

DOPRAVNÍ NOVINY



TÝDENÍK PRO DOPRAVU A LOGISTIKU

Číslo 18
30. dubna 2015
Ročník XXIV, cena 38 Kč

TRANSPORT LOGISTIC 2015

ČESKÉ FIRMY JEDOU DO MNICHOVA OPĚT V SILNÉ SESTAVĚ

Již za několik dní se v Mnichově otevrou brány největšího veletrhu dopravy a logistiky, transport logistic 2015. Po dvou letech tak opět na mnichovské výstaviště přijede více než dva tisíce vystavovatelů ze všech oborů dopravy a logistiky. Letos jich podle organizátorů bude téměř polovina ze zahraničí a tradičně mezi nimi nebudou chybět ani české firmy. Část z nich představí své služby ve společné české expozici vedené Svazem spedice a logistiky ČR.



Foto: Messe München GmbH

Mnichovské výstaviště se pro návštěvníky transport logistic otevře v úterý pátého května v devět hodin, a až po čtyřech dnech v pátek

osmého odpoledne veletrh skončí, projde jím mezi tím podle očekávání zhruba 60 tisíc lidí, což by oproti předchozímu ročníku z roku

2013 mělo představovat další nárůst. Na výstaviště v tyto dny zamíří návštěvníci z celého světa, aby se seznámili s neaktuálnějšími trendy dopravy a logistiky prezentovanými nejen vystavujícími firmami, ale také řadou odborných konferencí, které veletrh doplňují. Transport logistic ovšem není pouze vrcholnou odbornou událostí, je také místem setkávání zástupců firem, řady jednání a uzavírání obchodů.

Společná i individuální účast

České firmy představují již řadu let významnou skupinu vystavovatelů, mezi kterými se podle počtu řadí na čtvrté až páté místo a předbíhají tak i země, jako jsou Francie či Velká Británie. Podle údajů ministerstva průmyslu a obchodu by z ČR mělo v Mnichově vystavovat 43 firem.

Protože jsou jednotlivé haly uspořádány tematicky podle jednotlivých dopravně-logistických oborů a služeb, někteří z českých vystavovatelů budou mít své stánky umístěné individuálně, v jiných pavilonech než společná česká expozice, která letos získala lepší umístění v hale B5. Také letos stejně jako v předcházejících ročnících vystavovatele z České republiky finančně podpořilo Ministerstvo průmyslu a obchodu ČR.

„V české expozici očekáváme velkou návštěvnost jak ze strany zahraničních partnerů, tak i návštěvníků z České republiky,“ zdůraznil výkonný ředitel SSL ČR Ing. Jan Ekl. Podle jeho slov stánek SSL ČR v české expozici nabízí svůj prostor pro všechny, kdo budou potřebovat například místo pro jednání s obchodními partnery či si budou chtít třeba jen během návštěvy transport logistic odložit tašku s pro-

(Dokončení na str. 3)

DOPRAVNÍ NOVINY



Vás zvou na transport logistic Mnichov, 5. až 8. května



Navštivte náš stánek č. 213/314 v hale B5

PPP PROJEKTY

MINISTERSTVO CHCE ZAHÁJIT PRVNÍ PPP PROJEKT DO KONCE ROKU

Ministerstvo dopravy chce první z plánovaných projektů se zapojením soukromého kapitálu (PPP) spustit ještě letos. Nejvíce připravená je výstavba zbývajících 32 kilometrů rychlostní silnice R4 směřující z Prahy do Příbrami a dále do Strakonice. Zahájit předkvalifikaci pro soukromé koncesionáře chce úřad do konce letošního roku a napřesrok hodlá spustit standardní výběrové řízení. Na konferenci věnované PPP projektům to řekl ministr dopravy Dan Ťok.

Úřad chce PPP projekty použít u dokončení rychlostních silnic R4 a R7 vedoucí z Prahy do Chomuto-

va. Náklady na jejich dostavbu úřad vyčísil na 7,5 miliardy Kč v případě R4 a zhruba devět miliard Kč v případě R7. Tyto komunikace nejsou součástí prioritní transevropské silniční sítě, a není proto na jejich výstavbu možné využít ve velké míře evropské dotace. Naopak pro výstavbu železničního spojení z Prahy na

letišť, o kterém se v minulosti rovněž v souvislosti s PPP projekty hovořilo, úřad s využitím soukromého kapitálu neuvažuje. Může ji totiž spolufinancovat z evropských peněz, dodal ministr.

Podle jeho náměstka Tomáše Čocka nemá úřad při výstavbě komunikační problém s nedostatkem peněz. Na-

opak od partnerství s privátními subjekty očekává přidanou hodnotu v podobě rychlejší a kvalitnější výstavby a následně odpovědnější správy hoto- vých komunikací. PPP projekty fungují tak, že na místo státu komunikaci postaví soukromý investor, který následně od státu dostává peníze za to, že ji provozuje a udržuje v chodu.

Dalším důvodem, proč se chce úřad do projektů PPP nyní pustit, je skutečnost, že hlavní tok dotací z EU v roce 2023 vyschne. Do té doby je potřeba, aby se stát naučil při výstavbě využívat i jiné prostředky, než je standardní způsob zadávání výstavby, jako je tomu dnes, doplnil Čoček.

Pro výstavbu nových úseků 84 kilometrů dlouhé R4 má resort dopravy k dispozici všechna územní rozhodnutí, v současnosti pracuje na výkupu pozemků a dokumentech pro získání stavebních povolení. (čtk)

— inzerce —

DACHSER
Intelligent Logistics

KVALITU POZNÁTE NA PRVNÍ POHLED



DACHSER

www.dachser.cz

Z OBSAHU

**ZVLÁŠTNÍ PŘÍLOHA DN:
TRANSPORT LOGISTIC MNICHOV
2015, SPEDICE, LOGISTIKA**

- Na jednání FIATA v Curychu nechyběla česká stopa (str. 5)
- SŠ Dalovice a TimoCom připravují studenty pro praxi (str. 6)
- Hamburský přístav míří do Mnichova na transport logistic (str. 10)

Barometer dopravního trhu



V období od 16. do 22. dubna v Evropě převážila nabídka volných vozidel nad nabídkou přeprav (52 : 48). Výplývá to z Barometru dopravního trhu, který pravidelně zpracovává společnost TimoCom.

Bližší informace na str. 2.

Období od 16. 4. do 22. 4. 2015

AKTUALITY

V Bulharsku byly s okamžitou platností zavedeny kontroly zboží určeného k přepravě a charakterizovaného jako náchylné k podvodům. Na hraničních přechodech, letištích, nádražích, v přístavech a v překládkových centrech byla zřízena stovka kontrolních míst, na kterých se prověřují osobní doklady a doklady doprovázející zboží, pokud má znamenat vysoké riziko podvodů. Zbožové doklady musí obsahovat přesný popis zboží a údaje o množství, jakož i informace o příjemci, resp. prodejci zboží a o odesilatelem, datum a místo vykládky. V tranzitních přepravách přes Bulharsko se uvádí datum místo výjezdu.

Švédská vláda předložila v minulých dnech svůj investiční balík pro zajištění více pracovních míst a pro společnost přátelskou k životnímu prostředí (paket för framtidsinvesteringar i fler jobb och ett mer klimatsmart samhälle). Předpokládá zvýšení prostředků na údržbu drážní infrastruktury z 66,3 milionu € v roce 2015 na 132 milionů € v letech 2017, 2018 a 2019. Vládní rozpočet má být uzavřen v červnu. Nadřazeným cílem vlády je dosáhnout nejnižší kvóty v nezaměstnanosti v roce 2020 s investicemi do dobře fungující infrastruktury. Zejména způsobilá infrastruktura připravují národní ekonomiku o pět miliard € ročně.

Rejdařství Hapag-Lloyd z Hamburku a společnost DB Schenker budou v budoucnu kooperovat při ochraně klimatu. Oba podniky podepsaly v minulých dnech strategické partnerství ke snížení emisí CO₂. Tím se Hapag-Lloyd zavazuje, že sníží emisí CO₂ u každého námořního kontejneru přepravovaného pro DB Schenker do roku 2020 o šest procent proti roku 2014. S kooperací stanovenou na šest let zesilují oba podniky svou angažovanost v ochraně prostředí a v udržitelné ekonomice.

„Vady velkých lidí jsou potěšením malých.“

Benjamin Disraeli, britský státník

ČESKÝ PŘÍSTAV V HAMBURKU

MINISTERSTVO CHCE UKONČIT SMLOUVU S NÁJEMCEM PŘÍSTAVU

Z pronájmu českého přístavu v Hamburku chce ministerstvo dopravy ročně inkasovat miliony Kč. Jen za pronájem kancelářských prostor úřad očekává roční příjem mezi dvěma až pěti miliony Kč, jak uvedl v tiskové zprávě minulý týden. Kromě rozsáhlé investice do oprav ale musí ministerstvo dopravy vypovědět smlouvu se společností Eko Logistics, které přístav před dvěma lety samo do roku 2022 pronajalo.

