně nabízíme certifikaci BREEAM dle nejnovějších standardů a nedávno jsme dodali první budovu v Česku se známkou Outstanding a globálně nejvyšším skóre. Distribuční centrum Real Digital v Chebu tak bylo certifikováno jako nejekologičtější budova na světě.

**Jak probíhá plánování a výstavba nových průmyslových budov? Jaké kroky takové projekty vyžadují?**
Je to jako stavět hrad v tekutých pískách. Jako developer musíte řešit stovky procesů, které na sebe různě navazují a často nejsou úplně kompatibilní. Scelování pozemků, povolovací procesy, jednání s potenciálními klienty, doprovodné investice pro dotčenou obec… Je to hodně dlouhý seznam, a do toho musíte zajistit, aby spolu našly společnou řeč desítky subjektů a lidí s často naprosto odlišnými agendami.

**PAVEL SOVIČKA**
Managing Director Panattoni CZ&SK

Poté, co strávil deset let ve společnosti Cushman & Wakefield, se rozhodl zúročit nabyté zkušenosti a pokračovat v rozjeté kariéře. Od roku 2008 stojí v čele Panattoni Europe jako Managing Director pro Českou republiku a Slovensko. Pod jeho vedením bylo pronajmuto či prodáno více než 1 500 000 $m^2$ ploch. Mezi nejvýznamnější projekty patří například Panattoni Park Prague Airport I a II, distribuční centrum společnosti Amazon v Dobrovízi, Panattoni Park D5/Stříbro či Panattoni Park Cheb.

**Ve které fázi stavby je nutné začít řešit vnitřní vybavení budovy? Konkrétně třeba regály?**
Instalace technologií reprezentuje poslední fázi v harmonogramu, přesto se s ní musí počítat již na začátku výstavby. Vliv má již do povolovacího procesu, a pokud má být opravdu maximálně objektivní i ve spojení s budovou, je potřeba ladit každý detail s projektanty a generálním dodavatelem. Bavíme se zde o ideálním rozložení světlíků, světel, prostupů požárních předělů, vybroušení podlahy pro úzké uličky s indukčním vedením a tak dále. Naším úkolem je připravit ideální infrastrukturu pro konkrétní provoz. Výjimkou je spekulativní výstavba, která ze své podstaty klade vysoké nároky na univerzálnost budovy.

**Jaké jsou možnosti, když chceme maximálně využít potenciál plochy budovy?**
Zmíním jeden příklad za všechny. V Panattoni Parku Prague Airport II u středočeského Pavlova jsme v rámci výstavby pro logistickou společnost DSV vybudovali cross-dock, v němž laicky řečeno není do čeho nabourat. Střecha má totiž rozpon 45 metrů bez jediného sloupu. To maximalizuje efektivitu provozu i bezpečnost pracovníků. U e-commerce projektů se jedná o výzvy při využití výškových budov, kde se spolu „perou" zájmy skladovat co největší množství zboží na co největší ploše s nutností rychlého vyskladnění.

**Na jakých zajímavých projektech aktuálně pracujete?**
Mezi nejzajímavější projekty patří revitalizace brownfieldů v prostorách, kde průmysl historicky fungoval – areály Kovošrotu v Dolních Měcholupech v Praze, chebských strojíren, Škody Ostrov či Škody Plzeň. Jednání jsou v těchto případech ještě řádově složitější než v případě greenfieldů, přesto nelituji toho, že jsme se do toho pustili. Možná jsem naivní, ale věřím, že jednou budou ve všech těchto lokalitách provozy, za které budou vděčni nejen nájemci, ale i okolní čtvrti a jejich obyvatelé.

