

Bez zkušených dispečerů a řidičů se žádný dopravce neobejde

Základem je dokonalá souhra

Plánování přeprav kraje v nákladní dopravě mimořádně důležitou roli. Zákazník potřebuje zboží včas a v odpovídající kvalitě. V tomto článku se podíváme, jak tuto problematiku zvládají firmy Dachser Czech Republic a ČSAD Uherské Hradiště.

Za posledních 10 let došlo ve společnosti ČSAD Uherské Hradiště k zásadním změnám v oblasti plánování tras jak v distribuci, tak v mezinárodní kamionové dopravě (MKD). Tyto změny vycházejí převážně ve zdokonalování samotného TMS a podpůrných, speciálních softwarových aplikací. V oblasti MKD probíhá plánování tras jednodušeji. Ve většině případů se jedná o jednu nákladku a jednu vykládku. Pokud se jedná o automotive, pak je přeprava vždy zatížena přesným časem nakládky a vykládky. Pokud se jedná o přepravu nebezpečných věcí (ADR), pak dispečer musí myslet na všechny restriktce, které s tím souvisí. I přes všechna uvedená specifika není nutné na plánování používat speciální software.

V oblasti distribuce je plánování již složitější. Základní rozdíl spočívá v počtu plánovaných zásilek. U MKD se jedná o 1 až 2 zásilky v rámci jedné přepravy. V distribuci jde až o 25 zásilek na jedné trase. Pokud jsou zásilky kombinované, to znamená že na jednom vozidle se veze průmyslové zboží a ADR zásilky, pak dispečer musí vzít v potaz povahu všech zásilek a prověřit jejich společnou distribuci.

Informace o dopravní situaci

„Vlivů, které mají negativní dopad na průběh distribuce, je spousta. Ten nejzásad-



Vlastislav Čech

nější je rostoucí hustota silničního provozu a neustálé uzavírky komunikací. Můžete si trasu naplánovat sebelíp, ale stačí jedna nečekaná uzavírka silnice a vše je jinak. Abychom těmto

situacím předcházeli, tak v rámci plánování využíváme dostupné informační zdroje o uzavírkách. Například mapy Google. Ty ale v neplacené verzi nezahrnují informace pro nákladní vozidla. Náš plánovací software načítá informace o dopravní situaci, nicméně tyto informace jsou aktuální v okamžiku plánování, což je den před doručením. Jakmile řidič vyrazí na rozvozovou linku a potvrdí zahájení přepravy v jednotce vozidla, tak získá aktuální informace o dopravní situaci na jeho trase. Pak je už na řidiči, jak na vzniklou situaci zareaguje. Pokud si je jistý, že plánované termíny doručení jsou ohroženy, pak informuje dispečink, který pak následně komunikuje s příjemcem,“ vysvětluje Vlastislav Čech, Obchodní ředitel / CSO ve společnosti ČSAD Uherské Hradiště, a upozorňuje na další faktor, kterým jsou vykládková okna.

Rozvozové linky v rámci B2B se převážně plánují v rámci pracovní doby od 8 do 17 hodin. Dispečeré jsou schopni rozvozový plán nastavit tak, aby přeprava probíhala maximálně ekonomicky. Pokud ale do

takto nastavených tras vložíte restriktce, což vykládkové okno je, tak se ekonomika provozu začíná bortit. Vykládková okna nevznikají jen plánovaně, ale i na poslední chvíli, kdy příjemce oznámí aktuální časové možnosti pro příjem zásilek.

Limitní nebo podlimitní ADR?

V rámci portfolia klientů přepravuje ČSAD Uherské Hradiště jen zásilky ADR, které jsou baleny na standardní palety, takže manipulace v rámci nakládky i vykládky probíhá bez výraznějších komplikací, jako u běžného zboží. Zkušení skladníci i řidiči již ví, jak konkrétní zboží ADR na vozidlo naložit. Například symboly ADR musí být vždy viditelné.

„Komplikace přicházejí v okamžiku plánování, kdy dispečeré musí sledovat množství, aby byli schopni stanovit, zda se jedná o limitní nebo podlimitní přepravu ADR. I když máme v rámci TMS různé pomocné nástroje, tak tento krok musí dispečer udělat sám. V minulosti jsme se pokoušeli získat nástroj, který by v rámci TMS toto sám stanovil, ale bez pozitivního výsledku,“ říká Vlastislav Čech a podotýká, že nestačí jen sledovat celkové množství ADR zboží na vozidle. Musí se také sledovat druh zboží a jeho vzájemná kombinace, takzvaná společná nákladka. To vše musí vzít dispečer na zřetel, aby byl schopen závoz naplánovat a informace také předat řidiči. Flotila ná-

kladních vozů ČSAD Uherské Hradiště je kompletně vybavena základní výbavou pro přepravu ADR a řidiči mají potřebné školení. To dispečerům pomáhá při plánování přeprav.