Materiálem ministerstva dopravy se na zasedání minulý týden zabývala vláda. Přestože již má ministerstvo poměrně detailní plán na rekonstrukci přístavu, s jeho nájemcem jej dosud nekonzultovalo. Ten má přitom na další roky pronajatý kompletně celý areál přístavu. „To byla ostatně podmínka (ministerstva dopravy), že si to musíme pronajmout celé, protože to nikdo nechtěl,“ řekl Jan Smetana, jednatel společnosti Eko Logistics, která v současnosti za pronájem přístavů platí necelých pět milionů Kč ročně.

Firma z Týnce nad Labem bude po státu požadovat kompenzace za investice, které už v souvislosti s českým přístavem uskutečnila. „Za poslední roky jsme tam za stát proinvestovali kolem tří milionů Kč,“ řekl Jan Smetana. Další peníze firma utratila za nákup vlastních lodí, s jejichž pomocí plánovala do Německa odvézet železný odpad určený k dalšímu zpracování v severní Evropě.

Podle mluvčího Ředitelství vodních cest (ŘVC) Jana Bukovského smlouva s Eko Logistics žádné

sanke za předčasné ukončení pronájmu neobsahuje. Přesto ale bude nutné se se soukromou společností finančně vypořádat. Sama Eko Logistic však v současné době není schopná vyčísřit, kolik peněz bude v případě vypovězení smlouvy po státu požadovat.

Rekonstrukce přístavu, který je v posledních letech využíván jen minimálně a chátrá, si vyžádá investici mezi sto až 150 miliony Kč. Poté by jej měly podle vyjádření úřadu moci využívat české firmy, které prokazatelně podnikají v oboru říční plavby.

Tento záměr ale podle Smetany odporuje nedávnému průzkumu trhu, který si v souvislosti s tuzemským územím v Hamburku nechalo zpracovat ŘVC. Podle něj o prostory v českých přístavech měly zájem především společnosti z Německa. Čeští rejdaři navíc mohou prostory přístavu využívat už nyní, valná část kotvišť je ale prázdná.

„Naše území v Hamburku chceme využívat opravdu účelně. Pokud bychom současnou nájem-

ni smlouvu nevyověděl, situace v Hamburku by se ještě dalších šest let nezměnila,“ uvedl v tiskové zprávě ministr dopravy Dan Ťok. Ten poukázal na to, že předchozí vedení ministerstva smlouvu s Eko Logistics uzavřelo bez výběrového řízení. To by se podle něj mělo změnit, do budoucna by přístav, který bude spravovat ŘVC, měly užívat firmy vybrané na základě soutěže.

Hlavním přístavním územím České republiky v Hamburku je takzvaný Salský přístav (Saalehafen) o rozloze 21 tisíc metrů čtverečních. K němu přiléhá Vltavský přístav (Moldauhafen) o rozloze 3000 metrů čtverečních. Salský a Vltavský přístav byly v roce 1929 na základě Versailleské smlouvy na 99 let, tedy do roku 2028, propůjčeny Československu. Ve stejném roce navíc Československo koupilo území o rozloze 8000 metrů čtverečních označované jako Peutský přístav (Peutehafen). Od roku 1993 všechny přístavní plochy spravuje Česká republika.

(čtk)

CNG

V PLZNI OTEVŘELI PRVNÍ CNG CENTRUM

U CNG stanice v Plzni-Nýřanech, která patří společnosti E.ON, bylo na počátku dubna slavnostně otevřeno první CNG Centrum v ČR. Vedle nonstop provozu samoobslužné CNG stanice nabízí v Nýřanech prodej, poradenství a servis CNG vozidel. U této stanice mohou čerpat CNG vedle osobních automobilů a dodávek i nákladní vozidla. V Plzni je to již čtvrtá CNG stanice.



Foto: Český plynárenský svaz

Tato CNG stanice je jak pro osobní, tak pro nákladní vozy a otevřena je 24 hodin denně. Plnicí stanice je bezobslužná, vybavená platebním terminálem pracujícím s podnikovými čipy, CNG kartami i kartami

bankovními. Jádrem zařízení je kompresorová stanice vybavená kompresorem o výkonu 150 metrů krychlových za hodinu a zásobníkem o geometrickém objemu 2240 litrů. „V příštích třech letech počítáme

u nás s výrazným nárůstem CNG vozidel, a tak je stanice už dnes připravena na pozdější zvýšení výkonu i objemu zásobníku na dvojnásobek,“ řekl Jiří Šimek, místopředseda představenstva společnosti E.ON Energie a místopředseda Rady Českého plynárenského svazu (ČPS).

Čerpat mohou osobní i nákladní vozidla

Oboustranný výdejní stojan CNG stanice je vybaven dvěma hadicemi s koncovkami NGV1 (pro osobní a dodávková vozidla) a jednou s koncovkou NGV2 (pro nákladní vozidla). „Na stlačený zemní plyn (CNG)

u nás jezdí už více než 9,5 tisíce vozidel, což je o dva až tři tisíce více než před rokem. Do poloviny roku 2015 by mohlo být v ČR v provozu už kolem stovky plnicích veřejných CNG stanic,“ uvedl Jiří Šimek, místopředseda představenstva společnosti E.ON Energie a místopředseda Rady ČPS. V České republice dnes funguje 85 veřejných plnicích stanic na stlačený zemní plyn (CNG).

V současné době je v Česku tolik plnicích stanic CNG, že největší vzdálenost mezi nimi je asi sedmdesát kilometrů. Do roku 2030, kdy by mělo být v ČR více než 300 plnicích stanic, by měl mít CNG asi deseti procentní podíl na celkové spotřebě pohonných hmot v ČR. Nejčastějším důvodem pořízení CNG vozidel je velké snížení nákladů na provoz. Cena CNG je zhruba poloviční oproti benzinu či naftě.

(pat)

ČESKÁ POŠTA

PROJEKT POŠTA PARTNER UDRŽÍ POBOČKOVOU SÍŤ

Vláda na svém zasedání minulý týden vzala na vědomí materiál České pošty, který popisuje projekt Pošta Partner. Pošta o tom minulý týden informovala na svých webových stránkách.

Projekt Pošta Partner vychází ze zkušenosti ze zahraničí. V řadě zemí funguje část pobočkové sítě na bázi smluvního partnerství. Pošty provozují třetí strany, nejčastěji se jedná o obce nebo soukromé subjekty. Od projektu si pošta slibuje zvýšení komfortu pro klienty, neboť jednotliví provozovatelé poboček budou moci upravovat hodiny pro veřejnost podle potřeb dané lokality. Za důležitý aspekt pošta označuje také finanční výhodnost jak pro Českou poštu, tak pro smluvní partnery.

Česká republika má podle České pošty nejnižší podíl poboček provozovaných smluvními partnery v Evropě. V Německu se jedná o téměř sto procent partnerských pošt, v Rakousku 71 procent, Česká re-

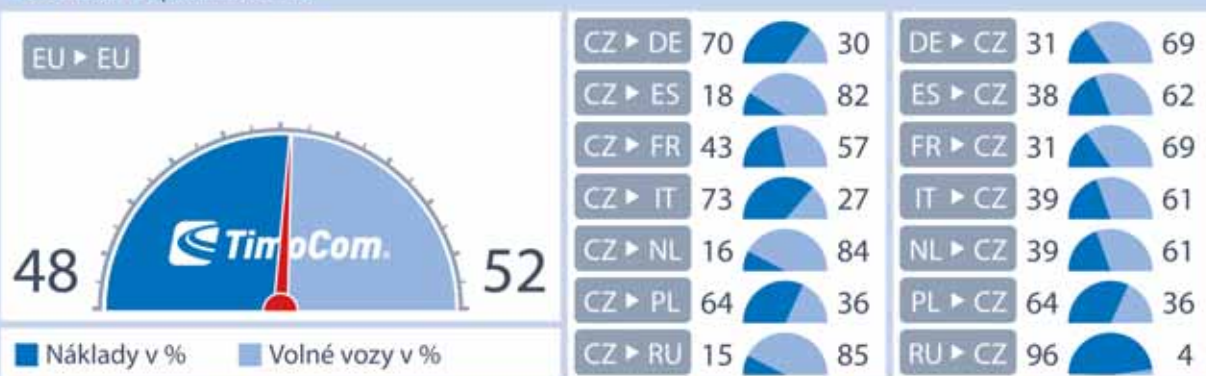
publika má v současné době pouze 1,5 procenta Pošt Partner z celkového počtu poboček. Česká pošta provozuje v současné době 3217 poboček.