**Máte v hledáčku nějakou atraktivní lokalitu, jejíž potenciál pro průmyslovou logistiku zatím nebyl objeven?**
Jak jsem již naznačil, jsme trend-setterem pro znovuobjevování lokalit, které jsou třeba již 20–30 let průmyslově po klinické smrti, ale z hlediska infrastruktury a polohy jsou pro moderní provozy stále ideální. Naší vlajkovou lodí je nyní například Panattoni Park Ostrov North, který vzniká v areálu proslulého závodu Škoda Ostrov. Kdysi se tu vyráběly trolejbusy pro celý východní blok. Kdo ví, třeba se tu za pár dní rozběhne výroba leteckých motorů. Nebo vysokozdvižných vozíků Jungheinrich. V tuto chvíli máme v přípravě také dvě zóny východně od Hradce Králové u budované D11. ■

## Panattoni Europe

Developer průmyslových prostor Panattoni Europe poskytuje ve strategických evropských lokalitách multifunkční areály pro skladování a výrobní činnost, individuálně přizpůsobené požadavkům klientů. Od vstupu na evropský trh se společnost může pochlubit kancelářemi v Polsku, Velké Británii, České republice, Lucembursku, Německu, Nizozemí, Španělsku a na Slovensku a především více než 10,5 milionu $m^2$ zkultivované plochy. Mezi klienty Panattoni v Evropě patří například Amazon, DSV, Kion Group, Assa Abloy, Lear Corporation, Simoldes Plasticos, Steelcase, Ideal Automotive, Leoni, GEA, DHL či HP Tronic. Panattoni Europe je pobočkou jednoho z celosvětově největších průmyslových developerů, a sice společnosti Panattoni Development Company, která byla založena v USA v roce 1986.



# Děkovačka pro partnery

SE SVÝMI PARTNERY SE VŽDYCKY RÁDI POTKÁME. ZVLÁŠŤ PROTO, ABYCHOM JIM MOHLI ČAS OD ČASU PODĚKOVAT ZA CELOROČNÍ SPOLUPRÁCI NĚJAKÝM SPECIÁLNÍM ZÁŽITKEM. A PŘESTOŽE MOŽNOSTI PRO JAKÉKOLI KULTURNÍ I SPORTOVNÍ ZÁŽITKY JSOU V LETOŠNÍM ROCE POMĚRNĚ OMEZENÉ A SETKÁVÁNÍ PODLÉHÁ PŘÍSNÝM NORMÁM, ALESPOŇ JEDNU MALOU „DĚKOVAČKU" SE NÁM VE DRUHÉ POLOVINĚ ROKU PODAŘILO USPOŘÁDAT.

Foto: Divadlo Bolka Polívky

Začátkem října jsme společně s moravskými zákazníky vyrazili za kulturou do Brna. Své dveře nám už tradičně otevřelo Divadlo Bolka Polívky se svým představením DNA, ve kterém se zdejší principál představil společně se svou dcerou Annou. Kulturních i naopak sportovních poděkování jsme pro vás ale plánovali o trochu více. Vzhledem k epidemiologické situaci však nakonec bohužel nebylo možné je realizovat.

Přes všechny svízele ale pevně věříme, že příležitostí k poděkování budeme mít ještě dost, a doufáme, že příští rok budou možnosti pro setkávání o něco příznivější. Budeme se na vás těšit. ■

# Souhra náhod,
## spousta práce a štěstí

PRVNÍ. TAK SE DÁ VELMI JEDNODUŠE SHRNOUT VZTAH MEZI SPOLEČNOSTÍ JUNGHEINRICH A TPL CZECH. PRÁVĚ SPOLEČNOST TPL CZECH, SVÉ DOBY JEŠTĚ POD JMÉNEM TRANSKAM, BYLA TOTIŽ ÚPLNĚ PRVNÍ LOGISTICKOU SPOLEČNOSTÍ, KTERÁ S NÁMI V ČESKU NAVÁZALA SPOLUPRÁCI. JAKÉ TO JE 30 LET BUDOVAT FIRMU NA POLI LOGISTIKY A CO JE PRO JEJÍ ÚSPĚŠNÉ FUNGOVÁNÍ ZÁSADNÍ, TO NÁM PROZRADIL JEJÍ ZAKLADATEL A JEDNATEL JAROSLAV NEZBEDA.

