

## Jana Volfová Škoda Auto

Jana Volfová spojila celý svůj dosavadní profesní život s výrobou osobních vozů Škoda. Pro mladoboleslavskou automobilku pracuje od studií a získala zkušenosti v oblasti nákupu, skladování, dopravy a v zatím poslední fázi také při vývoji a plánování obalů. „Od našich dodavatelů chceme, aby obalová řešení byla ekologická, univerzální, chytrá a inovativní,“ říká Jana Volfová.

Stanislav D. Břeň  
@stanislav.bren@atoz.cz  
svetbaleni.cz  
svetbaleni  
svet\_baleni

### Svět balení:

Nakládáte s velkými a malými univerzálními díly a velkými a malými speciálními díly. Jak tuto skutečnost reflektují obaly?

### Jana Volfová:

Máme univerzální a speciální obaly. Univerzální obaly pro nás nakupuje koncern, respektive takzvaný Behälter Management, který se obaly zabývá. My si určíme, zda se určitý díl zabalí do velkého nebo malého obalu, podle toho se pak obaly dělí na GLT nebo KLT. Tyto obaly si od koncernu pronajímáme.

### Svět balení:

Proč si je pronajímáte?

### Jana Volfová:

Univerzální palety si Škoda Auto pronajímá v rámci synergií v koncernu. Behälter Management zainvestoval do pořízení UNI obalů s cílem co nejefektivnějšího oběhu mezi výrobními závody a dodavateli dílů. V případě, že poklesne výroba vozů ve Španělsku a naroste poptávka po vozech v Česku, jsou obaly přes systém B2B alokovány k zákazníkovi, který je v daný okamžik potřebuje. Tento princip pohybu UNI palet je takto koncipován celokoncernově.

### Svět balení:

Můžete konkrétně popsat oběh obalů v režii?

### Jana Volfová:

Náš dodavatel dílů si univerzální obal takzvaně odvolá přes B2B portál a naše spedice mu ho přiveze. Dodavatel do něj uloží díl, který nevyžaduje speciální obal, tedy díl není pohledový,

Virtuální dvojče  
sníží náročnost  
vývoje obalu

a doručí ho do společnosti Škoda Auto. Přes sklad se díl dostane na výrobní linku, kde se zamontuje do vozu a prázdný obal je transportován do skladu obalů. Obal se tak automaticky uvolní pro jiného dodavatele, který si opět přes B2B portál příslušný obal odvolá.

### Svět balení:

Potom jsou ale specifické díly, které vyžadují speciální obaly...

### Jana Volfová:

Mezi specifické díly můžeme zařadit postranice, nárazníky nebo dveře. Jde o komponenty, které se liší u jednotlivých modelů, někdy dokonce i u jednotlivých vozů. Takové obaly už nezajišťuje koncern, ale vyvíjíme si je a nakupujeme sami. Jednotlivé koncernové značky – například Škoda Auto, Audi, Seat – mají pak odlišné obaly. V takovém případě pořádáme tendry a hledáme dodavatele obalu.

### Svět balení:

Na co dbáte při vývoji obalu?

### Jana Volfová:

Naší snahou je, aby řešení bylo co nejvíce ekonomické, ekologické, univerzální, chytré a inovativní. Paleta však nesmí ohrozit kvalitu dílu. Dalším požadavkem je dosažení maximální ka-

„Zejména s nástupem elektromobilů dnes více řešíme antistatickou úpravu obalů.“



Jana Volfová  
Foto: Škoda Auto

CV v kostce  
Po studiích do  
ŠKODY AUTO

Jana Volfová se narodila v roce 1966 v Mladé Boleslavi. Po absolvování gymnázia pokračovala ve studiu na Vysoké škole ekonomické v Praze. Obor ekonomika průmyslu. Vystudovaný obor jí na směřoval do firmy Škoda Auto v Mladé Boleslavi.

Od nákupu  
po obaly

Její první místo bylo v oddělení nákupu vstupujících dílů pro Škodu Auto. Na pozici koordinátora nákupu komunikovala a vjechávala vstupní ceny materiálu jak pro modely Škoda, tak pro modely vyráběné v zahraničních závodech. V roce 2001 přestoupila do oddělení logistiky, konkrétně měla na starosti plánování procesů JIS pro všechny modely. Po deseti letech převzala funkci vedoucí v oddělení Škotrans, kde se plánují transportní koncepty pro dodávky materiálu a expedici horní vedení zahraničních projektů. Do konce roku 2020 působila v oddělení plánování logistiky, konkrétně plánování a vývoje balení.

