

# JéHáčko

MAGAZÍN PRO PARTNERY ŽLUTÝCH LOGISTICKÝCH ŘEŠENÍ | 1/2021

## MAIER CZ

čelí každodenním  
výzvám s automatickými  
vozíky

## LIBOR PODMOL

je neřízená střela

## SERVISNÍ ODDĚLENÍ

jede na plné  
obrátky



**JUNGHEINRICH**



# VERTIKÁLNÍ VÝTAHOVÉ SYSTÉMY JUNGHEINRICH



## Vážení čtenáři JéHáčka,

ano, ještě stále žijeme v nejisté době. Platí to bezesbýtku i pro trh s manipulační technikou první poloviny roku 2021. S jistotou se dá vsadit snad jen na další pokles prodejů vozíků se spalovacím motorem a nárůst prodejů elektrických vozíků, zejména těch s lithium-iontovými bateriemi. Vlajková loď české ekonomiky, automobilový průmysl, momentálně strádá, všudypřítomný nedostatek pracovních sil se nástupem covidu ještě prohloubil. O to více se ozývá volání po produktech přinášejících úspory všeho druhu a schopných chybějící pracovní sílu nahradit. Ústředním tématem nejsou ani tak vozíky jako takové, v kurzu je automatizace, produkty zvyšující bezpečnost práce nebo produkty na správu dat flotil. Díky tomu se trh s manipulační technikou mění doslova před očima, vyrůstají noví silní hráči, mění se nákupní chování u zákazníků a vlivem toho i způsob práce našich lidí. A na druhé straně je trh doslova zaplaven levnými vozíky asijské proveniencce, masově prodávanými po internetu. Dlouhodobě uspět a udržet si vedoucí pozici znamená umět se přizpůsobit, a to je to, o co se Jungheinrich usilovně snaží. Držte nám palce a zůstaňte s námi.

Zdeněk Vartýř,  
vedoucí prodeje Jungheinrich ČR

- 04 JH EXPRESS**  
Žluté novinky krátce, stručně a výstižně
- 10 JH SERVICE**  
Ze života servisu
- 12 JH TALK**  
Libor Podmol: Svět vzhůru nohama
- 16 JH STORY**  
MAIER CZ čelí každodenním výzvám s automatickými vozíky
- 20 JH INFO**  
Jak na navýšení kapacity policových regálů
- 22 JH STORY**  
Koberce z Associated Weavers si rozumějí s elektrikou
- 26 JH INFO**  
Firmy v logistice trápí produktivita a nedostatek lidí
- 28 JH STORY**  
Elektrické paletové vozíky pomáhají na pobočkách JYSK
- 31 JH SOCIAL**  
Dáváme vale naší ekologické stopě
- 32 JH BUSINESS**  
Randstad: Jistota na prvním místě

Magazín JéHáčko, číslo 1/2021  
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, Martin Faltejssek, Václav Hodina, Marian Chytka, Patrik Procházka.  
Redakční rada: Ing. Lucie Bartíková, Ing. Martin Koudelka.  
Datum vydání: 17. 5. 2021. Tiskové chyby vyhrazeny.  
Web: [www.jungheinrich.cz](http://www.jungheinrich.cz).  
Facebook: [www.facebook.com/jungheinrichCR](https://www.facebook.com/jungheinrichCR).

## Na (uhlíkové) stopě Li-Ionové baterii

UDRŽITELNOST A MAXIMÁLNÍ ŠETRNOST K ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ – TO JE SMĚR, KTERÝM SE DNES VYDÁVÁ CELÁ ŘADA MODERNÍCH FIREM NAPŘÍČ OBORY. PRÁVĚ INTRALOGISTIKA JE OBLAST, KTERÁ NABÍZÍ CELOU ŘADU MOŽNOSTÍ, JAK UHLÍKOVOU STOPU SPOLEČNOSTI SKUTEČNĚ SNÍŽIT. JEDNOU Z VARIANT JE PŘECHOD NA LI-IONOVOU TECHNOLOGII.

Aby mohl být jakýkoli výrobek skutečně šetrný a nechával za sebou co nejmenší uhlíkovou stopu, nezáleží jen na šetrnosti jeho provozu, ale i na šetrnosti celého výrobního procesu. To je něco, čeho se nám podařilo dosáhnout u Li-Ionových baterií. A ačkoli by se dalo namítat, že právě těžba lithia k životnímu prostředí nijak šetrná není, pravdou je, že se jedná jen o malou část celého životního cyklu baterie. Podtrženo sečteno, ve výsledku jsou Li-Ion baterie šetrnější k životnímu prostředí než olovené akumulátory. Za dobu svého provozu vyprodukují až o 21 % méně CO<sub>2</sub> než baterie olovené! Co víc, každá baterie obsahuje jen 1–2 % lithia – zbytek tvoří kovy a elektrody, které lze plně zrecyklovat a znovu využít. V porovnání s olovenými bateriemi mají Li-Ionové navíc 3x delší životnost a nižší provozní náklady. K tomu jsou prakticky

**3x delší životnost** nabízejí Li-Ionové baterie v porovnání s olovenými.



bezúdržbové a jejich provoz neprodukuje žádné výfukové plyny. K výrobě lithum-iontových baterií se používají různé chemické sloučeniny. V Jung-

heinrichu využíváme převážně fosforečnan draselný, jehož využití představuje nejbezpečnější variantu na trhu. Je netoxický, zdravotně nezávadný a zaručuje nízké nebezpečí vzniku požáru. Systém správy baterií navíc chrání technologii před přetížením, přehřátím nebo nerovnováhou napětí jednotlivých článků.

### CELOSPOLEČENSKÝ ZÁVAZEK

Přednosti lithum-iontových baterií plně korespondují se závazkem, který si na sebe ve společnosti Jungheinrich bereme: každý nový vozík musí být hospodárnější a ekologičtější než jeho předchůdce. Díky této filozofii se nám podařilo snížit emise v důsledku optimalizace technologií o celých 44 %. Jako výrobce baterií také cítíme povinnost postarat se o staré a nepotřebné baterie. Proto je zrecykluje, nebo řádně zlikvidujeme. ■

## Český trh s manipulační technikou ustál rok 2020

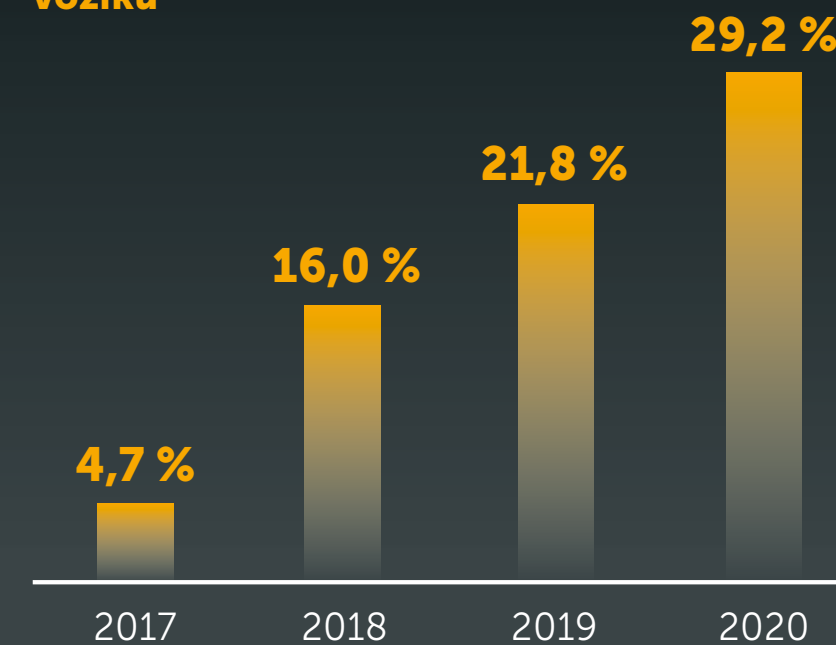
NAVZDORY SLOŽITÉ CELOSVĚTOVÉ SITUACI, KTEROU MÁ NA SVĚDOMÍ PANDEMIE ONEMOCNĚNÍ COVID-19, SI ČESKÝ TRH S MANIPULAČNÍ TECHNIKOU VLONI NEMĚL NA CO STĚŽOVAT. OPROTI ROKU 2019 SICE DOŠLO K POKLESU, NICMÉNĚ NEJEDNALO SE O NIJAK ZÁSADNÍ PROPAD, A NAŠLY SE DOKONCE I SEGMENTY, JEŽ ROSTLY.

Prodej manipulační techniky v České republice zaznamenal v roce 2020 oproti předchozímu roku pokles o téměř 13 %. Klesající trend byl nejpatrnější v průběhu jarní karantény způsobené první vlnou pandemie covid-19. I přesto se však na území Česka v průběhu roku prodalo téměř 8900 kusů manipulační techniky, a tím se loňský rok dopracoval na historicky čtvrtý nejlepší výsledek, který dokládá silnou pozici českého průmyslu i obchodu.

### PŘECHOD K ELEKTRICE ZRYCHLUJE

Největší pokles zaznamenal segment spalovacích vozíků, který se meziročně propadl téměř o 30 %. Podíl spalovacích vozíků v celkovém počtu prodané manipulační techniky tvořil v roce 2020 jen 13,7 %, ještě před dvěma lety to přitom bylo 18 %. Stalo se tak navzdory skutečnosti, že platnost nové emisní normy EURO Stage V byla odsunuta až na letošní rok. I kvůli ní lze však na poli spalovacích vozíků očekávat pokračování klesajícího trendu. Naopak růstu se podle všeho dočká segment elektrických vozíků. Zejména ty s pohonem na lithum-iontové baterie se těší čím dál větší oblibě – vloni tvořily 29,2 % všech prodaných elektrických vozíků značky Jungheinrich. To znamená o 7 % více, než tomu bylo o rok dříve. A není se čemu divit. Li-Ionové baterie mají pro uživatele samé výhody – nevyžadují prakticky žádnou údržbu, chlubí se krátkými dobíjecími časy s možností mezdobíjení, díky čemuž je zajištěn jejich non-stop provoz. Jungheinrich navíc na lithi-

**Podíl vozíků Jungheinrich s Li-Ion bateriemi v celkovém počtu dodávaných elektrických vozíků**



um-iontové baterie poskytuje 5letou záruku a během prvních 6 měsíců užívání nabízí i možnost bezplatného návratu k původní technologii.

### REKORDNÍ ROK PRO VYCHYSTÁVÁNÍ

Jednoznačně pozitivní dopad měla pandemie covid-19 na oblast retailu a e-commer-

ce. Z toho těžil segment nízkozdvíhových vozíků, který oproti roku 2019 zaznamenal výrazný nárůst, a to v případě nízkozdvíhových vychystávacích vozíků o celých 50 %! Nízkozdvíhové vozíky jsou přitom segmentem, jemuž Jungheinrich se svým nadpolovičním podílem na trhu dlouhodobě kraluje. Zásluhu na tom má zejména vysoký výkon a ergonomie vozíků ECE. ■



## Partnerství pro budoucnost

### TRUMPF Machine Tools

High-tech společnost TRUMPF je lídrem na trhu s průmyslovými lasery a obráběcími stroji používanými při flexibilním zpracovávání plechů. Prostřednictvím široké nabídky konzultací, platformy a softwaru podporuje digitální konektivitu ve výrobním průmyslu.

AUTOMATIZACE LOGISTIKY I VÝROBY JE TRENDEM SOUČASNOSTI, SKUTEČNÝ PRŮMYSL 4.0 ALE ZNAMENÁ PROPOJENÍ VŠECH PROCESŮ. PŘÍKLADEM TAKOVÉHO PROPOJENÍ JE I NOVÁ STRATEGICKÁ SPOLUPRÁCE, KTEROU JUNGHEINRICH UZAVŘEL S HIGH-TECH SPOLEČNOSTÍ TRUMPF. TA NABÍZÍ VÝROBNÍ ŘEŠENÍ V OBLASTI OBRÁBĚCÍCH A LASEROVÝCH STROJŮ.