Desetiletý proces

„Od letošního roku je naplánován desetiletý proces, na jehož konci bude Česká pošta provozovat 691 vlastních poboček. Ostatních 2526 míst bude fungovat ve formě Pošta Partner. V roce 2015 je plánován převod 60 poboček na Poštu Partner. Konečný stav letošního roku je závislý na jednání České pošty s potenciálními smluvními partnery, kteří budou provozovateli Pošta Partner,“ uvedl generální ředitel České pošty Martin Elkán.

(pat)

Barometer dopravního trhu



Z Barometru dopravního trhu, který společnost TimoCom sestavuje na základě nabídek a poptávek ve své burze nákladů, vyplývá, že v období od 16. do 22. dubna v Evropě převládla nabídka volných vozidel nad nabídkou přeprav (52 : 48). Poměr nabídky přeprav a volných kapacit v České republice byl nejnižší v relaci do Ruska (15 : 85) a nejvyšší do Itálie (70 : 30). Ve směru do České republiky byl nejmenší podíl mezi nabídkou přeprav a dopravních kapacit v relaci z Francie a Německa (31 : 69) a největší v relaci z Ruska (96 : 4).

www.timocom.cz

Období od 16. 4. do 22. 4. 2015

transport logistic Mnichov 2015

Spedice, Logistika



TRANSPORT LOGISTIC 2015

ČESKÉ FIRMY JEDOU DO MNICHOVA OPĚT V SILNÉ SESTAVĚ

(Dokončení ze str. 1)

spekty a trochu si oddechnout od veletržního ruchu. „Obvykle říkám členským firmám: Přijďte na dva dny do Mnichova na transport logistic a nemusíte už absolvovat služební cesty za svými partnery po Evropě, protože v Mnichově se sejdeme všichni a je jen třeba najít místo a čas ke společnému jednání,“ řekl Ing. Jan Ekl.

Na Českém dni vystoupí významní hosté

V české expozici se také ve středu 6. května v 17 hodin uskuteční akce s názvem Český den. Vystoupit by na něm měla řada významných hostů, které pozval Svaz spedice a logistiky. Mezi nimi nebude chybět generální ředitel pořadatelské organizace Messe München Gerhard Gerritzen, generální konzul ČR v Mnichově Milan Čoupek či zástupce ministerstva průmyslu a obchodu, případně i ministerstva dopravy. Proběhne rovněž představení firem ve společné expozici i představení samostatných expozic a na závěr nebude chybět ani společenský večer s občerstvením a hudebním doprovodem.

Firmy se na transport logistic důkladně připravují

Do Mnichova se mezi dalšími vystavovateli chystají také společnosti skupiny SPEDICA. Na veletrh se podle jednatele Spedica Petra Sýkory připravují již od poloviny minulého roku a v tuto chvíli přípravy finišují. „Velkou pozornost tradičně věnujeme naší expozici a letos nově i společenskému setkání, které jsme se rozhodli uspořádat pro naše VIP obchodní partnery na našem stánku,“ vysvětlil Petr Sýkora. Spedica bude informovat o nových projektech, přepravních směrech a logistických řešeních, která by mohla být pro její zákazníky přínosná.

Petr Sýkora oceňuje státní podporu, kterou českým vystavovatelům na transport logistic poskytuje ministerstvo průmyslu a obchodu i Svaz spedice a logistiky. „Těto podpory si velmi vážíme a rádi bychom za ni poděkovali,“ zdůraznil.

Také Petr Sýkora kladně hodnotí možnosti, které veletrh skýtá pro osobní jednání. „Ačkoli se v dnešní digitální a přetechizované době mnohdy upřednostňuje elektronická komunikace před přímým kontaktem mezi lidmi, ne vždy může být tento způsob komunikace efektivní. Osobní setkání s klientem či dodavatelem je bezesporu nejlepší možnou formou jednání,“ řekl Petr Sýkora.

„Z doprovodných témat veletrhu transport logistic nás jako vždy zajímají především panelové diskuse a workshopy na téma nových projektů v oblasti železniční, silniční, a ze

jména multimodální přepravy, tedy oblastí, na které se činnosti Spedica Group Companies zaměřují. Velmi vítáme také společnou prezentaci firem v rámci Českého dne, kterého se velmi rádi zúčastníme,“ dodal Petr Sýkora.

Na veletrh míří také český operátor kombinované dopravy Bohemia-kombi. „Důležité jsou pro nás osobní kontakty a schůzky s našimi zahraničními obchodními partnery,“ uvedl jednatel Bohemia-kombi Ing. Vladimír Fišer. „Těšíme, že navážeme nové kontakty se speditéry a dopravními firmami, které mají zájem využívat servisu nedoprovázené kombinované dopravy na linkách do a z České republiky. Naši poskytované služby využívají nejen čeští zákazníci, ale i zákazníci z mnoha zemí EU a my potřebujeme znát jejich potřeby a jejich očekávání, abychom na ně mohli v předstihu reagovat. Prezentovat se budeme vlastním stánkem, který bude součástí společné české expozice,“ řekl dále Ing. Vladimír Fišer.

Veletržní setkání označuje Ing. Vladimír Fišer za obrovskou úsporu času a cestovních nákladů, které jinak bylo třeba vynaložit na cestách za



Foto: PAT

partnery i potenciálními zákazníky Bohemia-kombi po celé Evropě. „Ano, běžné obchodní kontakty se dnes odehrávají elektronicky, ale občasné fyzické setkávání se obchodních partnerů pokládáme i v době internetu za rovněž velmi důležité,“ zdůraznil Ing. Vladimír Fišer. „Oceňujeme příspěvek státu na pronájem výstavní plochy. Je to velmi užitečná podpora, byť je menší, než bývala v minulosti,“ dodal Vladimír Fišer.

V Mnichově nebude chybět ani poskytovatel telematických služeb společnost Openmatics. Na veletrhu

představí nejnovější aplikace otevřené telematické platformy Openmatics, které optimalizují firemní procesy a zvyšují efektivitu vozových parků. „Návštěvníci veletrhu si budou moci vyzkoušet dálkové ovládní dvou prototypů nákladních aut pomocí tabletu. Prostřednictvím tohoto modelu představíme aktuální témata konektivity a průmyslu 4.0, na kterých tým Openmatics v současné době pracuje,“ uvedla marketingová specialista Openmatics Kateřina Vondrová. „Na veletrhu bychom chtěli zájemce seznámit

s možnostmi platformy Openmatics, která nabízí především otevřenost a rozšiřitelnost. Právě v dnešní internetu propojené době považujeme osobní setkání s partnery a zákazníky za velmi důležité. Osobní přístup je to, co naše firma zastává,“ dodala Kateřina Vondrová.

Z doprovodného programu společnost nejvíce zajímá workshop zaměřený na využití telematiky pro bezpečnost vozu, který se koná pod záštitou německého spolkového ministerstva dopravy.

Na stánku Dopravních novin

Dopravní noviny samozřejmě nebudou v Mnichově na transport logistic 2015 chybět. Ve společné české expozici se náš stánek již tradičně stává prosetorem pro setkávání dopravních a logistických odborníků z České republiky i ze zahraničí a místem sdílení nejnovějších informací. Po skončení veletrhu přineseme v některém z následujících vydání zprávu o tom, jak tato vrcholná přehlídka dopravy a logistiky proběhla a zda skutečně splnila očekávání, která do ní organizátoři, vystavovatelé, návštěvníci i my, novináři, v tuto chvíli vkládáme. **Pavel Toman**

— inzerce —

od 05-05-2015 do 08-05-2015 + + + transport logistic v Mnichově/Německo + + + Hala A5 | Stánek 317/418 + + +

TimoCom.

Úžasné pohodlně!

Jak si dopravce Radim usnadňuje hledání zakázek tím, že hned najde to, co potřebuje. Jistě vyhledává přes TC Truck & Cargo®. Otestujte lídra mezi evropskými burzami nákladů a volných vozů v reálném provozu nezávazně a zdarma po dobu čtyř týdnů.

Nově i na mobilním zařízení!

Download on the App Store | Google play | Download from Windows Phone Store

www.timocom.cz

PR

TRANSPORT LOGISTIC 2015

VELETRH TRANSPORT LOGISTIC HÝŘÍ NADŠENÍM A OPTIMISMEM

Minulý ročník největšího světového veletrhu transport logistic skončil rekordní účastí – počtem 53 tisíc odborných návštěvníků. Pozoruhodný je také nárůst mezinárodní účasti jak vystavovatelů – okolo 45 procent, tak i návštěvníků – okolo 40 procent.