**JAROSLAV NEZBEDA,**
zakladatel a jednatel TPL Czech s.r.o.

**Jak jste, Jaroslave, začínal s podnikáním?**
Hned po revoluci v roce 1990 jsem si založil společnost zaměřenou na transport kamene, štěrku a písku, a to pod názvem Transkam. Shodou náhod nás ale brzy oslovila společnost Masterfood, která vstupovala na český trh a hledala někoho, kdo by distribuoval její zboží. Obrátili se tenkrát na ČSAD, a protože jsem tam měl díky předchozímu zaměstnání spoustu známých, odkázali je rovnou na mě. A tak jsme v roce 1992 získali vůbec prvního klienta na poli logistiky.

**Věděl jste, do čeho jdete?**
Vůbec ne. Nic takového jako logistika tady tenkrát prakticky neexistovalo. Právě zástupci Masterfood nám to ale všechno vysvětlili. V podstatě nás naučili všechno, na čem jsme poté stavěli, a pustili se s námi do spolupráce. Byla to ohromná náhoda a já popravdě nepřestávám být vděčný za to, že nám dali šanci a nastartovali celý ten proces. Začínali jsme ve spartánských podmínkách v malém skladě na Zbraslavi.

**Jak jste pokračovali dál?**
Byl to postupný dvacetiletý vývoj, během kterého jsme to dopracovali mezi lídry v poskytování logistických služeb. V roce 2010 jsem se ale rozhodl společnost prodat a nechal jsem si jen sklady v Hořovicích, které jsme tenkrát vlastnili. Šest let jsem se bavil jinými pracovními aktivitami a pak opět zapracovala náhoda a shoda nejrůznějších okolností. Když jsem viděl, že několik spolehlivých lidí, kteří pro nás pracovali, je volných na pracovním trhu, tak jsem je vzal zpátky pod sebe a po šesti letech se do logistiky vrhnul znovu – se stejným IČ, ale novým názvem. Tentokrát jako TPL Czech. Letos jsme oslavili třicet let na českém trhu.

**Čím přesně se zabývá vaše firma?**
Zajišťujeme kompletní logistiku. Zboží tedy svezeme z výrobních závodů rozmístěných po celé Evropě do našich distribučních center u Hořovic, u Prostějova nebo v Novém Mesto nad Váhom a poté jej skladujeme, kompletujeme, etiketujeme, označujeme a rozvážíme na území Česka a Slovenska. Máme na to asi 30 kamionů. Zabýváme se ale jen logistikou ve food segmentu, tedy výhradně potraviny a nápoje.

**V čem je kouzlo vašeho úspěchu?**
Jsem přesvědčený, a vždycky to byla moje filozofie, že poskytujeme kvalitní služby. I když kvůli tomu budeme potřebovat větší množství kvalitních a dobře zaplacených lidí. Jen díky nim tu kvalitu dokážeme zajistit. V jakékoli firmě je samozřejmě nutné nastavit celou řadu procesů v různých oblastech. Vždycky tam ale musí být i ten lidský faktor, a ten je za mě rozhodující. O tom to je a jen díky tomu mi to celé dává smysl. Vždycky pro mě bylo hlavní mít kolem sebe lidi, kteří svému oboru zaprvé rozumějí a zadruhé je baví. To jsou pro mě dvě zásadní kritéria, která jsou důležitá na cestě k úspěchu. Především díky tomu dnes máme skvělé klienty a kvalitní portfolio. A měli jsme štěstí.

**Jak vznikla vaše spolupráce s Jungheinrichem?**
Kromě správných lidí musíte mít i kvalitní dodavatele – ať už se budeme bavit o IT systému, personální agentuře anebo manipulační technice. Když jsem krátce po revoluci firmu zakládal, dala se tady sehnat maximálně technika značky Desta. V roce 1993 jsme ale na jednom z brněnských veletrhů narazili na úplně novou firmu s manipulační technikou, která se teprve snažila dostat na český trh a měla tam snad úplně první stánek – a to byl Jungheinrich. Byli tam celkem tři prodejci, mezi nimi i pan Vartýř, a jejich nabídka nás dost zaujala. Tenkrát jsme od nich koupili naši vůbec první manipulační techniku a zároveň se tak stali i jejich prvním zákazníkem.