Jaký systém při plánování tras ČSAD Uherské Hradiště používá? Nejedná se o jeden systém, ale kombinaci systémů. K samotnému zpracování tras slouží software Plantour. Aby splnil všechny požadavky, jako je třeba rychlost zpracování většího počtu zásilek (stovek) v co nejkratší době, efektivní využití vozového parku vlastního i smluvních dopravců, bylo nutné tento software propojit s TMS. V něm dochází k dalšímu zpracování zásilek/přeprav tak, aby bylo možné výsledky dispečerského snažení, což jsou distribuční plány, zaslat do jednotek vozidel. Ve vozidle si je řidič po přihlášení do jednotky načte. V průběhu přepravy pak potvrzuje vykládku/nakládku, aby byla k dispozici data pro další statistické zpracování.



Jan Polter

Role řidiče a dispečera

„I když žijeme v éře digitalizace a pomalého vzestupu umělé inteligence, tak bez zkušených dispečerů a řidičů se žádná dopravní společnost neobejde. Dispečer i řidiči jsou pravidelně proškolení. Řidiči to mají ze zákona. Od každého nového zákazníka, který požaduje přepravu ADR, musíme získat co nejvíce informací o povaze ADR a následně pak rozhodnout, za jakých podmínek jsme schopni závozy uskutečnit. Výsledek našeho rozhodnutí pak musí zrealizovat řidič, který musí být dispečerem dostatečně poučen, jak se zbožím zacházet. Dobrý řidič nám pak předá zpětnou vazbu z průběhu celé přepravy, na základě které pak můžeme ještě učinit zlepšující opatření,“ zdůrazňuje Vlastislav Čech a poukazuje na zásadní úlohu dispečerů i řidičů, protože právě jejich přístup rozhoduje o úspěšné a hlavně bezpečné spolupráci v rámci přepravy ADR.

Řidič má podrobné informace

O nutnosti dokonalé souhry dispečera a řidiče hovoří rovněž zástupci společnosti **Dachser Czech Republic**. Většina linek sběrné služby této společnosti Dachser jezdí v tandemové soupravě se dvěma výměnnými nástavbami – využívá jejich vyšší kapacity (ve srovnání s běžným návesem) a možnosti nakládky do více pater. Všechna vozidla jsou navíc vybavena i pro přepravu nebezpečného zboží dle dohody ADR. Vlastní informační systém společnosti **Dachser** pro řízení přeprav Domino



pak automaticky přiřazuje zboží do jednotlivých souprav tak, aby spolu bylo kompatibilní a trasy linek vedly s ohledem na ADR náklad.

Na mezinárodní dálkové linky navazují regionální rozvozy. Pro optimalizaci přeprav na první a poslední míli spustil Dachser před třemi lety celoevropský projekt. Byly zavedeny nové mobilní terminály pro řidiče na rozvozových linkách, které jsou využívány nejen pro skenování, ale také pro avizace svozových a rozvozových zásilek. Řidičům slouží jako elektronický nákladní list s podrobnostmi o nakládky a vykládky na jedné svozové/rozvozové lince. Díky novému softwaru má řidič na první pohled všechny informace o nakládky a vykládky na poslední a první míli a může sledovat a reagovat i na odchylky oproti plánu a informovat o nich dispečera. Takzvaná city logistika má totiž svá specifika a liší se město od města.

Velkou výhodou je, že Dachser spolupracuje se stálými partnery, ověřenými přepravci, a regionální rozvozy mají na starosti stále stejní řidiči. „Řidič má svoji stálou oblast, kterou velmi dobře zná,“ vysvětluje Jan Polter, obchodní ředitel DACHSER Czech Republic, a zdůrazňuje, „dispečer a řidič spolu musejí úzce spolupracovat a mít stejné kvalitativní i kvantitativní cíle. Dispečer zná kontext a návaznosti našich celoevropských systémů, řidič má zase nejvíce informací o našich zákaznících v místě doručení. Jejich souhra je proto pro kvalitní doručování na poslední míli klíčová.“

Koncept bezemisního zásobování

Dodání do center měst navíc komplikují časté zácpy, omezení pro vjezd, nedosta-

tek parkovacích ploch a podobně. Společnost proto testuje, a tam, kde to dává smysl, také implementuje koncepty bezemisního zásobování. Vozidla na alternativní pohony jsou v mnoha metropolích vítána a osvobozena od restrikcí pro vozidla na konvenční pohony. DACHSER Emission-Free Delivery je koncept, který společnost implementovala už ve 12 evropských městech včetně Prahy a do konce roku 2025 by jej měla rozšířit do nejméně deseti dalších metropolí po celé Evropě. Kombinuje nejrozličnější doručovací modely s mixem vozidel na elektropohon. V Praze například distribuci na poslední míli ve vybraných městských částech realizují nákladní elektrokola. Jejich trasy mají ve svých rukou řidiči – cyklokurýři. Kromě běžných komunikací využívají úzké uličky a cyklostezky a umějí se tak vyhnout oblastem s častými dopravními komplikacemi.