Stále více se na veletrhu objevují návštěvníci z Číny, Francie, Ruska a Turecka, nejvíce zástupců měly země – Německo, Rakousko, Nizozemsko, Itálie, Švýcarsko, Francie, Česká republika, Polsko, Velká Británie, Belgie a Španělsko.

Vystavovatelé jsou s vysokou kvalitou odborných návštěvníků velmi spokojeni. Christian Marnetté, šéf obchodu a marketingu společnosti Kühne + Nagel, řekl: „Veletrh transport logistic 2013 nám přinesl cenné kontakty a i naši stálí zákazníci si vychovali velmi pozitivní atmosféru.“

Veletrhy Mnichov potěšily opět celkovou perfektní přípravou, a tak bych veletrh shrnul větou: veletrh, který se prostě musí navštívit jak ze strany návštěvníka, tak vystavovatele.“

**Zveme vás do Mnichova
k návštěvě veletrhu
TRANSPORT LOGISTIC
ve dnech
5. až 8. května 2015**

Harm Post, Holland Ports: „Holland Ports se veletrhu účastní již ně-

kolik let a účast cítí jako obchodní povinnost, protože právě tento veletrh považuje za nejhodnější místo pro setkání s partnery z oblasti logistiky.“

Nárůst veletrhu nevidíme pouze v počtu vystavovatelů, především ze zahraničí – 2013 vystavovatelů z 63 zemí, ale také ve stále rostoucí výstavní ploše, která se pohybuje okolo 110 tisíc m². Nejvíce vystavovatelů pochází z Německa, Nizozemska, Itálie, Belgie, Francie, Rakouska, České republiky, Velké Británie, Švýcarska, Španělska a Ruska.



Foto: Messe München GmbH

Air Cargo Europe

Air Cargo Europe 2015 se stává novou vstupní bránou veletrhu. Tato světová akce z oblasti letecké dopra-

vy se koná v rámci veletrhu transport logistic v termínu od 5. až 8. května 2015 v hale B1 na výstavní ploše 11 tisíc m².

inzerce

**Máte nedostatek řidičů?
Ohrožuje Vás německá minimální
mzda 8,5 EUR?
Přepravujete pravidelně těžké
zboží v tranzitu Německem?
Máme pro Vás řešení...**

Let's
combine it!

transport logistic
THE LEADING EXHIBITION

Navštivte nás 5.-8. 5.
hala B5, č. 213/314

Aktuálně provozované linky:

Ostrava – Lovosice – Duisburg a zpět	5+5 týdně
Ostrava – Lovosice – Hamburg a zpět	4+4 týdně
Ostrava – Terst a zpět	3+3 týdně

BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICÍ – ŽELEZNICÍ

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.
Opletalova 6, 113 76 Praha 1, tel.: (+420) 242 444 560,
fax: (+420) 242 444 924, e-mail: info@bohemiakombi.cz
Informační servis přes internet: www.bohemiakombi.cz

UIRR – Union Internationale
des sociétés de transport
combiné Rail-Route

inzerce

Vaše konkurenční výhoda

Důvěřujte zkušeným, zvolte stopu úspěchu!

**SCHMITZ
CARGOBULL**
The Trailer Company.

S největším evropským výrobcem návěsové techniky nikdy nezůstáváte pozadu. Již 120 let přináší Schmitz Cargobull inovace v oboru – just more.

Více informací: +420 326 901 200

www.ewt.cz

TRANSPORT LOGISTIC 2015

DOPROVODNÝ PROGRAM: Tipy den po dni

Úterý 5. května

- 10.30 Slavnostní zahájení veletrhu
- 13.00 až 14.30 Udržitelnost jako platforma pro růst, hala A4
- 13.00 až 15.00 mariLOG 2015 – 8. ročník Mezinárodní konference o námořní logistice, hala A6
- 13.00 až 14.30 E-food a dopravní zácpy – výzvy v logistice potravin, hala A4
- 15.00 až 16.30 Hledání nových příležitostí – budování nové Hedvábné stezky, hala A4

Středa 6. května

- 10.00 až 13.00 Air Cargo Europe Conference 2015, 7. ročník Mezinárodní konference nákladní letecké dopravy, hala A6
- 10.00 až 11.30 Automatizace v přístavech – nezbytné investice pro udržení konkurenceschopnosti, nebo jen nákladní hračky?, hala A4
- 10.00 až 11.30 Akční plán pro nákladní dopravu a logistiku – Jaké jsou priority?, hala A4
- 12.00 až 13.00 neformální setkání Czech and Slovak Day na stánku přístavu Hamburk, hala B3
- 14.00 až 15.30 Logistika v městských centrech – Balíková a expresní logistika jako záruka rozvoje městských center, hala A4
- 16.00 až 17.30 Na rampě vše OK? Hovoří intralogistika a distribuční kanály stejným jazykem?, hala A4

ČESKÝ DEN

- (v prostorách české expozice v hale B5)
- 17.00 zahájení akce, vystoupí pozvaní hosté:

- vystoupení generálního ředitele Messe München Gerharda Gerritzena
- vystoupení generálního konzula ČR v Mnichově Milana Čoučka
- vystoupení zástupce ministerstva průmyslu a obchodu, případně zástupce ministerstva dopravy
- 17.10 Představení firem ve společné expozici i představení samostatných expozic, firmy představí výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky ČR Ing. Jan Ekl
- 17.20 až 18.30 Společenský večer s občerstvením a hudebním doprovodem

Čtvrtek 7. května

- 10.00 až 11.30 Logistika se digitalizuje – Čím mohou do logistiky přispět Big Data a cloud?, hala A6
- 12.30 až 14.00 Železniční nákladní doprava – transparentnost trhu a technologické výzvy, hala A4
- 14.00 až 15.30 Strukturální změny v kontejnerové dopravě v evropských námořních přístavech – dopady na dopravu ve vnitrozemí a vnitrozemské terminály, hala A4
- 15.00 až 16.30 Distribuce zítřka – snadná přeprava s Hub2Move, hala B2
- 16.00 až 17.30 Jaká je cena za nevědomost? Logistika je klíčem k udržitelné globální ekonomice, hala A4

Pátek 8. května

- 10.30 až 12.00 Gamifikace v intralogistice, hala B2

Očekává se přes 200 vystavovatelů ze 40 zemí, nově z asijských oblastí – Air Cargo Group Association a Cathay Pacific Services z Číny, Raya Airways z Malajsie a World Alliance GSA ze Singapuru.

Mezi nové vystavovatele se také zařadí Airports Company South Africa z Jihoafrické republiky.

Mezi další stálé účastníky této velké akce se řadí letecké společnosti Amsterdam, Brusel, Changi, Kolín n. R. / Bonn, Lutych, Linec, Mnichov, Paříž a Šardžá jakožto Airlines Air China Cargo, American Airlines, Cargolux, Emirates Sky-Cargo, Etihad, Lufthansa Cargo, MNG Airlines, Qatar Airways Cargo, Saudí Airlines Cargo, SkyTeam Cargo, Turkish Airlines a Virgin Atlantic Cargo.

Železniční doprava na veletrhu

Na veletrhu se budou prezentovat také nejvýznamnější logistické a přepravní firmy v oboru železniční logistika, jako například Dachser, Rhenus Contargo, Deutsche Bahn a rovněž řada dalších českých železničních přepravních společností jako ČD Cargo, Spedica, AWT a další.

Na venkovní ploše se představí významní evropští výrobci železničních vozů a lokomotiv pro nákladní přepravu.

Nebudou chybět ani přední čeští dodavatelé železniční techniky jako DAKO-CZ či LEGIOS.

Všechny čtenáře, kteří plánují tento veletrh navštívit, zveme již nyní k návštěvě společné české expozice v pavilonu B5.

Veškerý návštěvnícký servis (zlevněné vstupenky za Kč, zajištění ubytování) najdete na internetové adrese:

www.expocs.cz

(pr)

NA JEDNÁNÍ FIATA V CURYCHU NECHYBĚLA ČESKÁ STOPA

Každý rok v březnu zamíří zástupci speditérských organizací z celého světa sdružení ve Federaci spedičních svazů (FIATA) do švýcarského Curychu na pracovní zasedání. Speditéři na víkendové akci hovoří o aktuálních otázkách spedice, logistiky i dopravy obecně. Letošní curyšské setkání se neslo ve znamení přípravy na vrcholnou událost světové spedice a logistiky – zářijový kongres FIATA, který se uskuteční v Tchaj-peji na Tchaj-wanu.



