



Report z akce

k okamžitému zveřejnění

EASTLOG prolomil všechny limity a zaznamenal rekordní návštěvnost

- Pošestadvacáté se konal EASTLOG, jeden z největších středoevropských kongresů pro logistiku a supply chain.
- Ve dnech 25. a 26. května 2023 se v kongresovém prostoru O2 universum a v atraktivních logistických provozech setkala 684 logistických profesionálů.
- Příští ročník EASTLOGu se uskuteční 30. a 31. května 2024 v Praze.

Praha, 9. června 2023

684. To je číslo, na kterém se zastavil pomyslný čítač účastníků letošního logistického kongresu EASTLOG, který se konal 25. a 26. května v O2 universu v Praze. Jde o **historicky nejvyšší počet účastníků akce**, která se letos konala už pošestadvacáté.

Téma kongresu znělo Logistics Unlimited, tedy logistika bez limitů. Proč zrovna taková volba? „Vybrali jsme tento motiv, protože poslední tři nebo čtyři roky logistika a supply chain čelí potížím, které plně nedovolují rozvinout potenciál odvětví. Začalo to covidem, pokračovalo ekonomickou recesí, potom postpandemickým nedostatkem všeho, následně inflací, energetickou krizí, válkou na Ukrajině, spotřebitelskými i firemními obavami. Všim tím se jemně prolíná logistika – fyzické toky zboží odněkud někam. Tyto toky jsou narušeny a na kongresu jsme mluvili o tom, jak vše zase – obrazně řečeno – nahodit na koleje,“ říká Jeffrey Osterroth, jednatel ATOZ Group, která kongres pořádá.

Překážky pro logistiku v poněkud jiném měřítku

V kontextu vypsání tématu pozvali pořadatelé do úvodního dopoledního bloku řečníky, kteří v poslední době čelili krizím až katastrofám. Cílem bylo ukázat, že dobrá příprava, houževnatost, odolnost či schopnost improvizace vedou k tomu, že lze překonat i opravdu složité situace. První vystoupil Jiří Němčík (HZS Moravskoslezského kraje). Velitel českého USAR odřadu popsal, jak se jeho tým vypořádal s komplikacemi při nedávném zemětřesení v Turecku. Záchranáři přistáli v zemi na Bosporu 18 hodin po oznámení katastrofy a zpočátku poměrně obtížně získávali zázemí či prostředky (např. automobily), aby mohli efektivně pracovat na suťovištích. Přednášející shrnul, co bylo klíčem k úspěchu, kdy tým **vyprostil tři živé osoby a 78 mrtvých**. „Vše včetně logistiky pracuje nejlépe na základě předpřipravených procedur,“ říká Jiří Němčík a dodává: „Logistika sehrála obrovskou a nezastupitelnou



průřezovou roli. “Vyprošťování lidí ze sutin je plné emocí, a Jiří Němčík zmiňoval i to, že museli čelit pochopitelným, i když ne vždy příznivým projevům pocitů pozůstalých přímo na místě neštěstí. A pohnutí bylo patrné i v části auditoria, na tvářích některých se objevily **slzy dojetí**, jiní cítili vnitřní hrdost na příslušnost k zemi, kterou reprezentují takoví profesionálové. Není divu, že následoval aplaus, který byl asi nejdelší v historii kongresu.