Propojení know-how obou společností pozvedne tok materiálu v řadě výrobních závodů na úplně novou úroveň. Základem všeho je dohoda z loňského prosince, v rámci které se obě společnosti domluvily na spolupráci na intralogistických řešeních pro propojenou výrobu v oblasti zpracování plechů. Jungheinrich dodá automatické vozíky, jež budou zcela samostatně přepravovat plechové díly mezi obráběcími stroji a skladovacími pozicemi. TRUMPF k nim přidá svůj software pro řízení výroby TruTops Fab, který pomáhá zefektivnit logistické operace. K tomu bude také poskytovat osobní konzultace a postará se i o uvádění strojů do provozu, školení personálu a související služby.

„Spojením našich vysoce odborných technických znalostí dokážeme efektivně reagovat na stále komplexnější potřeby zákazníků,“ nastínil Thomas Schneider, výkonný ředitel výzkumu a vývoje ve společnosti TRUMPF, a neváhal dát najevo nadšení ze spolupráce. „Jungheinrich, jako specialista na logistické systémy, je pro naše řešení chytrých továren ideální volbou.“ Radost netajil ani Markus Heinecker, viceprezident divize automatických vozíků společnosti Jungheinrich. „Toto partnerství dostává naše logistická řešení přímo na půdu výrobních závodů,“ vysvětlil. Spolupráce přitom navazuje na projekt, který se už osvědčil v chytrých továrnách společnosti TRUMPF v Chicagu a Ditzingenu. Nyní tam fungují automatizované

procesy přepravy, díky nimž došlo k výraznému zkrácení doby skladování materiálu přímo u obráběcích strojů.

### MAXIMÁLNÍ EFEKTIVITA V PRAXI

Automatické vozíky budou řízeny vylepšenou verzí výrobního softwaru. Aplikace upřednostňuje přepravní úkony, které jsou v souladu s výrobním plánem, a objednávky pak v reálném čase předává do systému Jungheinrich. Výsledkem je efektivnější tok materiálu pro procesy související se zpracováním plechů. V praxi to vypadá tak, že vozíky ve výrobě vždy začínají a končí každou svou úlohu v jedné z dokovacích stanic. Ty jsou umístěny hned vedle obráběcích strojů, nebo ve skladu. Všechny jsou vybaveny senzory, které snímají údaje o logistických procesech přímo při zpracování plechů. Kdykoli tak automatický vozík doručí paletu k předvolenému místu, automaticky dojde k odeslání informace pracovníkům obsluhy daného stroje. Systém navíc zajišťuje, aby byly palety vždy včas k dispozici pro nakládání dílů nebo materiálů potřebných pro další krok výrobního procesu. Operátor se díky tomuto řešení nemusí zbytečně zabývat logistikou a může se plně soustředit na obsluhu stroje. V případě potřeby si však vždy může zobrazit aktuální logistickou situaci na tabletu. Díky efektivní reorganizaci logistických operací tak výrobci plechů podstatně zvýší efektivitu svého provozu. ■

## Praktické videonávody

Informace se hodí vždycky a jiné to není ani v případě manipulační techniky. Ovládněte svůj vozík snadno a rychle. Pomohou vám s tím praktické videonávody, jejichž prostřednictvím ve zkratce představujeme oblíbené žluté vozíky a také jednoduše vysvětlujeme jejich nejdůležitější funkce. A rovnou v deseti jazycích. Stačí načíst QR kód! Zatím pro vás máme 9 návodů na YouTube, ale již brzy se můžete těšit na další.

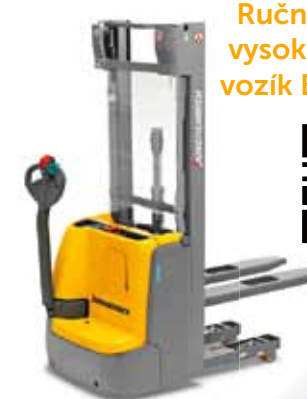
Nízkozdvižný  
vozík EJE



Elektrický ručně  
vedený vozík  
EJE M/EJC M



Ručně vedený  
vysokozdvižný  
vozík EJC/EMC



Ručně vedený  
vysokozdvižný  
vozík ERC



Horizontální  
vychystávací  
vozík EKM



Horizontální vychystávací  
vozík ECE



Vertikální  
vychystávací  
vozík EKS 110



Tahač EZS 130



Tahač EZS 570



# Naše automatizovaná řešení mají ten nejlepší servis

ADAM KUNC SE V NAŠÍ SPOLEČNOSTI VĚNUJE SERVISU LOGISTICKÝCH SYSTÉMŮ. S KLIENTY ZPRAVIDLA ŘEŠÍ NEJRŮZNĚJŠÍ VARIANTY SOFTWAREVÉ PODPORY, NICMÉNĚ SOUČÁSTÍ JEHO PRÁCE JE I NABÍDKA NÁHRADNÍCH DÍLŮ, PŘÍPRAVA SERVISNÍCH SMLUV A SPRÁVA SERVISNÍCH ZÁLEŽITOSTÍ PO OBCHODNÍ STRÁNCE. JE JASNÉ, ŽE O SERVISU NAŠICH AUTOMATIZOVANÝCH ŘEŠENÍ MÁ DOKONALÝ PŘEHLED.

## Kolik v českých logistických provozech aktuálně jezdí automatických vozíků?

V České republice máme nasazeno v celkem 5 projektech 16 plně automatických vozíků a další jsou v různých fázích realizace. V rámci těchto projektů jezdí automatické tahače, různé typy vysokozdvizných vozíků, ale také automatické systémové vozíky.

## Liší se nějak jejich provoz?

Každý projekt je velmi specifický. Například ve společnosti Foxconn máme nasazeno takzvané stand-alone řešení – vozík tam tedy není napojen na žádný zákaznický systém. Oproti tomu je třeba jiná instalace u zákazníka z automotive branže technicky o dost náročnějším projektem, kde jsou vozíky naváděny hned třemi systémy – vlastním AGV systémem, WMS (systém řízení skladu) systémem zákazníka a k tomu i řídicím systémem výrobní linky. Jedná se o náš zdaleka nejnáročnější projekt v rámci segmentu AGV v Česku.

## Kolik techniků se stará o servis automatických vozíků v provozu?

Speciálně pro vozíky AGV máme momentálně plně k dispozici 10 techniků. Jungheinrich však na území Česka disponuje pohotovostní sítí 160 techniků, kteří mají za sebou důkladné proškolení také pro logistické systémy. Díky nim jsme schopni velmi rychle reagovat a v případě nově vznikajících projektů doškolovat nové techniky přímo v dané lokalitě. Pro každého zákazníka je tak vždy k dispozici

lokální technik, který je s projektem od začátku důvěrně seznámen. Díky tomuto individuálnímu přístupu se od nás zákazník vždy dočká servisních služeb na velmi vysoké úrovni.

## Má servis automatických vozíků ve srovnání s běžnou manipulační technikou nějaká specifika?

Oproti manuální manipulační technice jsou samostatnou složkou AGV vozíků autonomní prvky. Ty jsou dnes však spíše IT záležitostí. Proto servisní služby zaměřené na AGV vozíky dělíme na dvě skupiny – hardwarovou a softwarovou. Hardwarová podpora je servisní služba zahrnující mechanické opravy vozíků přímo na místě u zákazníka. Týká se to pravidelné údržby,

technických kontrol i řešení případných mechanických incidentů. Nad rámec běžné údržby jsou naši technici samozřejmě proškoleni také pro výkon činností spojených s automatizací – zvládají tak mimo jiné i kalibraci bezpečnostních čidel, senzorů i navigačních prvků. Softwarová podpora je pak služba, která povětšinou probíhá za využití vzdáleného přístupu, při němž se do systému stroje připojují technici přímo z Německa, kde sídlí naše centrální oddělení softwarové podpory. Díky centralizaci této služby se našim zákazníkům dostává skutečně jen té nejlepší možné péče. Kolegové ze softwarové podpory jsou k dispozici 24 hodin denně, sedm dní v týdnu a jsou vždy připraveni se na dálku připojit a řešit jakékoli



nedostatky – ať už jde o diagnostiku probíhajících aplikací, problém v systému řízení AGV nebo rozhraní zabezpečující komunikaci mezi našimi a zákaznickými aplikacemi.

## Jak takový servis hardwaru a softwaru probíhá v praxi?

Servis hardwaru je velmi podobný servisním službám, které poskytujeme pro běžnou techniku – zahrnuje tedy pravidelnou mechanickou údržbu, která spočívá v technických kontrolách, výměně kol i jiných mechanických opravách. Nad rámec servisních činností identických s běžnými vozíky jsou zde pak právě komponenty související s automatizací. V rámci našich služeb technici provádějí kalibrace, čištění a v případě potřeby i výměny daných komponent. Nejčastěji se jedná o senzory a čidla. Software oproti tomu v průběhu provozu AGV realizací zpravidla nevyžaduje žádný pravidelný zásah. Vše potřebné rovnou naprogramujeme ve fázi implementace. V případě, že při provozu dojde k nějakým změnám, které vyžadují úpravu parametrů v řídicím systému, naši technici jsou připraveni tyto parametry přenastavit. V těchto případech jde většinou o spolupráci technika přímo na místě s kolegou ze vzdálené podpory. Stejně to je i v případě, že v průběhu projektu dojde ze strany zákazníka k požadavku na jakoukoli změnu – třeba na změnu trasy vozíku. Takovým věcem jsme schopni se hned věnovat, navrhnout vhodná řešení a uvádět je do praxe. ■

# Daňové novinky nahrávají nákupům nové techniky

V SOUVISLOSTI S NEDÁVNO SCHVÁLENÝM ZÁKONEM Č. 609/2020 SB., KTERÝ NABYL ÚČINNOSTI 1. LEDNA 2021, DOŠLO I NA NĚKOLIK DAŇOVÝCH NOVINEK, JEŽ MAJÍ POZITIVNÍ DOPAD TAKÉ NA NÁKUP MANIPULAČNÍ TECHNIKY – RYCHLEJŠÍ ODPISY I MOŽNOST JEDNORÁZOVĚ ODEPSAT DRAŽŠÍ MAJETEK.

## HRANICE PRO JEDNORÁZOVÝ ODPIS MAJETKU

Ještě v loňském roce platila pro zařazení do hmotného majetku s povinností následného odepisování hranice 40 000 Kč. Od 1. ledna 2021 se však tato hranice zvedla na 80 000 Kč. Do výše této částky je tedy možné náklad na pořízení manipulační techniky jednorázově zaúčtovat do daňových nákladů – pochopitelně za předpokladu, že to vnitřní účetní směrnice dané firmy umožňují. Díky daňové úpravě si tak můžete koupit například základní elektrický ručně vedený vysokozdvizný vozík a máte možnost jeho plnou pořizovací cenu zahrnout do nákladů, a to bez nutnosti postupného odepisování.

## DOČASNÉ ZRYCHLENÍ ODPISŮ

Ještě zajímavější změnou je dočasné zrychlení odpisů. Manipulační technika spadá do 2. odpisové sku-

piny. Vozíky, které svou pořizovací cenou překračují hranici 80 000 Kč, je tedy nutné zařadit do hmotného majetku. Díky změnám ve zmíněném zákoně je však dočasně možné využít mimořádný zrychlený odpis:

- Místo 5letého odpisu je možné využít odpis 2letý.
- Odpis během prvního roku tvoří 60 % vstupní ceny a během druhého roku pak zbývajících 40 %.
- Odpisy musí být účtovány jako měsíční a nelze je přerušit.
- Možnost využít zrychlený odpis je časově omezená – lze ji uplatnit pouze na majetek pořízený od 1. 1. 2020 do 31. 12. 2021 – je tedy možné jej využít i zpětně.
- Mimořádné zrychlené odpisy může uplatnit pouze první majitel – nevztahují se tak na nákup použitých strojů. ■

**CHCETE  
ZŮSTAT  
V OBRAZE?**



**Sledujte nás  
na LinkedIn.**



**Odebírejte  
naše novinky.**

# Ze života servisu

V PRŮBĚHU UPLYNULÉHO ROKU SE OBČAS MOHLO ZDÁT, JAKO BY SE ŽIVOT ZASTAVIL. I KDYBY TO ALE BYLA PRAVDA, PRO SERVIS MANIPULAČNÍ TECHNIKY TO ROZHODNĚ NEPLATÍ. JAK PANDEMIE ZASÁHLA DO ŽIVOTA A FUNGOVÁNÍ NAŠEHO SERVISNÍHO ODDĚLENÍ PROZRADIL JEHO VEDOUCÍ ALEXANDER MOUREČEK.