Foto: SSL ČR
Předseda pracovní skupiny SSL ČR pro dopravní právo JUDr. Miloš Pohůnek (vpravo) a předseda právní skupiny FIATA dr. Richard Gluc

Na pracovním setkání byla česká spedice zastoupena Svazem spedice a logistiky ČR. Do Curychu přijeli výkonný ředitel svazu Ing. Jan Ekl a předseda pracovní skupiny SSL pro dopravní právo JUDr. Miloš Pohůnek.

Mezinárodní nevládní organizace FIATA založená ve Vídni v roce 1926 bývá nazývána architektem světové dopravy. FIATA v současné době sdružuje sto národních speditérských svazů. Za každou zemi světa je ve federaci přítomna vždy jen jedna organizace typu Svazu spedice a logistiky. Členové FIATA zastupují zhruba 40 tisíc spedičních a logistických firem s přibližným počtem osm až deset milionů pracovníků.

Českou delegaci bylo v Curychu slyšet

První den zasedání jsou účastníci rozděleni do čtyř skupin podle světadílů, (Evropa, Afrika/Střední východ, Asie/Pacifik a Amerika) a na programu skupin jsou otázky regionů. „Sekci Evropa vede dr. Ivan Petrov, který je velkým příznivcem naší republiky. Na pozvání českého svazu se již před čtyřmi lety zúčastnil jednání představenstva SSL ČR. Tentokrát do Curychu přiletěl právě z Prahy, kde se účastnil Mezinárodní konference železniční dopravy ERRIC/IRFC 2015, která se uskutečnila pod organizačním vedením společnosti OLTIS Group,“ uvedl Ing. Jan Ekl.

Výkonný ředitel SSL ČR v sekci Evropa přednesl na základě žádosti sekretariátu FIATA prezentaci o vývoji logistiky v České republice. Ing. Jan Ekl v krátkém přehledu podtrhl geografickou pozici ČR ve středu Evropy, zdůraznil vysokou kvalifikovanost a odbornost pracovní



Foto: SSL ČR
Jednání o aktuálních spedičních problémech pokračovalo i v kuloárech – na snímku předseda pracovní skupiny Evropa speditérské federace FIATA Dr. Ivan Petrov a výkonný ředitel SSL ČR Ing. Jan Ekl

síly v ČR nejen v logistice, ale i dalších oborech a upozornil na stále se zvětšující kapacitu skladových prostor, která představuje dobrou příležitost pro distributory zboží po celé Evropě. „Vyjmenoval jsem přednosti a pozitiva ČR pro logistiku a spedici, dobré napojení na evropskou dálniční síť, husté železniční pokrytí ČR a spojení s nejdůležitějším přístavem Severního moře Hamburkem. Zdůraznil jsem, že doprava a logistika v České republice mají stále ohromný potenciál k dalšímu růstu,“ řekl Ing. Jan Ekl.

Další český příspěvek zazněl v programu informací ze zahraničí. Po vystoupení zástupce Číny na téma daň z přidané hodnoty v mezinárodním obchodu informoval JUDr. Miloš Pohůnek o změnách, které do práva České republiky od začátku loňského roku přinesl nový občanský zákoník. Pozorně naslouchajícím účastníkům JUDr. Miloš Pohůnek vysvětlil zejména ty změny právních pojmů, k nimž došlo v oblastech, které se týkají zasílatelů, logistiky, skladování a podobně.

Německá minimální mzda je téma v současnosti probírané snad téměř všude. Nevyhnulo se ani curyšskému jednání FIATA. Podle očekávání se k minimální mzdě rozpoutala rozsáhlá debata, ve které zazněla všechna známá fakta o fungování (či nefungování) systému. V jedné řadě k této věci přednesli připomínky k tomuto podle většiny „nepřípustnému kroku“ zástupci Slovenska, Polska i České republiky. Nakonec se i zástupci německého spedičního svazu s ostatními shodli na tom, že jde o nepřipravený a velmi sporný čin německé administrativy.

Pavel Toman

JAK TO VIDÍ: Pavel Toman

REDAKČNÍ KOMENTÁŘ



NA VELETRH, NEBO ZŮSTAT DOMA?

V bavorské metropoli v tuto chvíli vrcholí přípravy na mezinárodní veletrh dopravy a logistiky transport logistic 2015. Veletrh vypukne již za pár dní a do Mnichova přijedou představit své služby i výrobky firmy z celého světa. Už tradiční samozřejmostí bude také řada vystavovatelů z České republiky. Z mého rychlého a zcela neoficiálního průzkumu vyplývá, že ačkoli se na mnichovské výstaviště chystá na prohlídku snad téměř každý, kdo má něco s dopravou či logistikou společného, firmy ve svých názorech na účast na veletrhu jako vystavovatelé už tak jednoznačné nejsou.

Příležitost k prezentaci firmy a k setkání s potenciálními zákazníky

Podle jedněch je veletrh (a to obecně, nejen ten mnichovský) vítanou příležitostí nejen k prezentaci firmy, ale především možností setkat se během několika dnů s řadou potenciálních zákazníků anebo s těmi, kteří je k zákazníkům mohou dovést. „Kde jinde bychom se setkali s tolika rozhodujícími lidmi během několika málo dní na jednom místě?“ A protože na veletrh jedou na návštěvu téměř všichni, dává to smysl.

Opačný názor říká, že veletrhy se v dnešní době stávají stále víc přežitkem. Je pryč zbytečné vynakládat značné prostředky na tento druh prezentace a lepší je oslovit vybrané potenciální zákazníky přímo a jednat s nimi jednotlivě. „Zkusili jsme účast na veletrhu a nic nám to nepřineslo,“ zazněly některé hlasy.

Samozřejmě záleží na tom, jaké služby či výrobky kdo poskytuje.

Každý obchod vyžaduje něco trochu jiného, a je uměním obchodníka nalézt správnou cestu k zákazníkovi. Při pohledu na množství firem, které do Mnichova přijedou, se však zdá, že je to příležitost, které by bylo škoda nevyužít. Tolik možných setkání – a obchod je přitom zatím stále věcí, kterou dělají živí lidé. Možná za nějaký čas budou obchodovat pouze softwaroví roboti-obchodníci na internetu a vydělávat bitcoiny či jinou digitální měnu pro své lidské majitele. Tedy dokud to ten chytrý software nepřestane bavit a nezařídí se na síti úplně sám pro sebe... Zatím je ale byznys stále ještě o lidech, kteří se ve velkém setkávají právě na veletrzích. V této souvislosti je zajímavé, že zatímco některé veletrhy se drží či dokonce hlásí růst, ač nikoli bez obtíží, jiné v posledních letech dokázaly chřadnout a zvadnout. Přízeň či nepřízeň vystavovatelů jistě záleží na tom, co organizátoři dokáží – nebo nedokáží – nabídnout.

Některé veletrhy hlásí růst, jiné dokázaly chřadnout a zvadnout

Nechme se překvapit, jak se letos transport logistic vydaří nejen z hlediska organizátorů, ale především očekávání vystavujících firem a návštěvníků veletrhu. Budou čestí vystavovatelé příštích pár měsíců žít z navázaných kontaktů či předjednaných kontraktů, anebo budou nadávat, kolik peněz na prezentaci v Mnichově zbytečně utratili? Záležet bude především na lidech, jejich aktivitě a jejich nápadech, které v daném prostoru využijí. Brzy uvidíme, jak bohatý ten letošní mnichovský veletrh byl.

BUDAMAR LOGISTICS

SME ARCHITEKTI PREPRAVY

WWW.BUDAMAR.SK

DACHSER

SKUPINA DACHSER LONI VYROSTLA O 5,2 PROCENTA

Na oživení na začátku roku navázal po obchodní stránce velmi úspěšný podzim 2014 a podle Bernharda Simona, CEO skupiny DACHSER, to byl zejména trend směřující k outsourcingu komplexních mezinárodních logistických řešení, který přispěl k organickému růstu společnosti.



Foto: Dachser

Bernhard Simon vidí v integrovaných logistických řešeních celého supply chainu pro nadnárodní zákazníky klíč pro růst společnosti v budoucnosti. „Naše efektivní evropská síť

sběrné služby, speciální řešení kontraktní logistiky na míru našim zákazníkům v Evropě, Asii a v USA a vlastní síť námořních a leteckých přeprav nám umožňuje pokrýt celý dodavatel-

ský řetězec,“ vysvětluje Bernhard Simon. Podle něj až na malé výjimky končí období růstu prostřednictvím rozšiřování sítě. Udržitelného růstu bude nyní DACHSER moci dosáhnout zejména díky svým úzce propojeným logistickým řešením,“ zdůraznil Bernhard Simon.