Česká automobilka na webu.  
Podrobnosti najdete zde:  
skoda-auto.cz  
skodaceskarepublika  
skodacr





**Svět balení:**

Berou se tyto „obalové“ vlivy v úvahu už při návrhu samotných vozů?

**Jana Volfová:**

Vždy plánujeme obal podle toho, jaké díly potřebujeme „zabalit“. Při návrhu nového vozu je přítomen i projektant, který vyhodnocuje informace za logistiku a obaly. Hovoříme o možných vlivech a kritických momentech při balení. Zejména s nástupem elektromobilů dnes obecně více řešíme antistatickou úpravu ESD.

**Svět balení:**

Kolik je obalů s antistatickou úpravou?

**Jana Volfová:**

Přibližně osm procent. Nedáváme vždy celý ESD obal, ale za účelem snížení vstupní investice používáme například ESD sáček.

**Svět balení:**

V jakém časovém kontextu se vyvíjí nový obal?

**Jana Volfová:**

Máme 3D data, na jejichž základě víme, jak by paleta měla vypadat. Dvacet měsíců před začátkem ostré výroby musíme znát koncept palety. Interně probíhají layoutové zkoušky s odbornými útvary u výrobních linek. Plánují, zda bude nasazeno GLT nebo KLT. Šestnáct měsíců před zahájením výroby už plánovači obalu vědí, jaké bude přesné uchycení dílu v paletě. Deset měsíců před startem je k dispozici prototypová paleta a víme, kolik dílů bude obsahovat. Probíhají různé testy včetně nárazových zkoušek. Čtyři měsíce před zahájením máme paletu zhotovenou, aby dodavatel, který zvítězil ve výběrovém řízení, dokázal obal vyrobit a my měli 40 procent všech obalů před startem výroby.

**Svět balení:**

Od dodavatelů očekáváte aktivní přístup při hledání nových obalových řešení. Jsou v tomto směru dodavatelé opravdu inovativní a daří se jim optimalizace dílů?

**Jana Volfová:**

Všeobecně ano. Výběrová řízení, která máme na obaly, jsou víceméně celoevropská, a běžně tak poptáváme dodavatele z Francie či Německa. Nicméně 85 procent dodavatelů pochází z Česka, zbytek tvoří převážně Polsko a potom Německo. Je dobré mít dodavatele v relativní blízkosti kvůli dopravě a flexibilitě, technické připomínky v rámci vývoje je vždy lepší řešit s firmou v Česku než v Německu. A navíc s dodavateli z Česka máme dobré zkušenosti.

Obecně vyžadujeme, aby nám dodavatelé poskytlí udržitelný obal, dodržovali termíny a výkresovou dokumentaci, odvedli stoprocentní práci a komunikovali o případných problémech.

**Svět balení:**

Používáte v rámci vývoje nějaké zajímavé technologie, například 3D tisk?

**Jana Volfová:**

Ten nikoliv, ale nyní jsme dohodli s naší pilotní halou, že nasadíme virtuální dvojče. Budeme zkoušet zakládat virtuální díl do virtuální palety. Virtuální modelování dílů by mělo snížit náročnost a možná i zkrátit čas přípravy.

**Svět balení:**

Kdy tento projekt naběhne do ostrého provozu?

**Jana Volfová:**

Počítáme, že to bude za dva roky. Jako plánovači jsme všechny palety nyní vyvinuli a další velký náběh nás čeká až s novým faceliftem modelu Škoda Kodiaq právě v roce 2023.

**Svět balení:**

Stále více obalů je manipulováno roboticky, což přináší značné nároky na přesnost a stabilitu obalu. Jak se s tím potýkáte?

**Jana Volfová:**

Robotické palety máme například ve svařovně a některé díly se i roboticky zakládají. Ano, u těchto palet jsou obrovské nároky na přesnost v rámci všech registrů. Paleta podléhá speciálnímu režimu a rozměrově má maximální toleranci plus minus 10 milimetrů. Na základě zkušeností s výrobou modelů Škoda Scala a Škoda Kamiq tyto palety nejsou trendem a jejich podíl významněji neroste.

**Svět balení:**

I pro tuto skupinu obalů tedy máte speciálně prověřené dodavatele?

**Jana Volfová:**

S odborným oddělením nákupu máme zvláštní listiny, které nám říkají, že toto portfolio výrobců palet umí plastovou paletu, tato skupina dokáže vyrobit kovové obaly s plastovým inzertem a další se soustřeďují na robotickou paletu. Tyto třídy dodavatelů tedy máme dopředu segmentovány.

**Svět balení:**

Velkým tématem jsou recyklované materiály. Jaké máte zkušenosti v této oblasti?