**V rámci servisního oddělení pracujete z velké části přímo u klienta. Jak se na vaší práci podepsala pandemie covid-19?**

Je to tak. Servisní služby nejčastěji realizujeme přímo v provozech zákazníků, jen menší část zakázek provádíme v zázemí centrály v Modleticích, nebo pobočky v Hněvotíně. V březnu roku 2020 jsme tak stáli před úplně novou situací. Čelili jsme najednou spoustě otázek – jak budou reagovat naši technici? Budou zákazníci vůbec chtít něco opravovat? Zvládneme administrativu přesunout na home office? Nečekaně jsme museli také zajistit zásobu ochranných pracovních pomůcek, které však na trhu nebyly dostupné v potřebném množství. Rychle se ale potvrdilo, že máme spolehlivý tým. Už při počátečních potížích s dodávkami ochranných pracovních pomůcek velmi pomohlo, že první dny zvládl každý překonat díky domácímu řešení ochrany úst a nosu. A pokud někdo nebyl nucen zůstat doma z rodinných či zdravotních důvodů, pracoval jednoduše dál. Za tento konstruktivní postoj převážné většiny techniků jsme byli velmi rádi. U zákazníků jsme také drobné potíže zaznamenali jen zpočátku. V některých případech došlo na odložení zakázek, v jiných jsme opravovali jen klíčovou techniku. Pokud firmy nemusely zastavit nebo výrazně omezit výrobu, spolupráce pokračovala dále. I přes všechna negativa nám doba nabídla možnost vyzkoušet si některé netradiční postupy.

**Máte síť více než 160 techniků rozptýlených po celé republice. Jaký**

**„Práce v servisu přináší každý den novou výzvu. A mě baví a zároveň motivuje myšlenka, jak úspěšné vyřešení takové výzvy pomůže zlepšit naše dovednosti nebo přímo servisní služby.“**

**Je pracovní režim oddělení? A změnil se tento proces nějak s pandemií?**

Naše servisní oddělení je založeno na řízení centrálním dispečinkem. Zákazníci zavolají své požadavky na centrální telefonní čísla, kde si dohodneme termín návštěvy technika. Ten obdrží informace o zakázce telefonicky nebo přes aplikaci. Následuje návštěva u zákazníka, která končí provedením zakázky, nebo objednávkou náhradních dílů. Pokud technik stihne objednávku dílů odeslat do 16 hodin, obdrží je do druhého dne nočním závozem z Bratislavy rovnou do svého vozidla. Ráno tak může hned v 6:30 vyrazit zpět k zákazníkovi a servisní zásah dokončit. Zasláním servisní zprávy se pak zakázka automaticky vyfakturuje. Na tom pandemie nic nezměnila.

**Jaké zvláštní požadavky, ať už ze strany státu či klientů, jste museli v průběhu uplynulého roku řešit?**

Situace se stále vyvíjí a od března 2020 prakticky nepřetržitě řešíme nové výzvy. Jako příklad zmíním přechod z různých typů roušek na respirátory FFP2 nebo poslední zásadní požadavek na testování ko-

legů antigenními testy 1x týdně. Vše jsme ale včas zvládli, přestože se mnohdy jednalo o velmi náhlé změny, které komplikoval i nedostatek prostředků požadované kvality.

**Jak se změnila každodenní práce technika?**

Do každodenní práce technika nejvíce zasahují zmiňovaná opatření a jejich mnohdy nečekaný vývoj. Co platilo v pátek, může být v pondělí jinak, a s tím musíme počítat, respektive být na to připraveni. Veškeré informace se vždy snažíme co nejrychleji vyhodnotit a poskytnout kolegům v „terénu“ takovou podporu, aby provoz servisu nebyl nijak výrazně ovlivněn. To se projevilo například při uzavírci vybraných okresů. Plánování práce v těchto okresech vyžadovalo od všech účastníků velkou dávku kreativity. Další změnu představují různé typy opatření v provozech zákazníků, na které musí technici reagovat. No a v neposlední řadě je tady samozřejmě povinnost trvale nosit ochranu úst a nosu – jestli něco nejvíce práci technika v průběhu období pandemie ovlivnilo, tak je to právě tato povinnost. Při fyzicky náročnějších činnostech je rouška či respirátor velkou přítěží.

**Pocítili jste sílu pandemie například na omezení některých provozů, nebo vás to pracovním způsobem nějak nezasáhlo?**

Situace se různí. Jsou obory, které žádný pokles nezaznamenaly – například dodavatelé potravin. Některé provozy, třeba ty v automobilové branži, zažívaly v průběhu roku 2020 dočasné uzavírky, nebo jejich produkce výrazně klesala. Takovou situaci jsme pak zohledňovali v rámci nastavených služeb a jejich fakturace.



**Jak se změnila práce telefonních disponentek, se kterými spolupracujete na organizaci práce?**

Naprosto zásadně. Kolegové a kolegyně v administrativě museli během pár dnů opustit kanceláře a přesunout se domů. Někteří měli doma dostatečné podmínky, u někoho bylo trochu složitější najít prostor pro PC a monitor. Zvlášť když se práce z domova najednou týkala v podstatě celé rodiny. Vrcholem pracovní změny pak byla kombinace práce s péčí o děti, které si zvykaly na distanční výuku. V průběhu prvních týdnů jsme si ověřili, že i takový režim dokážeme zvládnout. Musím zmínit i kolegy ze skladu náhradních dílů, kteří zajišťují logistiku dílů a dalšího materiálu mezi jednotlivými technikami, pobočkou a centrálním skladem. Období téměř prázdné

**ALEXANDER MOUREČEK**  
vedoucí servisního oddělení Jungheinrich ČR

Logistice zasvětil podstatnou část svého profesního života. Byl u toho, když servisní technici dostávali první mobilní telefony i notebooky, aby už nemuseli servisní zprávy vyplňovat ručně. I jeho pracovní náplň tak logicky od začátku jeho působení ve společnosti Jungheinrich prošla celou řadou změn. „Na začátku jsem řešil operativu a základní chod servisního týmu, který tenkrát tvořilo osm kolegů. S růstem společnosti i oddělení se zadání postupně měnilo a moje dnešní role v oddělení o 200 lidech je zaměřená spíše na strategii. Nejsem na to ale našťástí sám, spolupráce s kolegy je v naší firmě základem úspěchu,“ prozradil Alexandr Moureček.

pobočky zvládli skvěle a podpora techniků tak byla zajištěna bez výpadků. Obecně chci uvést, že celé období posledních 12 měsíců bylo pro všechny velmi náročné

a v mnoha ohledech nové. Přesto jsem přesvědčen, že část nabytých zkušeností nám v budoucnu pomůže zvýšit efektivitu a zlepšit tak poskytované služby. ■

# Svět

## vzhůru nohama

NARODIL SE DO MOTORKÁŘSKÉ RODINY A DĚLÁ JÍ ČEST. HVĚZDA FREESTYLE MOTOCROSSU LIBOR PODMOL NA NEBI MOTORISTICKÝCH SPORTŮ ZÁŘÍ UŽ DLOUHÉ ROKY A S ÚSPĚCHEM SE NEHODLÁ LOUČIT. ZASTAVIT HO NEMŮŽOU OPAKOVANÉ ZLOMENINY, ANI SKRZ NASKRZ SEŠROUBOVANÉ NOHY. MOTORKA JE PRO NĚJ ZKRÁTKA ŽIVOT I DŮVOD, PROČ SE VŽDYCKY ZVEDNOUT.

**Jste osobnost světového formátu ve freestyle motocrossu. Znájí vás nejen lidé „z oboru“, ale často i lidé, kterým motoristické sporty nic neříkají. Jak prožíváte svou slávu?**

Ani nevím. Asi ji neprožívám vůbec nijak. Žiju život takový, jaký je, a jiný neznám. Samosebou potěší, když vás někdo pochválí za to, co v životě děláte, nebo když vidíte, že jste pro někoho vzorem a motivujete ho k tomu, aby na sobě makal. Musím ale také uznat, že být veřejně známý občas pomůže i v normálním životě – lidé jsou k vám tak nějak milejší, mají respekt a rádi pomohou. Na druhou stranu je tu i nepatrné procento těch, kteří vám váš úspěch dají čas od času pěkně sežrat, nejlépe v anonymních komentářích na internetu samozřejmě...

**Zvládnete spočítat, kolik jste si toho za svou kariéru zlomil?**

Zprůměroval jsem to na jedno zranění ročně. Aktivně jezdím na motorce přes dvacet let, budu tak tím pádem mít za sebou nějakých dvacet zlomenin. Byly samozřejmě roky, kdy jsem vyvázl bez šrámu, ale byly také roky, kdy jsem zvládl více než jedno zranění.

**Poté, co jste zvládl překonat naprosto zásadní zranění z Mnichova v roce 2019, jste se pustil do úplně jiných závodních „motoaktivit“, a to dálkové rally. Jak dlouho jste to zvažoval?**

Dakar jsem si prostě chtěl v tomto životě alespoň jednou zajet, plánoval jsem to už dlouho před zraněním. Možná to byl i jeden z důvodů onoho zásadního pádu v Mnichově. V hlavě už se mi často honily myšlenky na Dakar a já přitom ještě závodil na MS ve freestylu a ucházel se o pódiová umístění. Ten pád v Mnichově přišel tři dny před plánovanou tiskovou konferencí s pracovním názvem Podmol jede na Dakar 2020. Ale dělat dvě věci najednou naplno se mi zkrátka v životě nikdy nevyplácelo. Hned, když jsem potom ležel sešroubovaný v nemocnici, mi bylo jasné, že jestli chci Dakar skutečně jet, musím freestyle odložit stranou a věnovat se hlavně přípravě na rally. Nevěděl jsem tenkrát ale samozřejmě, že to zranění bude až tak vážné a budu potřebovat celý rok intenzivní léčby, než znovu sednu do sedla. Všechno se tím pádem o rok posunulo, plánovaná tiskovka proběhla v létě 2020 a já se vydal na Dakar 2021. Jen po-

silén o 41 šroubů v nohách. Jezdím na motorce celý svůj život, musel jsem si zkusit závod, který se považuje za nejtěžší na světě. Byl tam kdysi i otec, který závod nedokončil a poté tragicky zahynul.

#### Co všechno vašemu rozhodnutí zúčastnit se Rally Dakar předcházelo a co bylo nutné na závody připravit?

Předcházelo tomu 25 let na motorce. Přišlo mi to ale jako takový přirozený postup. Nechci se škatulkovat jako freestyler, jsem prostě motorkář, který rád ochutnává život. Nicméně vloni, poté co jsem strávil tři měsíce na vozíku a rok jsem se léčil s nohama, jsem musel hlavně připravit svou tělesnou schránku a samozřejmě i finance. Myslím si ale, že v rekonvalescenci mi dost pomohlo i to pomýšlení, že ani ne za rok budete stát na startu nejtěžšího závodu světa. Díky tomu cíli, který jsem si nastavil v hlavě, se mi podařilo dát se zdravotně dohromady dřív, než lékaři očekávali.