Další dva příspěvky byly zaměřeny na Ukrajinu a tamější logistický život v podmínkách aktuální války s Ruskem. Prostřednictvím videa, které si můžete [prohlédnout zde](#), vystoupil nejdříve **Oleksandr Keba** (Metro Cash&Carry Ukrajina). V emotivním úvodu připomněl začátky války před téměř rokem a půl: **„Můj první pocit byl, že je konec.“** Po několika prvních „*děsivých minutách*“ začaly přicházet telefonáty od logistického týmu. Výsledek porad byl jasný – snažit se pokračovat v prodeji a dodávat potřebné produkty. *„Drželi jsme se běžné práce, to nám dávalo důvěru.“* Jak známo, Rusové si na Ukrajině neberou servítky, takže hned v prvních dnech války bylo zničeno mnoho provozů dodavatelů a výrobců, pod palbou byla energetická infrastruktura, chybělo stabilní připojení, „*schytaly*“ to také některé prodejny a sklady Metra (během prvních týdnů invaze bylo zničeno 400 000 m² skladových ploch). Vše se soustředilo na obranu státu, a tak chyběly nákladní vozy, které musely převážet zboží, jež zůstalo v zablokovaných přístavech, nedostávalo se řidičů, kteří byli povoláni do vojenské služby, ceny šly nahoru, dodávky se radikálně zpožďovaly. Situace se změnila, když se ruská vojska stáhla od Kyjeva. Metro začalo opět dodávat z centrálního skladu a dostalo se na 83 % předválečných výkonů, přičemž v dubnu 2023 už to bylo skoro stejně jako před vypuknutím konfliktu.

Dále hovořila **Polina Kosharna** (Suziria Group), která nejdříve poděkovala České republice za podporu Ukrajiny a za to, že ji a její rodinu přijala jako uprchlíky. I ona popisovala začátek války a těžkosti spojené s podnikáním v zemi ve válečném režimu, také zmiňovala spolupráci s českým partnerem, společností Vafo Praha. I pro skupinu Suziria platilo, že od února do dubna 2022 měla zcela zablokovaný centrální sklad. Zahraniční partneři firmy tak začali dovážet zboží do menších skladů např. ve Lvově a Užhorodu, jež byly přeci jen v bezpečnější části státu. **„Poté, co byl osvobozen Kyjev, jsme přešli z obranného do budovacího módu,“** říká Polina Kosharna. Na krizi zareagovala firma radikální redukcí SKU ze 4000 na 1000. Polina Kosharna vyzdvihla úsilí lidí, kteří i když třeba v noci nespí z důvodu náletů, jdou na čas do práce a vykonávají svou činnost. Firma provozuje obchody Master zoo. Před válkou jich bylo 101, v loňském březnu bylo otevřeno pouze 42 prodejen, o rok později jich funguje 140. *„Rosteme rychle, otevíráme průměrně jeden obchod za týden,“* dodala Polina Kosharna. Suzirii se podařilo zprovoznit také nový sklad ve Lvově s kapacitou téměř 3000 palet. V případě obchodů se ROI pohybuje kolem dvou let, u skladů je to 3–5 let. Firma se chce do budoucna zaměřit na automatizaci a změnu účetnictví (odstranění od ruského standardu), restrukturalizaci a modernizaci logistiky a internacionalizaci byznysu.

Odstraňovat překážky



Dopoledne se uskutečnila také velká panelová diskuze, jež kopírovala ústřední téma ročníku a nesla název Logistika bez limitů. Vystoupili v ní: Viktorie Malsagova (Mars), Tomáš Hofer (Notino), Jaroslav Žlábek (Toyota Material Handling CZ), Jiří Kristek (Cushman & Wakefield), Miroslava Jechoux (DLC Napajedla) a Pavel Sovička (Panattoni). Moderovala Patricia Jakešová. Pavel Sovička podotýká, že v Česku působí hodně tzv. **zombie firem**, které se s maržemi pohybují na hraně přežití, nevytvářejí skutečnou přidanou hodnotu pro sebe ani společnost, a přitom vážou část zaměstnanců tolik potřebných ve slibně se rozvíjejících odvětvích. Jiří Kristek poznamenává, že když zahraniční firmy vstupují na trhu, tak více než lokalita jejich výroby či skladování je pro ně důležitá dostupnost pracovní síly. Když přijde debata na zaměstnance, dříve či později je nastoleno téma školství. Tomáš Hofer říká: „**Školství dělá dobrou práci. Nemůžeme vše svádět na ostatní, je otázka, zda jsme sami otevření a zda studenti mohou u nás dělat třeba stáž.**“ K Tomáši Hoferovi se připojila Viktorie Malsagova: „*Opravdu je to lepší. Když jsem před 12 lety absolvovala VŠE, už v té době probíhala projektová výuka a spolupráce s firmami.*“ Další téma panelu představovala automatizace, hlavním mluvčím v tomto směru byl Jaroslav Žlábek. Všeobecně rozporoval tezi, že by se u nás stále nevyplácelo investovat do automatizace a robotizace a že tyto projekty mají příliš dlouhou návratnost při porovnání výše investice versus mzdové náklady. „**Vezměte si, že manipulant v Praze se už mzdově může srovnávat s manipulantem v některých regionech západní Evropy,**“ upozorňuje.