Detailní pohled na rok 2014

V sekci DACHSER European Logistics (EL), která patří do divize Road Logistics, se k tradičně velmi úspěšnému regionu EL Německo přidala osvědčená konzistentní exportní strategie evropských dceřiných společností. Například regiony EL Severní a střední Evropa, EL Francie a Magreb nebo EL Ibérie výrazně přispěly k nárůstu obrátu této sekce o 5,3 procenta. Počet zásilek vzrostl o 5,5 a tonáž přepravených zásilek se zvýšila o 6,3 procenta.

Ve své druhé sekci Road Logistics – DACHSER Food Logistics (nárůst obrátu o 3,7 procenta) – profitoval DACHSER z efektivního využití kapacit v kontraktní logistice spotřebního zboží. Pozitivní dopad měla i rostoucí poptávka po přeshraničních logistických službách v rámci platformy European Food Network.

Divize Air & Sea Logistics i v roce 2014 pokračovala ve svém globálním růstu. Rozhodujícím faktorem úspěšného fiskálního roku byl pozitivní vývoj v námořních přepravách.

Rok 2014 pokračoval úspěšným růstem i v České republice. Společnost DACHSER v České republice zvýšila svůj obrát o 26 procent na dvě miliardy korun, odbavila celkem 824 500 zásilek a tonáž realizovaných zásilek dosáhla v loňském roce téměř 500 000 tun. „V loňském roce se nám poprvé podařilo dosáhnout dvoumiliardové hranice obrátu,“ říká Ing. Jan Polter, obchodní a marketingový ředitel DACHSER Czech Republic, a. s., a dodává, že „velkou měrou se na tom podílel nárůst exportu jak našich stávajících, tak i nových zákazníků.“ DACHSER otevřel i novou provozovnu ve Frenštátu pod Radhoštěm a v rámci celé republiky výrazně posiloval i v lidských zdrojích. Pro DACHSER v České republice tak dnes pracuje více než 450 zaměstnanců, což představuje roční nárůst o více než 30 procent.

Důraz na flexibilitu

DACHSER zahájil rok 2015 přeměnou právní formy na evropskou společnost (Societas Europaea – SE). Nová řídicí struktura, která tak vznikla, má osm regionů, které řídí Executive Board. „Tímto krokem jsme vytvořili maximálně bezpečné právní prostředí pro náš další růst jako mezinárodní společnost a zároveň si jako stoprocentní rodinná firma zajistili nezávislost,“ dodal Bernhard Simon.

(pat)

LOGISTICKÉ VZDĚLÁVÁNÍ

SŠ DALOVICE A TIMOCOM PŘIPRAVUJÍ STUDENTY PRO PRAXI

Střední logistická škola a SOU Dalovice ve spolupráci s mezinárodní společností TimoCom spustila pilotní vzdělávací projekt pro své studenty. Ti mohou absolvovat měsíční kurz výuky produktů TimoCom, které se používají v běžné praxi pro optimalizaci mezinárodní silniční kamionové dopravy.

V letošním prvním kurzu se sešli jak studenti z řad denního studia, tak i pracující studenti dálkového studia. Došlo tak k propojení počátečního a zájmového vzdělávání. Po absolvování kurzu složí účastníci znalostní zkoušku a následně získají certifikát vydaný společností TimoCom. Tento certifikát by měl absolventům pomoci při uplatnění se na pracovním trhu v dopravním oboru.

Společnost TimoCom financovala a naprogramovala speciální tréninkovou platformu, která slouží pouze pro vzdělávací účely školy v Dalovi-

cích. Její studenti si tak mohou reálně vyzkoušet všechny produkty, které slouží k vytěžování a plánování dopravních kapacit, a naučit se s nimi správně pracovat. To je pro kurzisty velkou přidanou hodnotou, protože produkty od německé společnosti se běžně používají ve 44 zemích Evropy a pro optimalizaci silniční kamionové dopravy je využívá více než 100 tisíc uživatelů, což z německého provozovatele platformy činí evropského lídra. Spolupráce mezi SŠ Dalovice a TimoCom jednoznačně pomůže absolventům

střední školy do budoucna při uplatnění na pracovním trhu. Ze zkušenosti z výuky a ohlasu jak od účastníků kurzu, tak od zástupců firmy TimoCom navíc Dalovice zvažují rozšířit nabídku výuky také pro žáky jiných oborů a dát tak studentům možnost získat k maturitnímu vysvědčení také osvědčení od TimoCom. Kromě certifikátu TimoCom nabízí Dalovice svým studentům další benefity, jako jsou např. získání řídicího průkazu, možnost získání certifikátu EBC*L či složení zkoušek ECDL.



Foto: TimoCom

Závěrem je třeba říci, že praktické vzdělávání absolventů je společnou misí všech lidí pohybujících se v oboru dopravy – jen tak dokážeme udr-

žet strategii trvale udržitelného rozvoje a podílet se na společenské odpovědnosti.

(pat)

— inzerce —

Dáme Vaší logistice Systém

transport
logistic

Srdečně Vás zveme na návštěvu naší expozice na veletrhu
TRANSPORT LOGISTIC 2015 v Mnichově
5.–8. 5. 2015, hala B6, stánek 105

- Specializovaná softwarová řešení pro logistické operátory, dopravce a manažery infrastruktury
- Komplexní pokrytí procesů dopravní technologie
- Poskytování specializovaných železničních dat
- Telematické aplikace pro plánování, řízení a vyhodnocování dopravy
- Progresivní technologie monitorování dopravních prostředků

oltis group

www.oltisgroup.cz

VZDĚLÁVÁNÍ

NESPOKOJENOST SE VZDĚLÁVÁNÍM V ČR

Čeští podnikatelé nejsou spokojeni s kvalitou vzdělávání. Upozorňují zejména na skutečnost, že absolventi škol na všech úrovních nemají dostatečnou praxi a neznají firemní procesy.

Podle průzkumu Svazu průmyslu a dopravy ČR (SP ČR) na tento problém poukazuje ve vztahu k absolventům vysokých škol až dvě třetiny domácích firem.

Podle šetření, které SP ČR zorganizoval mezi svými členy, mají firmy dostatečně jasno, jaká opatření by ke zlepšení úrovně vzdělávání byla potřebná. Za hlavní nástroje považují povinné praxe a stáže v podnicích pro učitele odborných předmětů. Dále je to možnost uzavírat smlouvy mezi žákem a podnikem ohledně přípravy budoucí pracovní pozice a dále rozšíření rozsahu praktické výuky pro žáky maturitních oborů.

(pat)

NA TRH BYLY UVEDENY NOVÉ ROBOTICKÉ VOZÍKY LINDE

Koncem března ve francouzském Châtellerault představily společnosti Linde Material Handling (Linde MH) a Balyo nové robotické vozíky Linde Robotics. První modely, robotický stohovací vysokozdvížený vozík Linde L-MATIC L HP a robotický tahač Linde P-MATIC, již byly uvedeny na trh a další budou následovat. Nové vozíky s technologií „driven by Balyo“ jsou vhodné pro nejrůznější aplikace ve skladech a v logistice a mohou být připojeny k systémům pro řízení skladů WMS a ERP systémům. Robotizované vozíky tak již směřují k vizi Industry 4.0, která předpokládá, že v budoucnu by se stroje mohly z velké části samostatně organizovat a vzájemně mezi sebou komunikovat.



Foto: Linde

Nový robotický stohovací vysokozdvížený vozík Linde L-MATIC L HP (na snímku) a robotický tahač Linde P-MATIC mají navigaci využívající konstrukčních prvků skladů. Jsou vhodné zejména pro firmy, které poskytují manipulační procesy s pouze nízkou přidanou hodnotou, pro opakující se manipulace na delší vzdálenosti a probíhající alespoň ve dvou směrech.

Zavádění robotických skladových řešení je vhodné především pro firmy, jejichž manipulační procesy mají nízkou přidanou hodnotu, pravidelně se opakují a probíhají na delší vzdálenosti. Navíc pokud budou vozíky použity ve dvou- a vícesměnném provozu, budou splněny všechny základní předpoklady pro využití všech výhod robotických vozíků. Mezi ně patří například zprůhlednění logistických procesů a s tím spojené zvýšení produktivity. Další potenciál úspor spočívá v optimalizaci provozních prostředků.

Inteligentní standardní vybavení

Robotický stohovací vysokozdvížený vozík Linde L-MATIC L HP má nosnost 1,2 tuny a maximální rychlost 1,6 m/s, a to jak se zátěží, tak bez ní. Robotický tahač Linde P-MATIC disponuje tažnou kapacitou 5 tun a dosahuje maximální rychlosti 2 m/s.