#### V čem se fyzická i mentální příprava na Rally Dakar liší od přípravy na freestyle motocross?

Je to úplně jiný sport, tedy kromě toho, že držíte v ruce řídítka a plyn je na pravé straně. Musel jsem hodně makat fyzicky. S pomocí trenérů jsme vytvořili několikaměsíční tréninkový plán. Do toho se musí člověk seznámit s navigací, což mě od začátku naštěsí celkem bavilo a dokonce mi to i šlo. Nicméně rozdíl je skutečně zásadní. Finálová jízda FMX rozjíždky trvá dvě minuty za večer. Na Dakaru jedete na motorce 800–900 km denně, a to čtrnáct dní v kuse. Na oba sporty musíte být psychicky hodně odolní. Ve freestylu k tomu musíte být naprosto přesní a všechny ty měsíce tréninku přetavit v jednu ideální dvouminutovou jízdu. Dakar je spíše o nečekaných situacích a problémech a hlavně o jejich řešení.

#### Jak byste s odstupem zhodnotil zážitek jménem Dakar a co vás tam nejvíc překvapilo?

Přesně jak píšete. Byl to zážitek. Neuměl jsem si představit jezdit denně na motorce takové vzdálenosti. Ještě před startem



Foto: Marian Chytka

**„Ten pocit, když jedete na hraně svých možností, jste naprosto soustředění a nesmí vás vyrušit žádná myšlenka. Jedete a dýčáte. Všechny ostatní trable života zůstávají daleko za vámi.“**

jsem myslel, že budeme jezdit třeba 500 km denně, nakonec to bylo ale klidně 900! Ten závod je ale od začátku do konce dělaný tak, aby si člověk sáhl na dno – speciálně v kategorii motorek, která je tou nejdrsnější a nejuznávanější. My kolem sebe nemáme žádnou klec a v rychlosti 150 km/h to pálíme terénem, aniž bychom tušili, jaké překvapení nás čeká za další zatáčkou.

kou. Jak říkám v chystaném filmu z Dakaru: Je to šílenství, úplný šílenství!

#### Jaké parametry byly rozhodující při výběru motorky na dálkový závod?

To bylo docela jednoduché. Měl jsem podporu společnosti Husqvarna, a tak jsem jel na ní. Jako soukromník ale stejně můžete Dakar jet v podstatě jen na KTM, Husqvarně nebo Gas Gas. S náhradními díly právě pro tyto motorky totiž jezdí na Dakaru plný autobus a vy si je můžete koupit, kdykoli je třeba. Díly pro další značky byste si museli sami dovézt a starat se o ně, což je mnohem složitější.

#### Jak velký tým za vámi na Dakaru stál?

Byla to tak trochu one man show – byl jsem si sám svým manažerem, sekretářkou, jezdcem i hlavním sponzorem. Příště už bych byl chytřejší a více bych to outsourcoval.

Protože to byl můj první Dakar, všechno pro mě bylo nové. Toho papírování s přihláškami, zvlášť teď v době covidu, bylo skutečně hodně. K tomu jsem se snažil shánět sponzory a pracovat s těmi, které jsem zvládl najít. Samozřejmě bylo nutné také trénovat – šestkrát v týdnu vždy pět až šest hodin. Byl to pořádný záprah! Na Dakar jsem si pak s sebou vzal mechanika z freestylu Vésu, dva sponzory a zároveň kamarády Hejňase a Petra z chicken.cz a pak už jen kameramana Ladise Zemanu – abychom z toho zážitku mohli nakonec stvořit film. Byla to celkem odvážná sestava, nikdo z nás na Dakaru nikdy dřív nebyl a nikdo z nás tak vůbec netušil, do čeho jdeme.

#### Máte před sebou další motoristický sen, který byste si rád splnil?

Zatím ne. Spíše mě mrzí, že jsem se chtěl rally věnovat několik let a pořádně, a to zatím moc nevyšlo. Se sponzory to ale v korona době bohužel není nijak růžové, a moje další účast na Daka-

ru, ať už na motorce nebo na bugině, je tak zatím ve hvězdách.

#### Co vás na motorkách nejvíc baví? Co je ten důvod, proč vždycky znovu usednete do sedla?

Asi je to ten pocit svobody. Díky motorce jsem procestoval celý svět, poznal jsem spoustu lidí a získal spoustu přátel, naučil jsem se disciplíně i vytrvalosti. Díky motorce jsem si splnil sny. Možná je to ale i ten pocit, když jedete na hraně svých možností, jste naprosto soustředění a nesmí vás vyrušit žádná myšlenka. Je to určitá forma meditace, stav flow, kdy je jen teď a tady. Jedete a dýčáte. Všechny ostatní trable života zůstávají daleko za vámi.

#### FMX se věnuje i váš bratr. Je tím pádem pro vás freestyle motocross tak trochu rodinný počin? A měl jste o bratra někdy strach?

O bratra jsem měl strach, už když jako desetiletý závodil na kole... Samosebou si uvědomuji, že to, co děláme, není zrovna nejbezpečnější povolání, ale takoví jsme my Podmolovi a těší mě, že z freestylu se stal rodinný business.

#### Jak moc se na motorkách vidí vaše děti?

Moje děti se vozí na malých motorkách po okolí, neodpustil bych si, kdybych je to nenaučil. Ale synka, možná naštěstí, motorky zase až tak nedrží. Popravdě ani nevím, jestli bych se zvládl dívat na syna, jak dělá tento sport. Při představě, co za bláznivé triky by musel jako jezdec dělat, aby byl za deset let ve světové špičce... tak to ať asi raději zůstane u malování. Naopak před dcerkou musím motorku schovávat, ta by jezdila pořád. Uvidíme, jak to dopadne. Nechám to osudu a budu je podporovat ve všem, co si v životě usmyslí. Jsou to přeci moje děti, moje krev.

#### Kromě neuvěřitelné kariéry máte na kontě také tři knihy i vlastní celovečerní film. Co vás vedlo k jejich tvorbě a je možné, že se vaše knižní a filmové portfolio do budoucna ještě rozroste?

Beru knihy a filmy jako skvělé památky, abych jednou mohl ukázat vnoučatům, že ten protivný starý děda byl zamlada celkem frajer. Novou knihu z Dakaru už chystáme a náš nový film, který se věnuje mému mnichovskému zranění a cestě zpět na nohy, na motorku i na Dakar samotný, je skoro hotový. Teď hledáme tu nejsmysluplnější cestu, jak ho za současné situace dostat k lidem. ■



Foto: Marian Chytka

## LIBOR PODMOL

Elitní český závodník (nejen) ve freestyle motocrossu

Na své závodní kariéře začal pracovat už v roce 2002. Hned po osmi letech se poprvé stal mistrem světa a v roce 2013 jako první neamerický jezdec získal zlatou medaili na olympiádě extrémních sportů X-Games. Úspěch zopakoval i v roce 2016. Na mistrovství světa i na X-games posbíral za roky svého působení množství medailí a na kontě má i vlastní trik jménem Surfer Flip. V roce 2021 změnil disciplínu a vyzkoušel si dálkové rally, a to přímo na Rally Dakar.

# Automatické vozíky Jungheinrich jezdí ve firmě MAIER CZ

VE SPOLEČNOSTI MAIER CZ BYLO REALIZOVÁNO AGV ŘEŠENÍ, KTERÉ ZAJIŠŤUJE EFEKTIVNÍ ODVOZ PALET Z VÝROBY DO SKLADU A ZE SKLADU NA EXPEDICI ZBOŽÍ. AUTOMATICKÉ VOZÍKY EKS 215a TAM JEZDÍ VE SMÍŠENÉM PROVOZU S BĚŽNOU MANIPULAČNÍ TECHNIKOU.

**JUNGHEINRICH**

ZADÁNÍ

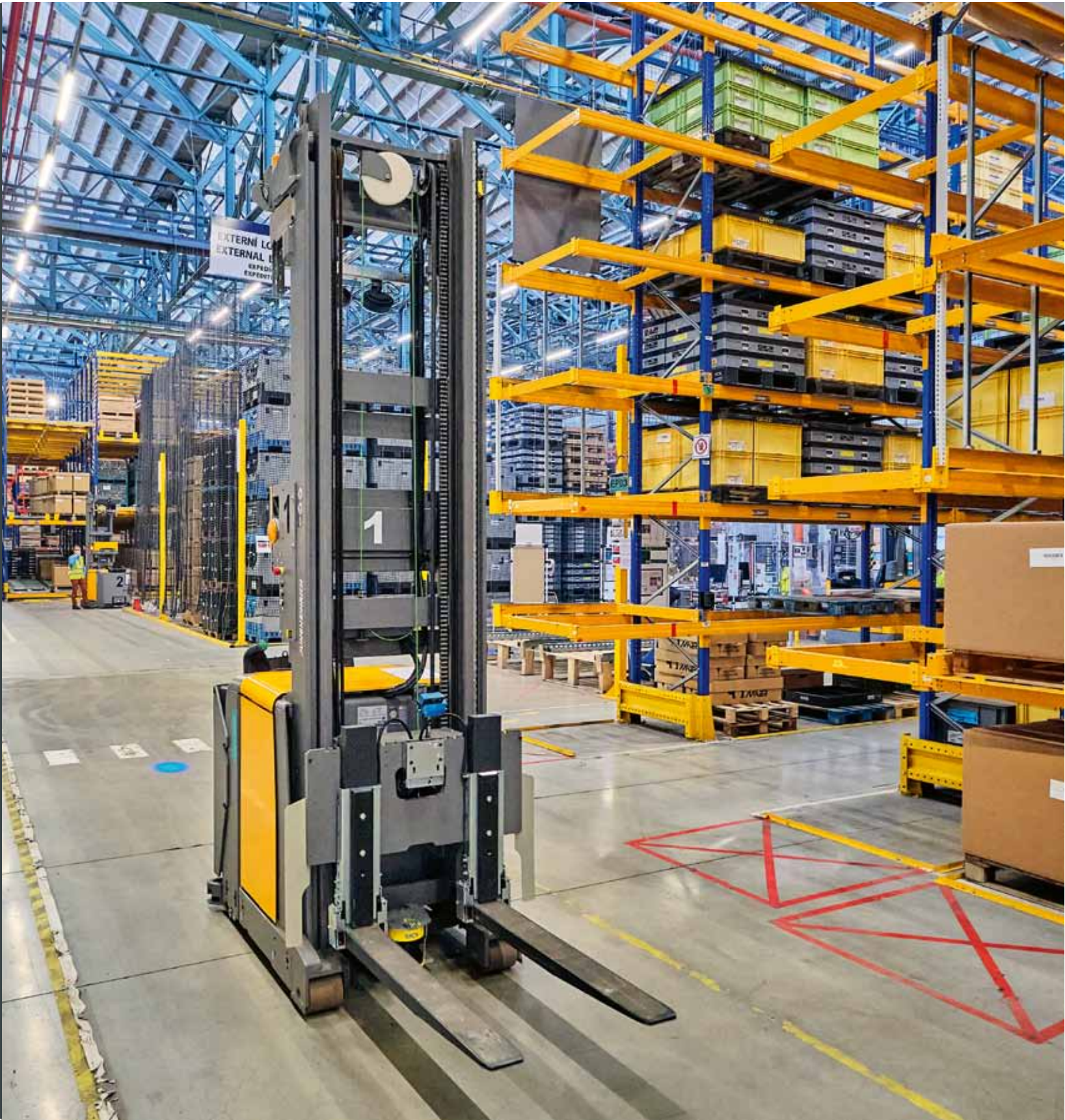
Zadavatel chtěl optimalizovat procesy ve výrobě a logistice. Cílem bylo odbourat rutinní převoz palet, a tím uvolnit lidskou práci na komplexnější úkoly. Zároveň byl vzhledem ke stísněným prostorovým podmínkám kladen důraz na bezpečnost procesu.

ŘEŠENÍ

Dva automatické vysokozdvížené vozíky EKS 215a se zdvihem 5 metrů a nosností až 1,5 tuny. Logistics Interface pro komunikaci s WMS systémem zákazníka, laserová navigace, systém ochrany osob PSS.

VÝSLEDEK

Systém po nasazení zvládá převoz až 24 palet za hodinu, dokáže rozeznat různé rozměry palet a k nim vhodné pozice v regálu, a to vše při zachování maximální bezpečnosti v provozu mezi lidmi a dalšími vozíky.