Během obědové pauzy se uskutečnilo **192 schůzek** potenciálních obchodních partnerů v rámci tradiční speed-datingové platformy BizLOG. Rovněž se konal výroční oběd Klubu logistických manažerů, který navštívila téměř padesátka logistických manažerů a manažerek.

Nutná automatizace a robotizace

Odpolední program se už tradičně dělí do několika sekcí. Dění v oboru odrážela vysoká účast na workshopu Digitalizace a automatizace. Účastníci se seznámili např. s projektem výstavby systému **Autostore** v ostravském distribučním centru společnosti Malfini. O vzájemné spolupráci hovořili Michal Seltenreich (Malfini) a Jindřich Kadeřávek (Element Logic Czech Republic). Nové zařízení pojme 96 400 binů, tedy ekvivalent zhruba stovky kamionů. Včetně dopravníků či kartonovací stanice systém zabírá více než 2500 metrů čtverečních plochy. Celková investice činí zhruba čtvrt miliardy korun.

Přestavbu a modernizaci skladu za tři měsíce v plném provozu představili Tomáš Morava (Košík.cz) a Michal Beneš (BITO Skladovací technika CZ). Košík výrazně navýšil objemovou skladovací kapacitu ve všech teplotních režimech, a to především díky nově vybudovanému mezaninu. Investice, která zahrnovala např. stavbu pekárenského mrazáku, zprovoznění sila, výrobničku a baličky na suchý led, instalaci dopravníků či renovaci pekárny, činila 105 milionů korun. Díky investici a změně layoutu se podařilo zvýšit skladovou plochu na 15 500 m², tedy o 35 %.



Další „případovka“ představila řešení automatizace provozu pomocí **vertikálních zakladačů** ve firmě Vapol CZ, jež se zaměřuje na dodávku automobilových náhradních dílů. Ta si od společnosti VertiFlex pořídila čtyři zakladače Compact Twin s dvojitých výtahem a Compact Lift s dvojitou hloubkou. Současně je využíván systém VertiNode AI, který řídí procesy a optimalizuje vychystávání. Podrobnosti přinesli David Vachník (Vapol CZ) a Bohumil Tejnický (VertiFlex). Benefity projektu jsou následující – menší skladová plocha, ale čtyřikrát vyšší skladová kapacita. Úspora personálních nákladů, z původních 14 nyní sklad zajišťuje osm lidí. Zvýšila se také kapacita expedice z původních 250 balíků na 1000 kusů za směnu. Zefektivněním prošlo i pickování, kdy je položka vychystána každých 16 sekund, což znamená 225 řádků za hodinu.

Další přednáška byla zaměřena na **5G síť**. O nich se sice hodně hovoří, ale svou privátní (firemní) 5G síť má v Česku málokdo. Společnost Dextrum Fulfillment, kterou reprezentoval Marek Bubík, je jedna z nich. S implementací pomáhal T-Mobile Česká republika, za něj řešení popisoval Jaroslav Mráček. Výsledkem spolupráce obou firem je robotický expediční a paletový sklad, ve kterém se pohybují autonomní mobilní roboty, vysokozdvizné pickovací roboty Hai Robotics, autonomní vysokozdvizný paletový vozík či a autonomní nízkozdvizný paletový vozík. Vše je pak propojeno právě síťovou infrastrukturou 5G.