**„Jsem přesvědčený, a vždycky to byla moje filozofie, že poskytujeme kvalitní služby. I když kvůli tomu budeme potřebovat větší množství kvalitních a dobře zaplacených lidí. Jen díky nim tu kvalitu dokážeme zajistit.“**

**Tu spolupráci udržujete celou dobu své existence?**
Párkrát jsme samozřejmě koupili i jiné vozíky, ale to jsme se jen snažili vytvořit trošku konkurenční prostředí. Každý vám chce něco prodat. Tím to ale celé jenom začíná. Pak je důležitý servis, dostupnost náhradních dílů a tak dále. A musím říct, že za celých těch skoro třicet let, co spolupracujeme, jsem neměl jedinou výtku. Když v sezonách potřebujeme půjčit vozík navíc, není to problém, když je potřeba nějaký náhradní díl, není to problém. Vždy jsem byl maximálně spokojen. Jasně, občas se někde něco pokazí, ale to je normální. Kdo nic nedělá, nic nezkazí. Podstatné je umět se k té situaci nějakým způsobem postavit a vyřešit ji. To Jungheinrich umí skvěle a my jsme díky tomu spokojení. Obecně ale mám rád dlouhodobé spolupráce, protože na tom se dá stavět – máte kontakty, vzájemně se propojíte, často i lidsky. To mě baví a je to vždy důkazem, že se klient cítí spokojený. ■

profi shop
JUNGHEINRICH

# STOP ZBYTEČNÉ DŘINĚ

UDĚLEJTE SVÝM ZAMĚSTNANCŮM RADOST!

Pořiďte jim elektrický paletový vozík s Li-Ionovou baterií pro rychlou, bezpečnou a pohodlnou manipulaci s paletami.

PTE 1.1
**36 400 Kč***

PTE 1.3
**39 900 Kč***

PTE 1.5
**49 900 Kč***

LI-ION technology

**Objednávat můžete na:**
www.jungheinrich-profishop.cz
kontakt@jungheinrich-profishop.cz
+420 313 333 193

*Ceny bez DPH, včetně dopravy až k Vám. Doba dodání 6 pracovních dní!
Obrázky jsou ilustrativní. Změna podmínek vyhrazena.

**Jungheinrich ve světě**

# PERU

JEDNA Z NEJNOVĚJŠÍCH POBOČEK, KTERÉ JUNGHEINRICH VE SVĚTĚ ZATÍM OTEVŘEL, JE V PERU. PERUÁNSKOU LOGISTIKU JSME ŽLUTOU TECHNIKOU ROZPOHYBOVALI V ROCE 2018. DNES TAM NAŠE SESTERSKÁ SPOLEČNOST ZAMĚSTNÁVÁ VÍCE NEŽ 65 LIDÍ Z ŘAD TECHNIKŮ, ODBORNÝCH PORADCŮ A ADMINISTRATIVNÍCH PRACOVNÍKŮ.

Nejzásadnějším projektem, na kterém se naši peruánští kolegové podíleli dodávkou vysokozdvižných vozíků, ručních paletových vozíků i regálů, byla realizace nového logistického centra společnosti Falabella. Nové distribuční středisko celokontinentálně významného maloobchodního prodejce je součástí průmyslové zóny Macrópolis v Luríně, asi 30km jižně od hlavního města Lima.
Právě toto logistické centrum patří mezi nejinovativnější a nejmodernější v celé Jižní Americe a klade vysoké požadavky na kvalitu i ekologii. Zároveň bylo vůbec prvním peruánským logistickým centrem, jež získalo certifikaci LEED, která je nejpopulárnější certifikací ekologického stavitelství na světě. Má za cíl, aby stavitelé a developeři byli více zodpovědní k životnímu prostředí a využívali materiály efektivně. ■

profi shop

JUNGHEINRICH

# SLEVA 15%*

## NA KATEGORIE REGÁLY, ÚKLID, PROVOZ, PŘEPRAVA

*Neplatí na již zlevněné produkty.

jungheinrich-profishop.cz
Kód voucheru: JEHACKO