AUTOMATICKÝ VOZÍK EKS 215a

Nosnost

1,5 t

Zdvih

5 m

Rychlost jízdy až

9 km/h



SHRNUTÍ PROJEKTU

|                      |                                       |
|----------------------|---------------------------------------|
| Zákazník             | MAIER CZ s.r.o.                       |
| Obor                 | Výrobce dílů pro automobilový průmysl |
| Velikost společnosti | 400 zaměstnanců                       |
| Místo realizace      | Prostějov                             |
| Výkon                | 24 palet za hodinu                    |

Společnost MAIER je předním evropským výrobcem dílů pro automobilový průmysl. Závod v Prostějově byl otevřen v roce 2006 a zaměřuje se na výrobu exteriérových a interiérových pohledových dílů včetně jejich povrchových úprav. Závod má více než 400 zaměstnanců. Ve společnosti MAIER CZ bylo realizováno komplexní AGV řešení, plně integrované do procesu a systému zákazníka. Dva vozíky EKS 215a se zdvihem 5 metrů komunikují pomocí Logistics Interface s čidly na předávacích pozicích a se systémem řízení skladu. Díky tomu je zajištěn odvoz palet z výroby do systémového skladu a zároveň ze skladu na expedici. Vozíky fungují ve smíšeném provozu, kde se mohou pohybovat lidé a běžná manipulační technika. Díky laserové

„Průběžně optimalizujeme procesy ve výrobě i logistice, a proto jsme se rozhodli pořídit dva automatické vysokozdvížené vozíky.“

MICHAL STÝBLO  
Procesní inženýr logistiky  
ve společnosti MAIER CZ s.r.o.

navigaci a bezpečnostním senzorům je zajištěn plynulý a bezpečný provoz. Vozíky EKS 215a jsou schopny zajistit převoz až 24 palet za hodinu, čímž výrazně zvyšují efektivitu skladu. ■

# Jak na navýšení kapacity policových regálů

AŽ UŽ PLÁNUJETE ČISTĚ SKLADOVACÍ PROSTORY, NEBO BUDETE SKLAD DĚLIT TŘEBA S VÝROBOU, BEZ REGÁLŮ BY TO NEŠLO. SPOLEČNĚ S VOZÍKY TOTIŽ TVOŘÍ ABSOLUTNÍ ZÁKLAD SKLADU – A TO I TAKOVÉHO, KTERÝ SLOUŽÍ K VYCHYSTÁVÁNÍ DROBNÉHO ZBOŽÍ V RÁMCI PRODEJEN I E-SHOPŮ.

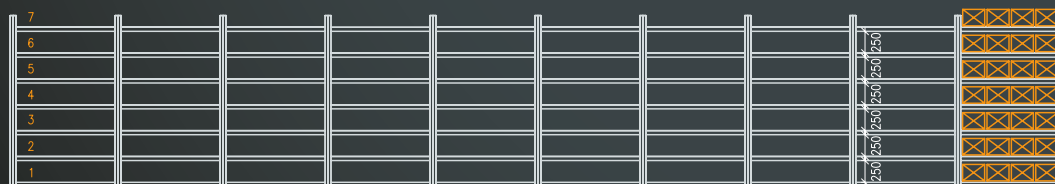


## POLICOVÉ REGÁLY S RUČNÍ OBSLUHOU

Základní skladovací řešení skladu drobného zboží

### PŘÍKLAD ŘEŠENÍ

10 polí (police 1200 mm)  
Výška 2000 mm  
7 polic v jednom poli



- Poskytuje velkou flexibilitu a variabilitu
- Umožňuje přímý přístup ke všem druhům zboží
- Rychlá instalace a snadná, ale fyzicky náročnější obsluha
- Omezená výška vychystávání
- Vyšší cena za skladovou pozici

## POLICOVÉ REGÁLY S VOZÍKEM EKM 202

Kombinace policových regálů s vychystávacím vozíkem EKM 202 znamená novou úroveň skladování drobného zboží



### PŘÍKLAD ŘEŠENÍ

10 polí (police 1200 mm)  
Výška 5000 mm  
17 polic v jednom poli

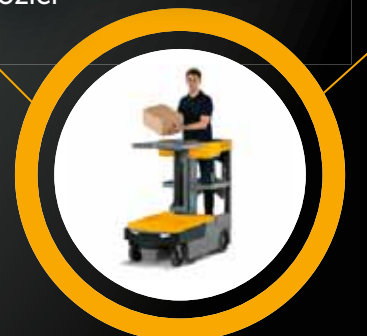
**+140 %**  
zvýšení kapacity skladu

- Díky obsluze regálového systému z vozíku je možné plně využít výšku skladu a zvýšit efektivitu vychystávání
- Zvýšení kapacity oproti základní variantě až o 140 %
- O 27 % nižší cena za skladovou pozici
- Měsíční leasing vozíků EKM od 5600 Kč

### Výhody vozíku

- Kompaktní rozměry vhodné i pro úzké uličky a nízké dveře obchodů
- Automatické zavírání dvířek a ergonomicky uspořádané ovládací prvky zaručují bezpečnou a komfortní práci
- Vozík dostupný v Li-Ionové variantě
- Extrémně obratné provedení s možností jízdy se zvednutou plošinou
- Výstražná světla pro použití na veřejně přístupných místech
- Zdvih až 5,3 m
- Nosnost až 215 kg

**-27 %**  
cena ze jednu skladovou pozici



# Koberce z Associated Weavers si rozumějí s elektrickou

BELGICKÝ VÝROBCE KOBERCŮ ASSOCIATED WEAVERS UMÍSTIL JEDEN ZE SVÝCH VÝROBNÍCH ZÁVODŮ DO ČESKA – KONKRÉTNĚ DO VRATISLAVIC NAD NISOU. S PŘEVOZEM KOBERCŮ MEZI SKLADEM, VÝROBOU A EXPEDICÍ TADY ROKY POMÁHALY ŽLUTÉ PLYNOVÉ VOZÍKY TFG 316. VLONI JIM ALE DEFINITIVNĚ ODZVONIL A NAHRADILY JE ELEKTRICKÉ VOZÍKY S LI-IONOVÝMI BATERIEMI.

Jedním z důvodů, proč se společnost rozhodla k postupné změně, byly emise v uzavřených prostorech vznikající provozem plynových vozíků. Myšlenka přechodu na elektrické vozíky byla pro vedení společnosti více než lákavá, a tak začalo zvažovat všechny možnosti. Původní obavy z nabíjení a údržby olověných baterií se rychle rozplynuly s nabídkou lithium-iontových článků. V roce 2020 tak bylo v Associated Weavers nasazeno prvních pět čelních Li-ionových vozíků EFG s nosností 3 a 1,6 tuny. To znamenalo okamžité zlepšení pracovního prostředí s prakticky nulovými nároky na údržbu. Oboustranná spokojenost přitom panuje už řadu let. „Proč měnit něco, co dlouhodobě funguje?“ vysvětlil Jakub Vrba, vedoucí údržby společnosti Associated Weavers.

## LI-IONOVÁ PRO A ŽÁDNÁ PROTI

Svou žlutou flotilu financuje společnost Associated Weavers prostřednictvím operativního leasingu a dále využívá možnost odkupu techniky s malým nájezdem. V roce 2020 skončil pronájem pěti plynových vysokozdvížných vozíků a bylo tak nutné najít vhodnou alternativu. Právě kvůli provozu v uzavřených výrobních a skladových prostorech se přímo nabízela elektrická varianta, která by nevytvářela tolik emisí, zápachu a hluku jako plynová technika. Klasické olověné články s sebou nesly ale řadu komplikací spojených s nabíjením a údržbou. Inovativní Li-ion

nová technologie je však uživatelsky o poznání přívětivější. „Díky jednoduchému systému nabíjení je možné nabíječky instalovat kdekoliv, kde to umožňuje provoz a vyžaduje obsluha. Nejsou potřeba žádné speciální nabíjecí prostory a dochází tak k významné úspoře místa. Lithium-iontové baterie sice představují vyšší vstupní náklady, ale zároveň přinášejí řadu benefitů a možností úspory,“ vysvětlil Jakub Vrba rozhodující argumenty pro pořízení Li-ion vozíků.

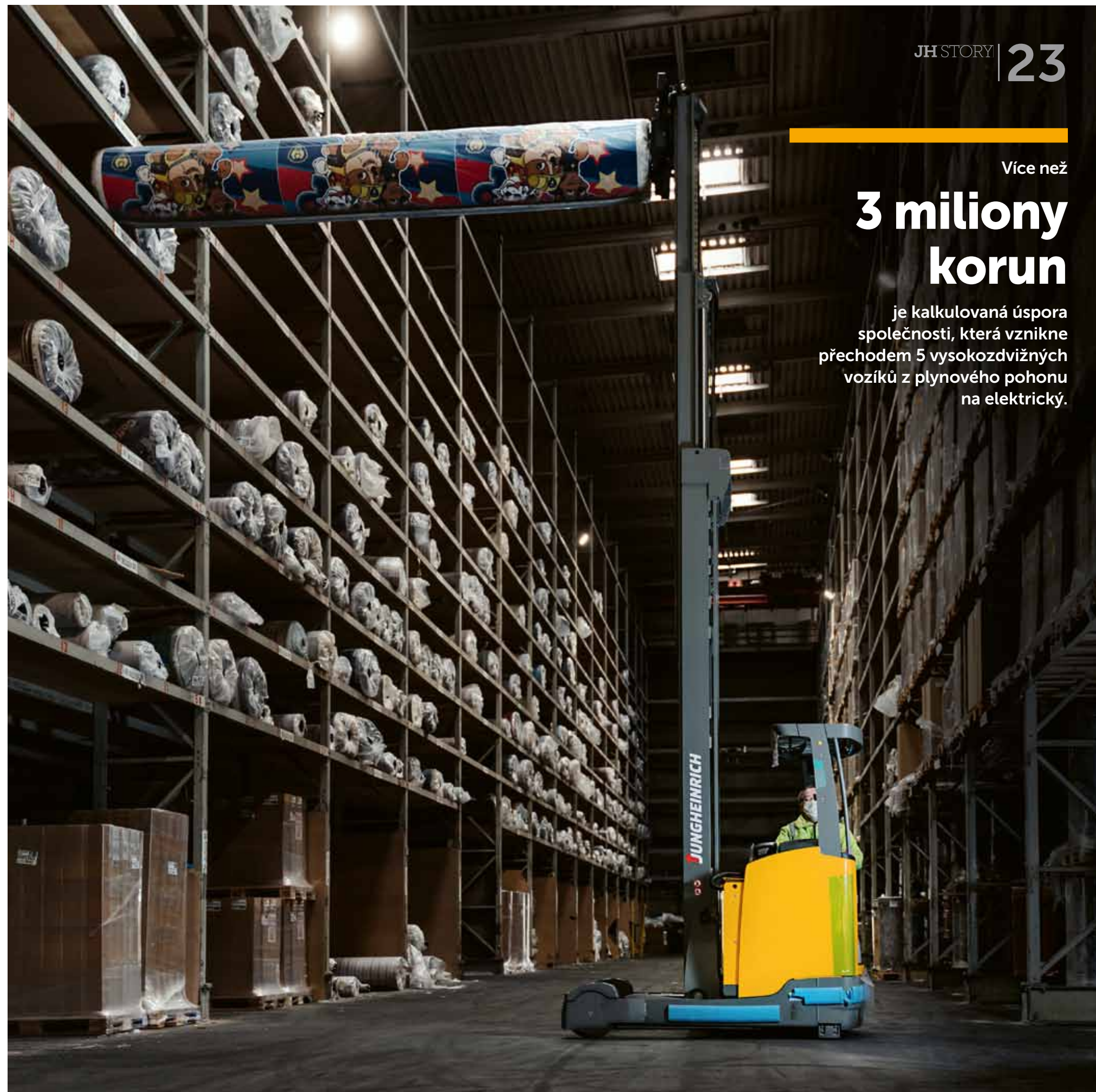
**„Provoz plynového vozíku zvládne jednu, maximálně jednu a půl směny na lahev plynu. Pro vozík s Li-ionovou baterií ale není problém zvládnout ani dvě celé směny v kuse.“**

Ve prospěch technologie ovšem hrála ještě jedna skutečnost. Vozíky, které se pohybují v provozu Associated Weavers, jezdí mezi výrobou a skladem a na speciálních kobercových trnech přitom převážejí 4–5 metrů dlouhé role, které je čas od času nutné založit až do výšky 5 metrů. V zájmu zvýšení bezpečnosti provozu je tak potřeba občas upravovat parametry výkonu vozíků. To je však v případě manipulační techniky s plynovým pohonem komplikované, pro elek-

Více než

## 3 miliony korun

je kalkulovaná úspora společnosti, která vznikne přechodem 5 vysokozdvížných vozíků z plynového pohonu na elektrický.