I další případová studie byla velmi inspirativní. Michal Prádl (Datart / HP Tronic Zlín) a Dušan Šutka (4IGV) popisovali nasazení manipulačních **jednotek Agilox**. Posluchači se dozvěděli, jakou roli plní vozíky v celkově velmi automatizovaném a robotizovaném skladu Datartu. Byl popsán celý projekt – od jeho nastartování, přes implementaci až po ostrý provoz. Záměrem implementace bylo odstranit veškeré paletové přesuny bodu A do bodu B, jež by prováděli lidé. Podle Michala Prádra byla značka Agilox vybrána zejména proto, že vozíky jsou vhodné do úzkých uliček, mají výhodný poměr kvalita/výkon a Michal Prádl oceňuje také flexibilitu dodavatele.

Skladování na (vyšší) úrovni

Vedlejší sál patřil workshopu Skladování a development. Svým vystoupením jej otevřel Juraj Bendík (Kaufland Česká republika), který detailně popsal logistiku tohoto retailového řetězce. Některá čísla jsou obdivuhodná – např. tři miliony palet o výšce 2,4 m transportovaných externími dopravci nebo **91 500 realizovaných přeprav ročně**. V poslední době firma masivně investovala do pražského i olomouckého distribučního centra – týká se to např. automatických zakladačů nebo vykladačů, manipulátorů pro snížení náročnosti práce, softwaru či nové KKP palety coby ekvivalentu k europaletě.

Následně vystoupili Václav Macháček (Mokate Czech) a Radoslav Řípa (Gekkon International) a přenesli účastníky do světa energetiky. Řeč byla o využití **fotovoltaické elektrárny** a systému inteligentního řízení toku elektřiny v energeticky náročném provozu Mokate Czech. Důležitou



roli v celém řešení hraje také manipulační technika Heli. V prezentaci byly detailně vyčísleny úspory mezi provozem vysokozdvizné techniky se spalovacím motorem, s elektrickým agregátem poháněným baterií Lilon a bateriovým řešením Lilon v kombinaci s fotovoltaickou elektrárnou a řízením systémem Heli Power. Díky úspěšně realizovanému projektu uvažuje Mokate o jeho rozšíření i do dalších oblastí.

Solární logistika: opatrně, bezpečně, spolehlivě. Tak zněl název prezentace Ondřeje Matala (SolSol) a Tomáše Panenky (Rohlig Suus Logistics), kteří se „vrhli“ na téma dopravy fotovoltaických produktů. SolSol odbavuje objednávky, řeší clení zboží v evropských přístavech, zajišťuje balení a sortaci, plánuje importy a následnou distribuci. Rohlig Suus Logistics obstarává silniční přepravy – závozy na sklady. Ve svém skladu v Holubicích u Brna má uloženy solární panely, v Bránicích u Brna je pak schválený sklad pro baterie. Z přednášky vyplynulo, že neexistuje jednotná norma pro balení akumulátorů. RSL doporučuje u baterií zabezpečení proti rozlití či explozi a označení piktogramy ADR. Pro vnější balení jsou navrhovány např. dřevěné palety, plastové, dřevěné či kovové kontejnery nebo ochranné rohy a vzduchové fixační vaky.

Další programový slot patřil firmě Lumax World (Todd Morgan) a CTP (Vojtěch Peřka). Původem indická společnost Lumax je lídr v oblasti osvětlení a poskytovatel automobilových řešení v indickém automobilovém průmyslu. Výzkumné centrum, které se nachází v CTParku Ostrava, je **jedním z prvních R&D projektů v tomto regionu** a první projekt tohoto typu společnosti Lumax v Evropě. Lumax pro ostravský region rozhodl z důvodu odbornosti potenciálních zaměstnanců, přijatelných mezd v evropském srovnání, flexibility a také prostředí, které je příznivě nakloněno podnikání v oblasti automobilového průmyslu.