Ve spolupráci s uvedenými firmami připravil Václav Podstawka.

Foto: Dachser a Václav Podstawka

Rozhovor s Petrem Matyášem o bezpečném skladování

Rizika umíme eliminovat

Nebezpečné zboží v České republice skladují nejen distributoři chemických látek, ale také logistické firmy. Patří mezi ně například společnost ČSAD Uherské Hradiště, která v Pohořelicích u Brna provozuje sklad o rozloze 1200 m² s kapacitou uložení 1500 kusů EUR palet.

„Tady v Pohořelicích skladujeme zboží povahy ADR. Jedná se o minerální oleje, vazelíny, letní i zimní směsi do ostřikovačů a také technické a závodní benzíny. Jsou to látky třídy hořlavosti I – VI a IX. Největší objem tvoří látky v třídách II – IV,“ uvádí Petr Matyáš, vedoucí logistiky ČSAD Uherské Hradiště, a dodává, že zboží je baleno zejména v IBC kontejnerech 1000 l (850 kg) a sudech 200 l (180 kg) a 60 l (50 kg). Firma však skladuje i menší balení od 20 litrových kanystrů až po spreje a tuby.



Petr Matyáš



úniku kapalin mimo sklad, je celý regálový systém oddělen od expediční plochy dělicí přepážkou, která je rovněž potažena epoxidovou stěrkou, aby společně s podlahou tvořila záchytnou vanu.

Pro vjezd do regálové zóny/vany slouží padací, antikontaminační zábrana. Ta je napojena na detekční systém a v případě zaznamenání úniku kapalin nebo vzniku zplodin v prostorách skladu, je systém automaticky aktivován a zóna se uzavře.

Dalším důležitým prvkem bezpečnosti je řízená/nucená ventilace. Ta se skládá z automaticky ovládaných světlíků a nucené ventilace. Oba systémy, včetně nákladních vrat, reagují na zplodiny kouře, únik ethanolu a na teplotu skladu. V případě překročení limitních hodnot je aktivován požadovaný systém odvětrávání.

Vzhledem k přísným podmínkám, které jsou s tímto skladem spojeny, je celý bezpečnostní systém napojen na pult centrální ochrany (EPS). V případě spuštění požárního poplachu je aktivován i sbor požární ochrany, který ve velmi krátké době dorazí do skladu.

I když máme všechny prvky ochrany vyzkoušené, je nejlepší všem mimořádným událostem předcházet a dbát na to, aby nedocházelo k porušování stanovených předpisů.

Jakým způsobem máte zorganizován příjem zboží do skladu?

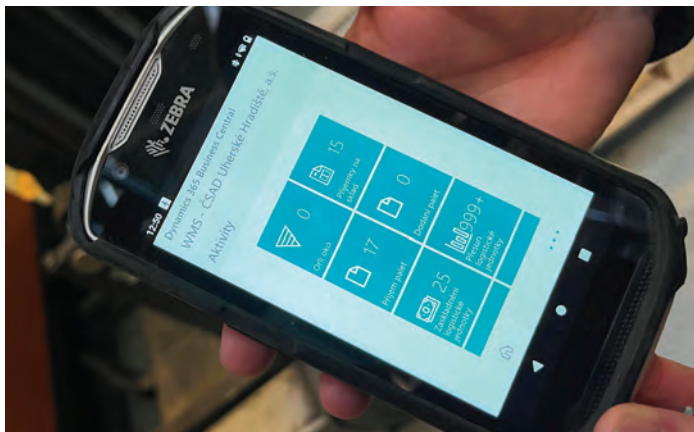
Firma, která u nás má uložené zboží (ukladatel), pokaždé předem avizuje příjezd vozidla se zbožím a také nám posílá seznam produktů, které bude zásilka obsahovat. Seznam zboží pro příjem obdrží do čtečky skladníci. Během příjmu načítají QR kódy obsahující veškeré informace o zboží: číslo zboží, šarži a expirační dobu a tím potvrzují správnost příjmu. Tato data jsou následně nahrána do našeho WMS a systém skladníkovi určí, do jaké regálové pozice bude konkrétní zboží uloženo. Při zaskladňování hraje rovněž roli rozměr a hmotnost manipulační jednotky. Také s tímto parametrem dokáže WMS pracovat. Po uložení manipulační jednotky do regálu skladník potvrdí její pozici do WMS.