„Kvůli souběhu obou typů pohonu v provozu zatím nejsme schopni přesně vyčíslit reálné úspory. Už dnes ale vidíme, že provozní náklady elektrického vozíku jsou výrazně nižší, než toho plynového.“

JAKUB VRBA,  
vedoucí údržby společnosti  
Associated Weavers

trické vozíky to ale není žádný problém. „Elektrické vozíky umožňují detailní nastavení jednotlivých parametrů pojezdu a zdvihu. Nastaví je technik Jungheinrich a uloží je do jízdních programů, ze kterých si pak může obsluha vybrat ten, který odpovídá dané provozní situaci. Ve skladu se tak vozík může chovat docela jinak než při pohybu ve výrobě, kde se setkává s chodci,“ vysvětlil Pavel Znojemský, odborný poradce Jungheinrich.

#### NIČÍM NERUŠENÝ PROVOZ

Firemní provoz v AWE aktuálně funguje ve dvou směnách, v případě nárůstu objemu zakázek je ale systém připraven i na třisměnný provoz. I z toho důvodu pro závod představuje velkou výhodou možnost mezidobíjení, která je pro lithium-iontové baterie typická. Při krátkých nabíjecích cyklech není nutné dobít baterii do její 100% kapacity, a i přesto zůstává plně zachována její životnost. S ohledem na tento fakt je však důležité nastavit provozní procesy tak, aby vznikly vhodně využitě dobíjecí prostoje a byla zaručena dostupnost vozíku pro několik směn v kuse.

„Během každé směny máme půlhodinovou přestávku a k tomu další dvě pětiminutové pauzy každé dvě hodiny. Během těchto prostojů vozíky připojujeme k nabíječce, aby byly vždy dostatečně nabitě a dostupné k práci,“ shrnul vedoucí údržby Jakub Vrba. A protože se nové stroje zákazníkovi osvědčily, do budoucna uvažuje o výměně dalších strojů za Li-Ionové. ■

#### Associated Weavers, s.r.o.

Česká pobočka společnosti Associated Weavers se sídlem ve Vratislavicích nad Nisou je pokračovatelem tradice textilní výroby v Jizerských horách a zaměstnává asi 120 lidí. Závod nedaleko Liberce řezáním a obšíváním zpracovává kobercové polotovary, které přicházejí z mateřského závodu v Belgii, a finalizuje výrobky určené k expedici do celého světa. Nejčastěji se jedná o kobercové běhouny pro chodby a schodiště, dětské koberce i individuální produkty na zakázku. S odbavením objednávek na místě zaměstnancům pomáhá flotila 14 vozíků Jungheinrich, která se dokáže hravě postarat o skladování polotovarů ve vysokém skladu, zásobování výroby i obsluhu skladu hotových výrobků a expedici.



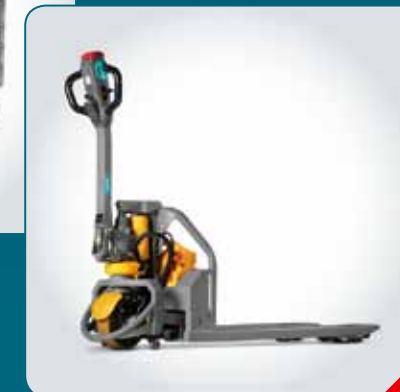
# PROFISHOP ROSTE!

Na e-shopu Jungheinrich Profishop jsme pro vás letos významně rozšířili portfolio dostupných produktů. Vybírat můžete z více než

## 7000 nových výrobků

ve všech kategoriích.

- Více než 1200 novinek v kategorii přepravní techniky
- Přes 900 nových výrobků v kategorii věnované životnímu prostředí
- Více než 1000 nových skladových nádob
- Rozšířený sortiment regálového vybavení



[jungheinrich-profishop.cz](http://jungheinrich-profishop.cz)

**DOPRAVA  
ZDARMA**

# Firmy v logistice

## trápí produktivita a nedostatek lidí

ČESKÉ FIRMY V OBLASTI LOGISTIKY NEJVÍCE TRÁPÍ TLAK NA PRODUKTIVITU PRÁCE A NEDOSTATEK PRACOVNÍ SÍLY. OD INVESTIC DO AUTOMATIZACE, KTERÁ MÁ POTENCIÁL TYTO OTÁZKY ŘEŠIT, SE ALE ČASTO NECHÁVAJÍ ODRADIT SLOŽITOSTÍ, KTERÁ ZAVÁDĚNÍ AUTOMATICKÝCH SYSTÉMŮ PROVÁZÍ, I VYSOKÝMI POŘIZOVACÍMI NÁKLADY. VYPLÝVÁ TO Z PRŮZKUMU, KTERÝ JSME PROVEDLI MEZI DVĚMA STOVKAMI MALÝCH I VELKÝCH ČESKÝCH FIREM.

Z průzkumu dále vyplývá, že se firmy potýkají s nedostatkem logistických prostor. Koronavirus jim pak přinesl především potíže s personálním zajištěním a narušením dodavatelských řetězců.

Klíčovým motivem celého průzkumu byly aktuální trendy v logistice – především jakým tématům, kromě pandemie onemocnění covid-19, se firmy aktuálně věnují. Více než 70 % respondentů uvedlo tlak na efektivitu a produktivitu práce jako zásadní trend, který je v současné době ve vztahu k logistice zaměstnává nejvíce. Hned za ním následují problémy související s nedostatkem pracovních sil. Digitalizace a automatizace, které mají nejlepší předpoklady s těmito výzvami pomoci, jsou však tématem jen pro 28 % dotazovaných firem. Investovat do nich letos zamýšlí pouze půl procenta respondentů, a to přesto, že podle 57 % z nich je největší výhodou automatizace právě snížení personálních nároků. 80 % respondentů vidí překážky pro automatizaci v nákladnosti implementace, 57 % pak v její složitosti. O pořízení autonomních vozíků uvažuje zhruba 15 % firem.

### AUTOMATIZAČNÍ ÚSKALÍ

Zvýšení efektivity a uvolnění pracovníků pro činnosti s vyšší přidanou hodnotou – to byly hlavní cíle jednoho z největších světových výrobců spotřební elektroniky v rámci jeho pardubického závodu. Kvůli obavám ze složitosti implementace byl tak jako pilotní automa-

**„V Česku dlouhodobě prodáváme asi dvakrát více retraků než systémových vozíků. V roce 2020 to bylo 578 retraků a 226 prodaných systémových vozíků.“**

tizační projekt zvolen samostatný robotický vozík. „Navzdory běžným očekáváním automatizace nemusí vždy znamenat nasazení komplexního systému. I v rámci automatizace je totiž možné postupovat pomalu, po jednotlivých krocích. Právě u zákazníka z Pardubic se stalo pilotním projektem nasazení jednoho plně automatického vysokozdvížného vozíku AGV k přepravě palet mezi výrobou a expedicí. Instalace byla otázkou jednotek týdnů a vozík okamžitě nahradil rutinní práci pracovníků, kteří mohli přejít na kvalifikovanější práci,“ vysvětlil Pawel Byczkowski, projektový manažer automatizačních projektů Jungheinrich. „Od prvotních plánů až po odladění posledních detailů zabrala realizace za plného provozu asi 14 měsíců.“

### PLÁNOVÁNÍ INVESTIC

Společnosti v oblasti logistiky řeší především nedostatek pracovních sil i prostor a zvy-

šování produktivity. Místo efektivní automatizace však raději volí levnější technologie, často s nižší kapacitou. Práce s neefektivní technologií však znamená více lidské práce a více prostředků vynaložených za servis i energie. „Naše zkušenost z trhu ukazuje, že společností se vyplatí dívat se na plánování investic z dlouhodobější perspektivy, spíše než ušetřit v aktuálním roce díky nižším pořizovacím nákladům dané technologie. V celkovém výpočtu návratnosti investice jsou totiž pořizovací náklady jenom částí dané kalkulace. Pokud jde společnosti o skutečnou úsporu a dlouhodobý růst produktivity práce, posuzuje při nákupu řešení celkové náklady na nákup, provoz a servis dané technologie v celém předpokládaném období jejího využití nebo životnosti,“ osvětlil Vratislav Příbyl, ředitel společnosti Jungheinrich (ČR). „Úspěšné společnosti v zahraničí investují do automatizace či energeticky úsporných řešení mnohem častěji než u nás, a to nemluví pouze o západních sousedech,“ neváhal doplnit.

### VHODNĚ ZVOLENÁ TECHNOLOGIE

Třetím významným trendem v logistice, který zmínilo v průzkumu 37 % respondentů, je nedostatek logistických a výrobních prostor. V odpovědi na otázku ohledně zaměření investic v letošním roce se právě skladové prostory umístily na druhém místě (34 %), hned za manipulační technikou. Nedostatek

průmyslových nemovitostí u nás však není žádnou novinkou. Zpomalení výstavby nekoresponduje s vysokou poptávkou a aktuálním prudkým nárůstem e-commerce. Výsledkem je velmi vysoká míra obsazení vhodných prostor a s tím i silný tlak na růst jejich ceny. „Velký potenciál se skrývá v již existujících skladech, kde se většinou pracuje pomocí retraků v širokých uličkách. Přitom v případě přechodu na úzké uličky a systémové vozíky lze na stejné ploše získat až 1/3 dodatečné kapacity navíc,“ nastínil Daniel Göllner, vedoucí systémového oddělení Jungheinrich, a dodal: „Trend intenzifikace skladování v již existujících prostorech pozorujeme stále častěji, souvisí to především s vysokou mírou obsazenosti průmyslových nemovitostí.“ Potenciál ve zvyšování intenzity využití prostoru vidí i ředitel společnosti Jungheinrich Vratislav Příbyl. „Při kvalitním plánování a investici do vhodných technologií lze prakticky v každém skladu najít dodatečnou kapacitu. Naštěstí dokážeme nakreslit optimální variantu pro jakýkoliv sklad a získat tak opravdu maximum z každého metru čtverečního.“

### COVID NABOURAL PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

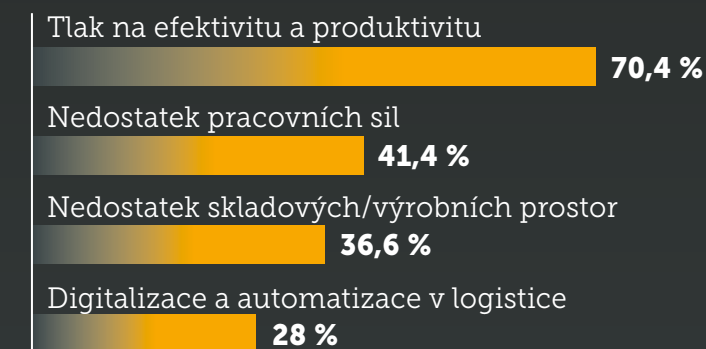
Ze 186 respondentů tvořily největší podíl firmy o 50 až 249 zaměstnancích. Po čtvrtině bylo z firem s 10 až 49 a také 249 až 999 zaměstnanci. Více než 10 procent pak představovaly velké společnosti, zaměstnávající nad 1 000 lidí. U necelé poloviny dotazovaných se nároky s nástupem koronaviru na logistiku nijak nezměnily, u 39 % respondentů však vzrostly. Jako největší dopad pandemie koronaviru na procesy v intralogistice firmy v 55 % uvedly problém s personálním zajištěním – tedy problém, kterému čelily už před vypuknutím epidemie. Jako další dopady covidu-19 pak uvedly například narušení dodavatelských řetězců (44 %) a pokles poptávky (31 %). ■