Oba robotické modely odpovídají standardnímu provedení Linde s výkonným bezúdržbovým hnacím třífázovým AC elektromotorem o výkonu 3 kW, automatickou parkovací brzdou výhodnou pro použití na nakloněné rovině, boční výměnou baterie a snadným přístupem pro údržbu a dalšími možnostmi volitelné výbavy, jako je například Linde BlueSpot. Kromě toho je verze Linde-MATIC vybavena navigačním laserem, předními a zadními bezpečnostními skenery, 3D kamerou nebo plošným laserem, zabudovaným počítačem se sedmipalcovým LCD displejem, vizuálními a akustickými varovnými indikátory, a navíc disponuje na každé straně nouzovým tlačítkem pro

zastavení. Tyto inovativní funkce umožňují robotickým vozíkům pracovat ve stejném prostředí společně s lidmi a jinými vozidly. Překážky jsou detekovány v reálném čase a chování vozíku se jim dynamicky přizpůsobí.

Pohyb bez doplňkové infrastruktury

Ve srovnání s tradičními automaticky řízenými vozíky (AGV) nebo automatizovanými manipulačními vozíky s laserovými odrazkami jsou robotické vozíky Linde „driven by Balyo“ schopny pohybu bez nutnosti doplňkové infrastruktury. Využívají stávajících strukturálních prvků, jako jsou zdi, regály nebo sloupce. Toto řešení je úspornější, jednodušší na instalaci a snadno přizpůsobitelné změnám v pracovním prostředí. Díky tomu mohou být vozíky snadno integrovány do stávajících flotil nebo skladových řešení a umožňují jejich postupné rozšiřování.

Chystají se další modely

Další robotické modely „driven by Balyo“ budou uvedeny pod hlavičkou Linde Robotics v tomto a následujícím roce. Již brzy k modelům Linde L-MATIC L HP a Linde P-MATIC přibudou nízkozdvížené paletové vozíky, těžké stohovací vysokozdvížené vozíky, protizátěžové stohovací vysokozdvížené vozíky, retraky a VNA vozíky pro úzké uličky. Robotické vozíky řady Linde-MATIC se již osvědčily při aplikaci u zákazníků v chemickém a automobilovém průmyslu.

Společnost Linde MH také uvedla na trh svůj nový produkt pro správu flotil – systém connect, který poskytuje manažerům flotil přehledná data o řídicích a vozících a o jejich využití a místě užívání. Analýzy těchto

dat zvyšují bezpečnost v interní logistice, přináší vyšší využitelnost zařízení díky optimalizaci, zajišťují méně poškození a efektivnější využívání vozíků – používání flotil se tak stává úspornějším ve všech ohledech.



Hardwarové části nezbytné pro systém connect: mohou být objednaný přímo s novým vozíkem již z výroby a jsou k dispozici i jako náhradní díly pro dovybavení již stávajících vozíků.

Hardwarové a softwarové komponenty modulárního systému connect: byly testovány u osmi zákazníků, a to celkem na 800 vozících.

Lze připojit i stávající řešení

Výhodou je, že také uživatelé stávajících řešení Linde MH mohou převést své systémy do nového, tzv. connect:desk analytického a řídicího softwaru nebo získat on-line přístup k svým datům o flotilách přes connect:portal, který je dostupný na cloudových serverech Linde MH. Všechny komponenty pro vozíky, jako přístupové jednotky a jednotky pro přenos dat a čidla mohou být objednané také jako sada pro dovybavení vozí-

ků jiných značek, takže connect: může být využit i pro smíšené flotily. Ve srovnání s úsporným potenciálem jsou vzniklé náklady pro uvedení do provozu a provoz zvládnutelné. Instalace standardního Linde Bluetooth modulu pro lokální užití je velmi jednoduchá a není ani vyžadována, pokud jsou data zpracovávána na connect: portálu a přenášena na Linde servery pomocí GPRS.

Nové vozíky jsou komponenty vybaveny již z výrobního závodu a stávající vozíky a vozíky jiných značek mohou snadno dovybavit servisní technici. Aktualizace aplikace firmwaru a další funkce jsou do vozíků přenášeny bezdrátově a instalovány automaticky.

Čtyři skupiny produktů connect:

Rodinu produktů connect: zatím tvoří čtyři funkční skupiny. První z nich, Access, zahrnuje kontrolu přístupu pomocí RFID čipu nebo PIN kódu, jedná se o základ pro plánované využití flotily.

Další skupina, Data, zaznamenává motohodiny, detekuje nárazy a zajišťuje přenos chybových kódů – jedná se o moduly, které pomáhají optimalizovat provoz a údržbu a slouží jako prevence poškození vozíků.

Modul pro analýzu využití vozíků v čase, který sleduje zvedání, spouštění a přejezdy a také rychlost a další parametry, je součástí funkční skupiny Analysis.

Skupina Tracking v současnosti zatím zahrnuje vnitřní a venkovní moduly. Čidlo detekuje, jestli je vozík používán v hale nebo ve venkovním prostředí. To umožňuje automatické snížení rychlosti jako prevenci nehod. Dále je možné definovat přístupová omezení pro konkrétní vozíky.

(lan)

— inzerce —

KOMPLEXNÍ PŘEPRAVNÍ A LOGISTICKÁ ŘEŠENÍ

Přepравíme vše, na co si vzpomenete.

+420 844 444 844
www.gefco.cz



PR

VIT LOGISTICS

ZE SVĚTA

VIT LOGISTICS PARTNEREM NĚMECKÉ DOKLÁDKOVÉ SÍTĚ ELVIS

Společnost ViT Logistics se od 1. dubna 2015 stala novým partnerem německé dokládkové sítě ELVIS. Toto partnerství umožňuje firmě ViT Logistics nabídnout zákazníkům nejen paletové přepravy z/do většiny evropských států.

ELVIS Part Load Network byl založen jako první německý dokládkový systém v květnu 2011. Členové tohoto systému jsou středně velké spediční společnosti a dopravci z Německa a z dalších evropských států, které se společně snaží rozvíjet a naplňovat tento systém. Každý takový partner je zodpovědný za danou regionální oblast.

Sklad umožňuje nakládání kamionů z boku

Na rozdíl od ostatních sběrných systémů se v novém skladu sítě ELVIS (postaven v roce 2012) nakládají kamiony z boku, což umožňuje nakládku nadrozměrného zboží, až 6,5 metru dlouhých kusů. Jedná se



o speciální systém přepravy částečných zásilek (1 až 17 palet) s denní frekvencí a garantovaným termínem doručení 24 - 48 hodin.

Firma ViT Logistics je středně velkou spediční společností z Prahy 10. Jelikož sídlíme ve stejném terminálu jako celní úřad, můžeme našim zákazníkům nabídnout komplexní logistické služby včetně mezinárodních a tuzemských přeprav, celní deklarace a uskladnění zboží jak v celních, tak bezcelních skladech. Hlavním zaměřením společnosti je

mezinárodní sběrná služba, kterou ve spolupráci se sítí našich zahraničních partnerů pokrýváme téměř celou Evropu.

Stálý a udržitelný firemní rozvoj

Hlavním cílem firmy ViT Logistics je stálý a udržitelný firemní rozvoj, založený na dobře stanovené koncepci srozumitelné pro všechny naše partnery a zákazníky. Věříme, že i nadále budeme dosahovat pozitivních výsledků a trend

dynamického rozvoje se nám podaří i do dalších let udržet, a to nejen díky plánovaným investicím do informačních technologií. Chceme i nadále patřit mezi spolehlivé dodavatele logistických služeb a úspěšně čelit tvrdému konkurenčnímu boji o zakázky a využívat přitom dlouholeté osobní zkušenosti, moderní technologické zázemí a profesionalitu našich zaměstnanců.

Stejně jako další společnosti z našeho oboru podporujeme nadaci TRUCK HELP, která pomáhá dětem, kterým zahynul jeden z rodičů při dopravní nehodě nebo zůstal trvale postižen. Konkrétně svou pomoc zaměřuje na pozůstalé po profesionálních řidičích nákladních vozidel a autobusů při výkonu povolání.

(pr)

UPU

POŠTOVNÍ SEKTOR SE MUSÍ OTEVŘÍT INOVACÍM

Generální ředitel Světové poštovní unie UPU Bishar A. Hussein na konferenci věnované strategickému rozvoji poštovního sektoru uvedl, že současné vnímání úlohy pošt je třeba na všech úrovních radikálně změnit.

V řadě vystoupení na konferenci i v reakcích delegátů byl opako-

vaně zmíněn fenomén e-commerce a změna chování zákazníků. Sou-

stavně klesá poptávka po doručování klasických dopisů a pohlednic, naopak stoupá objem doručovaných balíkových zásilek objednaných v e-shopech. Nespokojenost s úrovní poštovních služeb vede některé velké internetové obchody k budování vlastního systému doručování včetně zřizování sítě odběrných míst.