Jaká je současnost a budoucnost skladování v Česku? Tomuto tématu se v závěrečném bloku Skladování a development věnovali Pavel Hampejs (Siko Koupelny), Pavla Majerová (Makro Cash & Carry ČR), Jakub Jonáš (Ferag CZ) a Laurent Jechoux (Contera). Diskutující se shodli na zásadní otázce, že bez dostatku zaměstnanců není možné provozovat sklad v kvalitě, kterou obchodní partneři očekávají. Důležité je komunikovat s místní samosprávnou a hledat příležitosti pro výstavbu nových skladovacích prostorů, které jsou ze strany uživatelů stále poptávány. Velmi intenzivně zaznívalo, že příležitost pro navýšení výkonosti skladů představují automatizace a robotizace. Pozitivním poznatkem bylo zjištění, že i přes ekonomicky náročné období **neuvažuje žádná firma o snižování investic** do inovací a dalšího rozvoje.

Doprava na rozcestí, nebo scestí?

Situace v dopravě je poměrně nestabilní. Především v době covidu panoval velký nedostatek dopravních kapacit, nyní vidíme převis nabídky. Před celým odvětvím stojí mnoho výzev, které identifikoval Aleš Willert (Sdružení Česmad Bohemia) takto: **konkurenceschopnost, nedostatek řidičů a dekarbonizace.** Z hlediska prvního tématu je řeč především o zahraničních



dopravcích, ti tuzemští soudí, že jejich kolegové v jiných zemích mají výraznější podporu nebo lepší podmínky. Nedostatek řidičů je chronickou záležitostí trvající už téměř dvě dekády. Počet řidičů, kteří na trhu chybějí, se v nákladní i autobusové dopravě odhaduje až na 20 000. Pokud předchozí dvě otázky dopravce trápí už delší dobu, dekarbonizace dopravy se jako hlavní téma připojila až relativně nedávno.

Po tomto vystoupení přišel čas pro Time Slot Control (Michal Vaniš) a Elektrometall (Jiří Weiszdorn). Tato firma nově využívá cloudový **Yard Management System** od Time Slot Control pro řízení dopravního toku a procesu nakládek v rámci svého areálu. Jiří Weiszdorn vyjmenoval benefity po zavedení systému takto: jednotná metrika pro sběr a zpracování dat; standardizace procesů; centrálně sdílené informace o zásilkách a vozidlech v jedné aplikaci; zefektivnění komunikace a zrychlení předávání dat uvnitř koncernu; snížená administrativa; další, nové druhy dat k dispozici; vlastní reporting; možnosti analýz a další optimalizace; aktivní využívání modulů vyvinutých speciálně pro Nexans autoelectric Group, kam Elektrometall náleží.

Další případová studie z dopravy se rovněž dotýkala digitalizace. Pavel Pisk (Fast ČR) a Adam Suda (Timocom) hovořili o **privátní burze nákladů**. Pavel Pisk shrnul, proč je uzavřená burza zajímavá i jaká má úskalí. Předně se poptávka interaktivně dostane k vybraným partnerům ihned a je možné okamžité změny v systému v závislosti na změně požadavků. Dále lze obratem vystavit objednávku v systému, aniž by bylo třeba doplňovat další údaje. Vzhledem k tomu, že mnoho dopravců Timocom využívá, patří mezi výhody i rychlá a poměrně snadná implementace. Na druhou stranu je potřeba dopravce „naučit“ burzu používat, zejména v době, kdy je převis poptávky po dopravě. Používání burzy může také vést k pokřivení cenotvorby.