# 14,5 %

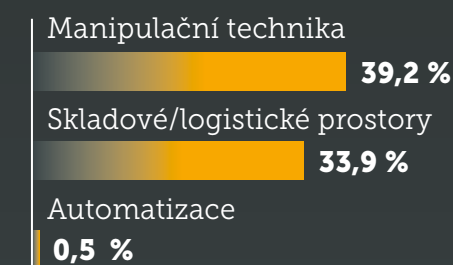
**respondentů našeho průzkumu uvažuje o nákupu automatických vozíků.**

## TRENDY V LOGISTICE 2021

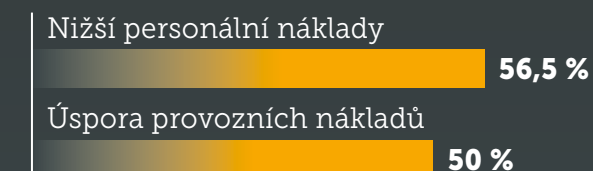
**Jaké aktuální výzvy (kromě koronaviru) vás aktuálně nejvíce zaměstnávají?**



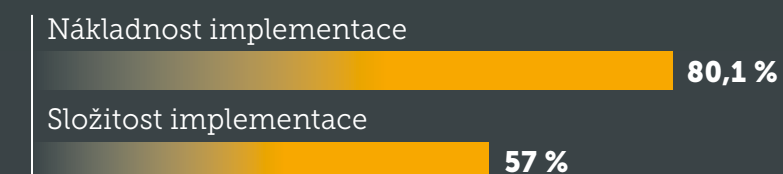
**Do jakých oblastí se chystáte v letošním roce investovat?**



**Co na automatizaci vidíte jako největší přínos?**



**Co na automatizaci vnímáte jako riziko?**



# Elektrické paletové vozíky pomáhají na pobočkách JYSK

SPOLEČNOST JYSK SI PRO PŘEPRAVU ZBOŽÍ ZE SKLADU NA PRODEJNU A PRO VYKLÁDKU Z KAMIONŮ V MINULOSTI VYSTAČILA S RUČNÍMI PALETOVÝMI VOZÍKY. SE ZÁMĚREM USNADNIT PRÁCI ZAMĚSTNANCŮM SE ALE VEDENÍ ODHODLALO K VÝMĚNĚ TECHNIKY A NÁKUPU ELEKTRICKÝCH VARIANT PALETOVÝCH VOZÍKŮ. ZÚČASTNILI JSME SE PROTO VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ, NA JEHOŽ KONCI JSME DOSTALI DŮVĚRU SPOLEČNOSTI. NA VŠECHNY POBOČKY JYSK V ČESKU I NA SLOVENSKU JSME TAK DODALI NOVÉ ELEKTRICKÉ KOLEGY – VOZÍKY AME 13.

Nové elektrické paletové vozíky mají potenciál výrazně usnadnit práci s přepravou zboží. Manipulace s libovolným nákladem se totiž díky nim stává výrazně snadnější a rychlejší. Zadání výběrového řízení přitom nebylo nijak snadné. Kromě kvality hrál hlavní roli ve výběru také čas. 78 elektrických paletových vozíků do českých prodejen a více než 30 dalších na Slovensko bylo nutné dodat v horizontu jediného měsíce. Z logistického pohledu nic jednoduchého. I na takové poptávky je ale náš žlutý tým našťastí připraven. „S flexibilitou společnosti Jungheinrich jsme maximálně spokojeni. Vyšli nám vstříc jak s cenou, tak s logistickým zajištěním dodávky na všechny pobočky,“ pochvaloval si krátce po dodání Store Concept Manager ve společnosti JYSK Jan Kudweis. Kromě rychlého dodání zástupci společnosti JYSK kladli důraz také na spolehlivé servisní pokrytí celé zakázky. Ani takovému požadavku jsme s naší rozsáhlou servisní sítí o 160 technikách neměli problém si poradit. Celý proces plánování servisních úkonů navíc ještě nikdy nebyl tak snadný. Společně s do-

dávkou techniky jsme zákazníkovi zprovoznil i mobilní aplikaci Call4Service. Díky ní je možné velmi efektivně plánovat servisní úkony s ohledem na aktuální požadavky z provozu. K tomu aplikace nabízí i komplexní přehled o celé flotile vozíků – kde se pohybují i jaké servisní zásahy v jakých termínech podstoupily.

## SLOŽENÍ KAMIONU SNADNO A BEZPEČNĚ

Nové elektrické paletové vozíky AME 13 tak na všech pobočkách JYSK v Česku i na Slovensku rychle nahradily své ruční předchůdce. Největšímu vyřízení úspěšně čelí při vykládce zboží z kamionu, která zpravidla probíhá jednou týdně. Právě ta je díky elektrickým vozíkům daleko efektivnější. V průběhu vykládky se vozík potýká s přejezdem ramp i dalších nerovností povrchu, což však díky světlé výšce 3,5 cm a výkonu motoru 0,8 kW není nejmenší problém. AME 13 umožňuje komfortně překonávat nejrůznější sklony povrchu na přepravní trase – bez nákladu až 20 % a s nákladem hravě 5 %. V JYSKu vozíky manipulují se zbožím



**„Spolupráce se společností Jungheinrich je pro nás velkým přínosem. Nemusíme se starat o nic, Jungheinrich se o vše postará za nás.“**

JAN KUDWEIS,  
Store Concept Manager  
ve společnosti JYSK

naloženým na standardních europaletách, protože se ale jedná i o větší kusy nábytku, není výjimečné, že zboží palety občas přesahuje. Podpurná kolečka u hnacího kola ale zajišťují, že ani při manipulaci s rozměrným zbožím se vozík nepřeváží, a tím přispívá k významnému zvýšení bezpečnosti při manipulaci s nákladem.

## LI-IONOVÉ PŘEDNOSTI

Dodané elektrické paletové vozíky pohání 48V Li-Ionová baterie, která je zárukou dlouhé životnosti vozíků, prakticky bezúdržbového provozu a díky možnosti mezidobíjení je možné dosáhnout delších provozních časů. Velkou výhodou je také skutečnost, že vozíky lze nabíjet z kterékoli běžné zásuvky a narozdíl od jiných technologií tak není nutné vytvářet žádné speciální nabíjecí místo. Ve společnosti JYSK manipulanti zvláště oceňují, že je baterii možné z vozíku také snadno vyjmout a k zásuvce ji odnést. Vozík tak nikdy nikde nepřekáží a (mezi) dobíjení se tak dá zvládnout klidně i v kuchynce během obědové pauzy. ■

## JYSK

JYSK s.r.o. je skandinávská společnost prodávající potřeby pro domácnost. V roce 1979 otevřela svou první pobočku v Dánsku a velmi rychle následovaly další. V letošním roce JYSK překročil hranici 3 000 poboček po celém světě. V České republice první z nich vyrostla v roce 2003. Dnes zákazník na našem území vítá 97 poboček, které zaměstnávají na 800 lidí. Ani na Slovensku společnost nezahálí – důkazem je 48 obchodů se 400 zaměstnanci..

# LI-ION

## DO KAŽDÉHO MRAZÁKU!

Ve společnosti Jungheinrich jsme lídrem trhu na poli lithium-iontových baterií a bez ustání se věnujeme dalšímu vývoji a možnému vylepšení této moderní technologie. Ke konci roku 2020 jsme tak úspěšně rozšířili naše mrazuvzdorné portfolio také o nízko a vysokozdvizné ručně vedené vozíky, které jsou plně využitelné až do  $-28^{\circ}\text{C}$ .

Plná  
využitelnost  
v teplotách až  
 **$-28^{\circ}\text{C}$**

**LI-ION**  
technology

Zachovány  
veškeré výhody  
Li-Ion technologie  
pro mraziřenské  
provozy



## Dáváme vale naší ekologické stopě

### Podtrženo, sečteno

Výrobní závody a dceřiné společnosti Jungheinrich na území Německa v roce 2019 dohromady spotřebovaly asi 45 600 000 kWh elektřiny. Přerušením odběru elektřiny pocházející z fosilních zdrojů se společnosti podařilo snížit celkové roční emise v dané lokalitě asi o 15 500 tun  $\text{CO}_2$ . Odstranit takové množství skleníkových plynů z atmosféry by během jednoho roku zvládl smíšený les s plochou větší než 1200 hektarů!

JUNGHEINRICH SE ROZHODL JÍT NAPROTI ZMĚNĚ. TĚ ZELENÉ. VŠECHNY NĚMECKÉ VÝROBNÍ ZÁVODY TOTIŽ PŘEŠLY K VÝHRADNÍMU UŽÍVÁNÍ ZELENÉ ENERGIE. PŘECHOD ZAHRANIČNÍCH POBOČEK K VYUŽÍVÁNÍ ŠETRNĚJŠÍCH ENERGETICKÝCH ZDROJŮ BUDE NÁSLEDOVAT.

V České republice letos plánujeme připravit studii a projekt instalace fotovoltaických článků na střeše centrály v Modleticích s následným využitím energie pro dobíjení vozíků. Součástí bude i nově zřízená nabíjecí stanice elektromobilů.

V listopadu loňského roku jsme představili naši Strategii 2025+ a právě udržitelnost je jedním z hlavních témat, kterému se dostalo velmi ambiciózních cílů. Jedním z nich je i dosažení klimatické neutrality. „Změna klimatu je jedním z nejpálčivějších problémů naší doby a Jungheinrich si stanovil za cíl převzít vedoucí úlohu v boji proti globálnímu oteplování,” vysvětlil důležitost vize Dr. Lars Brzoska, předseda představenstva Jungheinrich AG, a doplnil: „Přechod na obnovitelné zdroje energie, které naplní naše potřeby ohledně dodávek elektřiny, je zásadním přispěním k udržitelnosti.” Odběrem zelené energie ale úsilí nekončí. Rozhodli jsme se zainvestovat do výroby vlastní solární energie a naše závody postupně vybavuje-

me fotovoltaickými systémy. Úplně první solární systém je v provozu od února na střeše závodu v bavorském Moosburgu, kde se vyrábějí čelní vozíky řad EFG, TFG a DFG. Centrála společnosti v Hamburku-Wandsbeku se solárními panely dočká už v průběhu letošního roku a fotovoltaické realizace na řadě dalších závodů na sebe také nenechají dlouho čekat.

### HLAVNĚ UDRŽITELNĚ

Strategie 2025+ je pro nás naprosto klíčová. „Rozhodli jsme se zintenzívnit naše aktivity, abychom zajistili větší udržitelnost celého dodavatelského řetězce společnosti Jungheinrich. To nám umožňuje vytvářet udržitelnou hodnotu pro naše zákazníky, zaměstnance, akcionáře, obchodní partnery i společnost jako celek,” vysvětlil Dr. Brzoska. V prosinci loňského roku se tak Jungheinrich připojil k mezinárodní kampani 50 lídrů v oblasti udržitelného rozvoje a ochrany klimatu, která usiluje o ochranu klimatu a realizaci 17 cílů udržitelného rozvoje podle OSN. ■

# 69 %

celosvětových emisí  $\text{CO}_2$  společnosti Jungheinrich, které vznikly jako důsledek spotřebované elektrické energie, vzniklo v Německu

# Jistota na prvním místě

ŽIVOT NA CELÉM SVĚTĚ SE ZA POSLEDNÍ ROK DRAMATICKY PROMĚNIL, A TO ÚPLNĚ VE VŠECH OBLASTECH LIDSKÉ AKTIVITY – PRÁCI A ZAMĚŠTNÁVÁNÍ NEVYJÍMAJE. JAK TO VYPADÁ S AKTUÁLNÍ SITUACÍ NA ČESKÉM TRHU PRÁCE A JAKÁ SPECIFIKA S SEBOU PŘINESLA COVIDOVÁ PANDEMIE DO PERSONALISTIKY, TO NÁM PROZRADIL JACEK KOWALAK, ŘEDITEL PERSONÁLNÍ AGENTURY RANDSTAD ČESKÁ REPUBLIKA.