Jak probíhá vyskladňování zboží pro expedici?

Na začátku je nutné zmínit, že zboží je vyskladňováno v režimu FEFO (First Expired First Out). To znamená, že zboží expedujeme podle data jeho expirace. Požadavek na vyskladnění je automaticky

Jak je sklad vybaven z bezpečnostního hlediska?

Sklad je vybaven standardním regálovým systémem, který je doplněn protipožárním zabezpečením, sprinklery, a to v každé pozici. Sprinklery jsou napojeny na zdroj vody, práškové zásobníky a zpěňovače, ve kterých dochází k mísení vody s práškem. Tato směs vytvoří pěnu, která je v případě požáru tlačena do sprinklerů, respektive do sprinklerových hlavic. Podlaha skladu je vystěrkována epoxidovou hmotou bránící průsaku uniklých kapalin. Aby nedošlo k



Skladníci dostávají pokyny do čtečky



Zboží připravené k expedici

vygenerován přes WMS a odeslán skladníkovi do čtečky, ve které skladník vidí obsah objednávky a pozici, kde zboží ve skladu najde. Vyskladněné zboží potvrdí prostřednictvím scanu QR kódu čtečkou do WMS. Na vyskladněné zboží je následně nalepen expediční štítek a zboží je umístěno na expediční paletu. Současně s vychystanými objednávkami probíhá transfer dat mezi WMS a TMS (Transport Management System), kdy na základě dat o objednávkách (adresa dodání, hmotnost apod.) plánují kolegové z dispečinku rozvozové trasy. Kolem desáté večer máme vychystáno zboží za celý den a následující den se provádí rozvoz, který je právě s předstihem naplánován. Podle rozvozového plánu jsou připravovány zásilky k expedici podle příslušných odběratelských míst, aby byla přeprava efektivní.

Jsou všechny přepravy realizovány v souladu s dohodou ADR?

Většinu zásilek přepravujeme jako podlimitní množství podle dohody ADR. Jako plná ADR je přepravován závodní benzin, což je vysoce hořlavá kapalná látka. Tyto zásilky jsou pochopitelně vybaveny přepravními dokumenty podle dohody

ADR, řidič musí mít osvědčení o školení a povinnou výbavu ADR. Přepravní doklady vytváří na základě předobjednávek oddělení administrativy. Následně jsou předány skladníkovi, který při nakládce vozidla prověří, zda řidič disponuje veškerými náležitostmi požadovanými dohodou ADR (školení, průkaz ADR, výbava ADR). Kontrolu nakonec potvrdí řidič svým podpisem.

Zajišťujete také stáčení kapalných látek?

Stáčení ropných látek či olejů v našem skladu neprovádíme. V rámci distribuce ale zajišťujeme stáčení olejů u zákazníků. Těto služby využívají příjemci zejména z důvodu složitého nebo žádného přístupu do prostorů, kde je možné uložit větší objem kapalin. Mají své vlastní nádoby nebo přímo technologie, do kterých se stáčí stejný druh oleje. Služba je zajištěna vozidly, která jsou vybavena speciálními čerpadly (podle typu oleje) s měřicím zařízením. Ve vozidle vezeme 1-2 IBC kontejnery, tedy dva druhy oleje, z kterých pak olej přečerpáme do nádob uložených v prostorách příjemce. Stáčení hořlavých kapalin, jako je třeba závodní benzin, neprovádíme.

Máte vlastního bezpečnostního poradce nebo externí firmu?

V současnosti máme dva bezpečnostní poradce. Jeden (vlastní zaměstnanec) se specializuje na dopravu a druhý (externí společnost) pro nás zajišťuje záležitosti ohledně bezpečnosti práce a požární ochrany v oblasti skladování a logistiky. Bezpečnostní poradce pro skladování a logistiku zajišťuje veškerá školení spojená se skladováním zboží povahy ADR, má dohled nad BOZP a PO pro daný sklad, pro který současně vypracoval veškerou dokumentaci BOZP a PO. Dále je to vystavení výroční zprávy ADR a poradenství při rozšíření skladové zásoby o nové produkty. Pokud není ukladatelem potvrzeno, že nový produkt je totožný se současně uloženým produktem, je zapotřebí, aby poradce potvrdil, že jsme schopni v našem skladu toto zboží uložit. Celková kapacita skladu je sice dána množstvím paletových pozic, nicméně kapacita jednotlivých látek je omezena celkovým množstvím této látky v jednom požárním úseku.

Za rozhovor poděkoval Václav Podstawka.

Foto: Václav Podstawka

DENIOS.
EKOLOGIE & BEZPEČNOST

CHRAŇME LIDSKÉ ZDRAVÍ A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ SPOLEČNĚ!

www.denios.cz/skladovani-nebezpecnych-latek