Závěr tohoto bloku patřil panelové diskuzi s pracovním názvem **Doprava na rozcestí**. Vystoupili Lucie Brklová (Kiekert-CS), Tomáš Cafourek (ICOM transport), Radim Kašpárek (ChargeUp), Kamil Ďuračka (PTV Logistics), Aleš Willert (Česmad Bohemia) a Tomáš Pajonk (SolverTech). Debata se z velké části točila kolem dekarbonizace dopravy a alternativních paliv. Diskuse přišla také na řízení dopravy, vytěžování dopravních toků, zefektivnění provozu dopravní techniky a lepší využívání ložné plochy. Debatující se shodli na tom, že nákladní dopravu by velmi postihla opatření, která souvisejí s chystanou emisní normou Euro 7. Aleš Willert uvedl, že lze jen těžko chápat přísná nařízení pro dekarbonizaci, když celkový podíl emisí z nákladní dopravy tvoří několik procent. Lucie Brklová podotkla, že firmy se budou muset připravit na to, že se doprava prodraží právě vlivem „příplatků na ekologii“. Tomáš Pajonk a Kamil Ďuračka vysvětlili, jak pokročilé algoritmy přispívají k optimalizaci dopravních toků, provozních nákladů i snížení uhlíkové stopy, čímž se „vyrovnali“ s otázkou z publika, zda si myslí, že dopravu dokáže plánovat lépe robot než člověk.



Součástí odpoledního workshopového bloku byla rovněž sekce **Lidské zdroje**. Roman Molek (Transearch International) si ke kulatému stolu přizval HR manažery a manažerky z logistiky a dopravy a diskutoval s nimi aktuální témata logistického pracovního trhu. Jaký má vliv válka na Ukrajině na dostatek zaměstnanců v oboru? Máme vnímat nárůst nezaměstnanosti negativně, nebo pozitivně? Jak podniky ustojí tlak na zvyšování mezd v důsledku vysoké inflace? Jak automatizace a digitalizace ovlivňují práci v logistice? Součástí programu byly i prezentace vybraných společností.

Šok z ekonomických šoků

Po odpoledni rozděleném do sekcí, kdy si každý mohl vybrat blízké téma, se program vrátil do hlavního sálu. Vystoupila ekonomka **Helena Horská** (Raiffeisenbank), která se zamyslela nad povahou současné ekonomické situace. Už dříve uvedla, že si česká ekonomika prošla „dokonalou bouří“. Koronavir, cenové šoky, válka na Ukrajině, energetická krize, pokles produkční kapacity ekonomiky, úspory domácností, inflace. Podle ní se ekonomika nachází ve fázi, kdy hledá nové výkonné motory růstu. Ekonomka vnímá potřebu strukturálních změn, modernizace hospodářství, posílení odolnosti a investic do nových technologií i lidí. Současně očekává plné zotavení domácí i zahraniční poptávky až v roce 2024. Upozornila i na nebezpečí setrvalé vyšší inflace. Také mohou déle trvat vyšší úrokové sazby České národní banky, lze očekávat hlubší změny v energetice či automotive a z hlediska globálních toků bude pokračovat nearshoring.

Vystoupení Heleny Horské bylo jakýmsi prologem pro další část programu. Následovala totiž panelová diskuze o **ekonomických limitech české a evropské logistiky**, kterou moderoval Jan Pokorný. Vedle Heleny Horské debatovali Martin Hejl (Thimm pack'n'display), Martina Horká (dm drogerie markt), Michael Ondraschek (M.A.S. Automation), Jan Hyťha (HOPI) Holding a Martin Baláž (Prologis). Diskuse se týkala stavu české i evropské ekonomiky, trendů v globálních dodavatelských řetězcích, energetické bezpečnosti či investic do automatizace a robotizace.

Debata se stočila mj. k současným vládním úsporným balíčkům. Martin Baláž se domnívá, že Česko je jediná země z V4, jejíž vláda našla odvahu navrhnout nutná opatření. Připouští ale, že koaliční strany to bude stát politické body. Martina Horká upozorňuje, že s reformami se mělo přijít podstatně dříve a mělo to být např. v oblasti digitalizace: *„Digitalizace je jedna z možností, jak zeštíhlit státní aparát. A lidé se pak mohou znovu uplatnit na trhu práce v jiných profesích.“* Michael Ondraschek poznamenává, že je třeba investovat do automatizace a robotizace: *„Trh práce je špatný, nejen v České republice, ale i v sousedních zemích.“* Sám zmiňuje případ migrace výroby jedné společnosti v rámci Evropy, přičemž už před covidem se nedostávalo pracovní síly ani v zemích na Balkánu. V souvislosti s nárůstem cen energií hovořil Jan Hyťha o potřebě zavést obdobu palivových doložek, tedy tzv. energetických doložek: *„Drtivá většina našich zákazníků tomu rozuměla.“* Martin Hejl navázal na otázku moderátora