**Jana Volfová:**

Chceme, aby naše palety byly stavěny z recyklovaných materiálů. Když jsou například registry z recyklátu, znamená to nižší hmotnost, nižší jednicovou cenu a rovněž úsporu oxidu uhličitého.

**Svět balení:**  
Recyklát se většinou pouze přidává. Potýkáte se v tomto směru s nějakými problémy?

**Jana Volfová:**

Na vývoji spolupracujeme s externími firmami a zatím se nám nestalo, že by navržený recyklát kvalitativně nebo technologicky neodpovídal. Finální vlastnosti vždy vyčteme z technické dokumentace, která se po stadiu vývoje stává naším vlastnictvím. Na základě toho máme detailní informaci rovněž o složení recyklátu.

**Svět balení:**

Chystáte také kovovou paletu s kompozitním materiálem. Jak je vývoj daleko?

**Jana Volfová:**

Pracujeme na tom s Technickou univerzitou v Liberci a jedná se o ne-robotickou paletu na postranice. Univerzitě jsme jednu poskytli, oni ji rozřezali a zakomponovali kompozitní materiály na bázi skleněných vláken a textilie. Cílem pilotu je redukce hmotnosti o 40 procent, což povede ke značnému snížení emisí oxidu uhličitého při dopravě a manipulaci.

**Svět balení:**

O kolik se zvýší cena?

**Jana Volfová:**

Řekli jsme, že nechceme zlatou klec, ale něco, co na trhu nakoupíme za rozumnou cenu. Přemýšlíme také o recyklovatelnosti, až se paleta dostane do fáze likvidace. Takže sledujeme hlediska ekonomická i hlediska cirkulární ekonomiky.

**Svět balení:**

Využíváte obaly z již ukončených projektů?

**Jana Volfová:**

Hodně se zaměřujeme na přestavování obalů ze starých modelů na nové. Příklad – čeká nás náběh nového vozu Škoda Fabia, a tak jsme ze stávajících obalů pro tento model vyndali kostru, kterou po ořískování dále použijeme, jen vložíme nové vnitřky.

„Obal je investice, která musí obít.“

Foto: Stanislav D. Bláh

**Svět balení:**

Obalovou specialitou jsou CKD, tedy kompletně rozložená auta v kontejnerech pro zámožskou přepravu, které jsou výhodné z hlediska transportu i cla. Probíhá zde další vývoj?

**Jana Volfová:**

To je naše chloubka. S tímto transportním balením (4 v 1) jsme v minulosti vyhráli Obal roku a získali ocenění od World Packaging Organisation. Do kontejnerové jednotky na dřevěné racky dáme čtyři karoserie společně s díly. Takto putují do našeho závodu v Indii. Nejdříve jsme byli schopni naložit dvě, potom tři a nyní vozíme čtyři. Pokud jde o další vývoj, více karoserií už tam bohužel nedostaneme. Respektive asi bychom naložili pět karoserií modelu Citigo, ale v Indii mají zájem především o vozy Superb.

**Svět balení:**

Jak se kontejner přepravuje?


**Jana Volfová:**

Nejdříve pomocí LKW do Hamburku, tam se přeloží na loď, která pluje přibližně měsíc do Bombaje. Tam se vyloží opět na nákladní vůz, který je směřuje do Aurangábadu. Vzhledem k této přepravnímu módům a překládkám musí být obal velmi odolný.

**Svět balení:**

Je pevně stanovena hranice, odkud a kam už se nedodává ve vícecestných obalech?

**Jana Volfová:**

Tuto hranici nám určuje koncernový Behälter Management. Zjednodušeně řečeno lze popsat, že v České republice zapíchnete kružtíčko, naměříte Turecko a uděláte kruh. Vše za touto linií se balí do jednocestných obalů, protože se už nevyplatí vozit obal zpátky. Příliš dlouhý transport zabíjí cenu obalu. 

**Proces vývoje nového obalu**  
2 roky do startu projektu.  
• vytvoření konceptu balení  
• odsouhlasení konceptu balení  
• objevení tv. vývoje  
1 rok do zahájení projektu.  
• prototypové obaly  
• předseriové obaly (PVS)  
• průduktivní seriérie –  
zkoušební seriérie  
• objednávková seriérie  
• sériové obaly (OS, Nullserie –  
nulla seriérie)  
Následuje zahájení výroby  
(Start of Production) s příslušnou  
náběhovou křivkou.



**Mondi bude vyrábět nákupní tašky pro Tesco z odpadního papíru řetězce!**

Ale to už dávno víte, protože jsme o tom psali na stránkách **Světa balení** již **3. března 2021**.



Vy nečtete stránky Světa balení? Sledujte **www.svetbaleni.cz**

Jde to jednoduše i z mobilu 