## Jak byste zhodnotil aktuální situaci na českém pracovním trhu?

V obecné rovině lze říct, že jak zaměstnavatelům, tak zaměstnancům stále hříště kolíkuje koronavirus a schopnosti autorit situaci zvládat. Ekonomika se stále více polarizuje na „vítěze a poražené“ – tedy obory, které z dané situace profitují nebo je příliš nezasáhla, a obory, jež oficiální omezení a s nimi spojený útlum postupně likvidují. Nepotýkáme se sice s nijak vysokou nezaměstnaností (4,3 % je stále jedno z nejnižších čísel v EU), nicméně jsou regiony a obory, kde oproti roku 2019 vzrostla nezaměstnanost až dvojnásobně – k nejvyššímu nárůstu došlo v Praze. Po roce s covidem je dnes dobře vidět, že se většina zaměstnanců z paralyzovaných oborů přelila jinam a řada z nich se už do původního zaměstnání pravděpodobně nevrátí. Na druhou stranu, kvalifikovaných a kvalitních lidí stále není nadbytek a vedlejším trendem obecné nestability je, že lidé dávají přednost jistotě před změnou – pro firmy je tak složitější si kvalifikované zaměstnance „přetáhnout“ odjinud. Kandidáti navíc řeší perspektivnost oborů a do těch „rizikových“ se jim nechce.

## Pozorujete nějaké změny v souvislosti s pandemií covid-19?

Z naší aktuální studie vyplývá, že proticovidová opatření nejvíce zasáhla nekvalifikované pracovníky, ženy a mladší generaci – tedy lidi, kteří jsou na trhu práce nejzranitelnější. Došlo k výraznému snížení pracovní migrace a zároveň k rozvoji nových digitálních dovedností, které umožňují měnit zažité pracovní návyky a do budoucna přinášejí nové způsoby výkonu práce. Pandemie urychlila využívání nových technologií až o jednu celou dekádu.

**„Pandemie urychlila využívání nových technologií až o jednu celou dekádu. Výsledkem jsou zcela nové formy zaměstnání, které nahrazují tradiční smlouvy na plný úvazek na dobu neurčitou.“**

Výsledkem jsou zcela nové formy zaměstnání, které nahrazují tradiční smlouvy na plný úvazek na dobu neurčitou. V důsledku toho mohou do pracovního procesu vstoupit i pracovníci, kteří nemohou fungovat v režimu 40hodinové týdenní pracovní doby, a to dává zaměstnavatelům přístup k širšímu spektru uchazečů pro otevření dočasných či flexibilních úvazků. Ty umožní společnostem rychle přizpůsobit velikost a složení týmu na základě aktuálních potřeb a obchodních cílů. Postupně tak mizí především psychologické bariéry, které doposud bránily vzniku těchto netradičních úvazků.

Vedle masivního příklonu k práci na dálku dochází i k výrazně většímu zaměření na technologie. Pokud se firmy budou chtít po skončení pandemie zotavit, musí už nyní myslet na to, aby jejich pracovníci byli připraveni vyhovět nově vznikajícím byznysovým požadavkům – to bude vyžadovat zlepšení flexibility pracoviště a rekvalifikace lidí. Technologie také přispěly k polarizaci trhu práce – vytvářejí více pracovních příležitostí pro vysoce kvalifikované lidi a lidi s nízkou či žádnou kva-

lifikací. Do ohrožení se tak dostává střední vrstva pracovníků. V důsledku automatizace tak bude v průměru každá sedmá pracovní pozice nahrazena robotem či umělou inteligencí a každá třetí pozice projde zásadní proměnou. Současně ale díky tomu vzniknou zcela nové profese s vyšší přidanou hodnotou.

## Jak vůbec probíhá nábor zaměstnanců prostřednictvím vaší agentury?

Co se týče vyhledávání, pracujeme se všemi dostupnými nástroji – od inzerce na pracovních portálech a sociálních sítích až po cílené vyhledávání vysoce kvalifikovaných pracovníků na LinkedIn i na internetu jako takovém. Gró práce našich konzultantů tkví v tom, že udržují dlouhodobé vztahy s kandidáty a sledují jejich kariérní cestu – díky tomu vědí, kdy jim co nabídnout. Forma náborového řízení se ale od základu změnila – maximum činností se přesouvá do online prostoru, kde využíváme sofistikované systémy. Máme i vlastní nástroj Randstad VIDA, který velmi zrychluje celý náborový proces. Skutečně ale online setkání může nahradit osobní pohovor? Stisk ruky, oční kontakt a další drobné reakce jsou při osobní schůzce vodítkem, která obrazovka monitoru hodně zkrasluje. Proto jsme do online pohovorů zařadili i online diagnostiku kandidátů, díky které je dokážeme lépe poznat a objektivně zhodnotit, jestli skutečně zapadnou mezi nové kolegy.

## Projevují se v oboru HR nějaké trendy? Jaké jsou ty aktuální?

Zásadně se změnil pohled na možnost práce odkudkoli a po odeznění epidemie neo-



Foto: Václav Hodina

čekávám návrat k původnímu uspořádání – z našeho průzkumu víme, že cca 10 % lidí by chtělo pracovat pouze z kanceláře či pracoviště a 13 % čistě z domova. Zbytek se pohybuje někde mezi a volí hybridní způsob práce – a právě hybridní způsob fungování už tu s námi zůstane. U výrobních firem, kde práce musí být vykonávána na místě, bude mít velký vliv bezpečnost a ochrana zdraví – a s tím jsou spojené nemalé investice.

## Na jaké benefity dnes zaměstnanci slyší?

Naprosto klíčovou se stala jistota práce a díky tomu roste i loajalita k zaměstnavatelům. Základem se teď stává základní výše platu a dalších nárokových složek a vedle toho i ochota vzdát se části nenárokových složek. Z našich průzkumů víme, že zaměstnanci by byli ochotni činit nejružnější ústupky, aby si zaměstnání udrželi. Téměř

třetina pracovníků uvedla, že by byla svolná převzít jinou roli, další pětina by byla ochotná vzdát se benefitů, jako je příspěvek na dopravu či penzijní připojištění. 12 % respondentů uvedlo, že by si v případě potřeby navýšili pracovní hodiny, a to i bez zvýšení mzdy, a 5 % by přistoupilo i na snížení mzdy. Lidé hledají způsoby, jak si upevnit svou pozici v práci nebo zvýšit uplatnitelnost na pracovním trhu. Za řešení stále častěji považují rekvalifikaci a získání nových dovedností souvisejících s digitalizací. Zajímavá je také proměna preferencí zaměstnanců do doby „postcovidové“ – klíčové pro ně bude zachování výše mzdy (57 %), jistota zaměstnání (45 %) a kombinace práce z domova a z kanceláře (34 %). Zatímco dnes jsou čeští zaměstnanci ochotni do nového zaměstnání nastoupit i za méně peněz než dříve, s koncem pandemie očekávají růst mzdy na původní úroveň.

## Existují nějaké rozdíly mezi náborem zaměstnanců v technických oborech a v ostatních oborech?

Zásadní je dobře formulovaná nabídka – dostatečně konkrétní a s důrazem na používané technologie a systémy – zajímá je firma potenciálního zaměstnavatele. Méně citliví jsou pracovníci v technických oborech na nejružnější „vyšperkování“ pracovní nabídky o kreativní výrazy. Důležitější je pro ně osoba recruitera – je nutné, aby měl zkušenosti v daném oboru a orientoval se v terminologii, díky čemuž jim může být v diskusi skutečným partnerem.

## Jak je na tom pracovní trh v oblasti logistiky? Liší se místa v tomto oboru nějak od těch ostatních?

Vidíme posun v tom, že kvalitních kandidátů pro pozice ve středním a vyšším managementu je na trhu poměrně dost, firmám se hlásí často sami. Není pro ně ale naopak tolik možností, zejména pro kandidáty do vyššího managementu. Logistika obecně ale v posledních měsících posílila a stále nabírá – nejčastěji na základní a střední logistické pozice, jako je logistický specialista, dispečer či supervizor. Na ty manažerské se často snaží vychovat si lidi zevnitř.

## Co zaměstnance v logistických oborech na potenciálním zaměstnavateli zajímá?

Podle našich zkušeností jsou kandidáti v logistických oborech poměrně umírnění. Primární je pro ně při výběru zaměstnavatele spíše firma samotná – jakou má pověst a postavení, jaká bude náplň práce a v jakém týmu budou pracovat. ■

## RANDSTAD Česká republika

Nadnárodní společnost Randstad je globální jednička mezi poskytovateli personálně poradenských služeb. Byla založena v roce 1960 v Nizozemsku a od té doby se rozšířila do 38 zemí světa. Je dvojka na českém trhu, kde působí od roku 1992.

# ZÁKLADNÍ PALETOVÉ VOZÍKY JUNGHEINRICH M NOVĚ S LI-IONOVOU BATERIÍ

**ELEKTRICKÝ PALETOVÝ  
VOZÍK S VÁHOU  
A LITHIUM-IONTOVOU  
BATERIÍ**

**ŽIVOTNOST BATERIE**  
2 000 nabíjecích cyklů  
**INTEGROVANÝ NABÍJEČ**  
jen 2 hodiny k plnému  
nabití

**LI-ION**  
technology

**EJE M13**  
s lithium-iontovou baterií  
od **86 380 Kč** bez DPH

Stále populárnější základní elektrické paletové vozíky s oblibou využívané místo ručních vozíků postupně přecházejí na lithium-iontovou technologii. Díky přechodu z gelové baterie na lithiovou došlo u vozíků řady M k výraznému prodloužení životnosti baterie.



**Jungheinrich  
ve světě**

# SINGAPUR

POBOČKU  
V SINGAPURU JSME  
OTEVŘELI UŽ V ROCE  
2001, A TO  
S POUHÝMI  
11 ZAMĚSTNANCI.  
TI VŠICHNI MĚLI ALE  
DOSTATEK  
ODHODLÁNÍ PUSTIT  
SE DO LIBOVOLNÉ  
ZAKÁZKY, A TAK  
STAČILY JEN TŘI ROKY  
A JEJICH POČET BYL  
TÉMĚŘ 8X VYŠŠÍ.



Roky tvrdé práce se rozhodně vyplatily a pobočka v Singapuru v roce 2019 zřídila nový regionální sklad náhradních dílů, díky kterému můžeme zákazníkům v Asii a Oceánii nabídnout ještě komfortnější servis než kdy dříve. Regionální distribuční centrum má téměř 1000 paletových míst a více než 10 000 skladových položek. Jeho vznikem došlo k navýšení dostupnosti náhradních dílů o více než 90 %, což zkrátilo dodací lhůty o několik dní a významně tak zvýšilo dostupnost náhradních dílů pro koncové zákazníky. Singapurská pobočka Jungheinrich dnes navrhuje a dodává kompletní skladová řešení pro Singapur a řadu

okolních zemí. Díky tomu je dnes naše východoasijská pobočka se 122 zaměstnanci vnímána jako centrum logistických technologií v regionu a slaví 20. výročí založení! Za svou doposud nejúspěšnější realizaci naši kolegové ze Singapuru považují kompletní dodávku techniky pro jednu z nejvýznamnějších logistických společností v regionu, do které bylo dodáno 82 vozíků – jde o 46 VNA vozíků a zbytek vozíků poskytnutých prostřednictvím služby Rental Fleet Management. Díky ní klient získává velkou variabilitu, protože RFM umožňuje manipulační flotilu pravidelně upravovat na základě aktuálních potřeb zákazníka. ■



# profi shop

**JUNGHEINRICH**



## SLEVA

# 15 % \*

### NA KATEGORIE REGÁLY, ÚKLID, PROVOZ, PŘEPRAVA

\*Neplatí na již zlevněné produkty.



**jungheinrich-profishop.cz**  
**Kód voucheru: JEHACKO**