ohledně inflace. „V roce 2021 zdražil papír asi o 80 procent. Jednak panoval jeho nedostatek, jednak byly vyřazené kapacity z důvodu covidových odstávek. Kdo ale vývoj sledujete, víte, že od prosince to spadlo. Naše obalová branže tedy inflaci už nedělá.“

Byl to cirkus

Večer vypukl cirkus, a to doslova. Oblíbenou večerní sekcí je **Logistický Business Mixer**. Jak název napovídá, jeho smyslem je dobře „promíchat a protřepat“ všechny tak, aby bylo možné bez problémů navazovat kontakty. Mezi ingredience takového správného byznysové koktejlu patří vedle dobrého jídla a pití také zábava. Tématem letošního večera byl cirkus, a proto se mezi účastníky kongresu proplétaly slečny v pestrobarevných kabaretních oděvech na vysokých chůdách. Vprostřed pomyslné cirkusové arény byl principál, statný chlapík s kloboukem na hlavě, praskající bičem a **ovinutý pěkně živou krajtou**. Zájemci se potkali s tajemnou kartářkou nebo vyzkoušeli mušku u Staročeské střelnice.

Bez praxe by to nešlo

Pátek patřil prohlídkám zajímavých logistických nebo výrobních provozů v rámci pravidelné sekce SEELOG. Tentokrát se účastníci vydali v několika skupinách do čtyř provozů – **Škoda Auto** v Mladé Boleslavi, **Kaufland** v Modleticích, **Plzeňský Prazdroj** v Plzni a **Viapharma** v Pavlově u Kladna. O exkurze byl velký zájem a celkově tuto možnost využilo 157 návštěvníků. Všechny navštívené lokality spojuje fakt, že mají logistiku na pokročilé úrovni, tedy vysoce automatizovanou či robotizovanou, nebo mají do detailu propracované procesy. Přínosem pro hosty je možnost nejen vidět, jak provozy prakticky fungují, ale také diskutovat s lidmi, kteří je řídí. Výměna názorů a zkušeností je v tomto směru nepřenositelná, proto SEELOG patří k nejvyhledávanějším částem programu kongresu.

Příští EASTLOG se bude konat **30. a 31. května 2024** opět v kongresovém centru O2 universum v Praze. Konkrétní téma zvolí organizační tým na podzim, už nyní ale debatuje o inovacích v podobě struktury a podání jednotlivých témat. Očekávat lze např. větší prostor pro diskuze a posílení formátu tzv. kulatých stolů. Novinky z příprav kongresu lze sledovat díky newsletterům, jejich odběr je možný na základě registrace na webu www.atozregistrace.cz/eastlog.

Podrobný program, report, fotografie, prezentace i přílohu z kongresu najdete na
www.eastlog.cz

Fotografie v náhledové kvalitě:

<https://drive.google.com/drive/folders/1Oaou2ZFDVYdnDKytckQJrsnRTYOILw16?usp=sharing>



Fotografie v tiskové kvalitě:

<https://drive.google.com/drive/folders/1Rh7EvJrECo4LnuQguXcubZI3rExzNQG?usp=sharing>

Novinky na sociálních sítích:

LinkedIn: [systemylogistiky](#)

Facebook: [systemylogistiky](#)

Kontakt pro média:

ATOZ Logistics

Terézia Radková

Tel.: +420 733 521 575

E-mail: terezia.radkova@atoz.cz

Web: www.eastlog.cz