Pokud mají nadále pošty plnit integrační funkci (spojení obyvatel, podnikatelského sektoru a regionů), je třeba posílit význam smluv o zá-

vazku veřejné služby, na jejichž základě bude možné dlouhodobě investovat do rozvoje infrastruktury. Globální poštovní síť čítá na 663 tisíc poštovních poboček, jde tedy o jedinečné propojení sociálních, finančních a ekonomických potřeb společnosti. Další setkání věnované strategickému rozvoji poštovního sektoru se uskuteční na kongresu UPU v září 2016 v tureckém Istanbulu.

„Mojí vizí je dostat poštovní sektor do roku 2020 do situace, kdy se prokáže unikátní schopnost pošt propojovat obyvatele, podnikatele a regiony. Tuto schopnost by měly vlády, mezinárodní organizace a další subjekty jednoznačně rozpoznat, podpořit a využít,“ řekl Bishar A. Hussein.

JAMAJKA

TERMINAL LINK V KINGSTONU

Terminal Link, dceřiná přístavní společnost rejdarské skupiny CMA CGM, získala koncesi na 30 let na provozování kontejnerového terminálu v Kingstonu na Jamajce. Kapacita zařízení bude posílena ze současných 2,8 na 3,6 milionu TEU.

CMA CGM v kontejnerovém terminálu drží podle vlastního vyjádření podíl 35 až 40 procent. Zařízení nabídne nábřeží o délce 2,4 kilometru a 80 hektarů ploch pro odbavení a skladování, a to při hloubce 15,5 metru. CMA CGM očekává intenzivnější provoz v návaznosti na dokončení rozšíření Panamského průplavu v příštím roce.

Terminal Link je jedním ze dvou přístavních operátorů vlastněných skupinou CMA CGM (druhý je CMA Terminals). Společnost byla založena v roce 2001 a v současnosti působí jako mezinárodní operátor kontejnerové přepravy, developer a investor.

Zasilatelské organizace z Evropy (ESC - European Shippers' Council), Asie (Asian Shippers' Council) a Spojených států amerických (American Association of Exporters and Importers) uzavřely rámcovou dohodu o posílení spolupráce, zejména v oblasti letecké nákladní dopravy, námořní spedice a procedur usnadňujících obchodní výměnu. Zastřešující mezinárodní platforma ponese název Global Shippers' Alliance (GSA) a bude hájit zájmy speditérů proti národním vládám, mezivládním organizacím a dopravním a obchodním sdružením.

Německé logistické firmy se obávají ztráty konkurenceschopnosti, pokud začne platit nový zákon o bezpečnosti IT systémů ve znění, které aktuálně schválili v prvním čtení poslanci Spolkového sněmu. Návrh stanovuje minimální bezpečnostní standardy pro IT infrastrukturu v Německu. Mezi tzv. kritické oblasti patří informační systémy v dopravě a logistice, kde zákon předpokládá bezpečnostní audity pro oblast IT každé dva roky. Oznámení o kybernetických útocích budou muset podniky hlásit Spolkovému úřadu pro bezpečnost informačních technologií BSI. Na předpisu se vzácně shodují představitelé vládní koalice i opozice.

Kuvajtská logistická skupina Agility dosáhla v roce 2014 zisku ve výši 50,8 milionu kuvajtských dinárů (1 KWD je přibližně 3 €). Výsledek představuje meziroční nárůst o přibližně 10 procent. Obrat koncernu ve srovnání s obchodním rokem 2013 naopak mírně klesl o jedno procento na 1,36 miliard KWD. Klíčová složka Logistika, na kterou připadá 78 procent veškerého obrátu Agility, vytvořila obrát 1,06 miliard KWD (-6 procent oproti 2013). Podle vedení podniku je na vině turbulentní globální ekonomická situace a také doběhnutí řady velkých projektů v Papui-Nové Guineji a Austrálii. Marže stoupla z 21,8 na 23,4 procenta. Obchodní složka Infrastruktura, jež se na koncernovém obrátu podílí 18 procenty, dosáhla obrátu 303 milionů KWD.

UTi Worldwide má za sebou „velmi náročný obchodní rok 2014/2015“. Podnik skončil v čisté ztrátě 203,2 milionu USD, to je o 120 milionů USD více než v předchozím roce. Téměř polovinu aktuální ztráty vygenerovalo čtvrté čtvrtletí amerického obchodního roku, které skončilo na sklonku ledna letošního roku. Na vině jsou podle předsedy představenstva UTi Worldwide Edwarda G. Feitzingera zejména jednorázové efekty. Vedení firmy počátkem letošního roku spustilo restrukturalizační program, který má za úkol posílit především výkonnost spediční složky. Letecká a námořní přeprava vykázaly pokles obrátu, zatímco smluvní logistika zaznamenala růst.

Poskytovatel logistických služeb Miltzer & Münch otevřel nové zastoupení ve Veroně. Italská dceřiná společnost M&M Miltzer & Münch Air Sea Cargo Italien nabízí přepravu leteckého a námořního zboží. Hlavní sídlo má na největším italském letišti Fiumicino v Římě, další pobočka se nachází v Miláně.

inzerce

KOMPLEXNÍ INFORMAČNÍ SYSTÉMY
PRO DOPRAVU, SPEDICI, LOGISTIKU A AUTOSERVISY
KSH-Data
KSH-Data s.r.o. Lanškroun
info@ksh-data.cz

DOPRAVA 3K
tel./fax: 465 322 181
... řešení je na naší straně
www.ksh-data.cz

inzerce

VIT Logistics

Jsmo novým partnerem dokládkové sítě

We are a new CZ partner of Part Load Network

ELVIS
Part Load Network

www.vit-log.cz

VÝSTAVBA VNĚJŠÍHO PŘÍSTAVU – INVESTICE NA MÍRU 22. STOLETÍ

Před několika měsíci Gdaňský přístav slavil 40. výročí stavby Severního přístavu čili hlubokodní části Gdaňského přístavu, která nyní patří k jednomu z nejdynamičtějších se rozvíjejících areálů přístavu mj. díky vynikajícím hydrografickým předpokladům. V nejbližší době přístav zahajuje realizaci dalšího projektu, který rozhodne o podobě a postavení přístavu v následujících desetiletích.

V aktuální Strategii rozvoje Gdaňského přístavu do roku 2027 byla zachycena koncepce rozšíření další hlubokodní části přístavu ve směru Gdaňského zálivu. Přípravovaný projekt dostal pracovní název Vnější přístav, alternativně Centrální přístav.

Předpokládají se tři realizační fáze projektu: analyticko-koncepční, dokumentační a realizační. První z uvedených bude sloužit pro ověření strategických předpokladů v rozsahu prostorových možností a ověření tržních prognóz obsažených v projektu.

Podle mínění představenstva Námořního přístavu Gdaňsk S.A. jsou možnosti rozšíření přístavu na vodní ploše v rámci správní hranice, přiléhající od severozápadu ke stávající hlubokodní přístavní infrastruktu-

ře, obrovské. Je zde možné rozšíření přístavu pomocí technologie podobné té, která byla použita v Severním přístavu, tj. přeměny vodní plochy na suchou zem a výstavby přístavišť. Další předností lokality projektovaného Vnějšího přístavu (Centrálního přístavu) je její poloha v blízkosti stávající dopravní (silniční a železniční) a technické infrastruktury. Takové řešení bude zároveň napomáhat snížení nákladů na výstavbu nové přístavní infrastruktury, zejména z hlediska dostupnosti z pevninské části.

Současný přístav, jako dopravní uzel spojující námořní a suchozemskou dopravu, musí účinně konkurovat na evropském trhu. Přístavy, zejména ty, které jsou důležité pro hospodářství státu, se přetvářejí do úlohy organismů vytvářejících přida-

nou hodnotu, klíčového uzlu v globálních dodávkových řetězcích, v nichž infrastruktura a suprastruktura jsou prvky uceleného systému. Struktura tohoto systému soustředí

Je také konvergentní k nadřazenému cíli strategie rozvoje Gdaňského přístavu, ve které se klade mimořádný důraz na scénář jeho přeměny na přístav V. generace neboli:

- klíčový dopravní uzel na jižním Baltu fungující na dobře hospodářsky využitých areálech zajišťujících prostorovou optimalizaci, který má inovační logistická řešení,

- středisko přístavního a námořního obchodu přitahující přímé investice, které pohnají ekonomiku pomorského regionu a Polska.

Úvodní analyticko-koncepční fáze výstavby Vnějšího přístavu (Centrálního přístavu) je tedy velmi důležitým krokem pro budoucnost přístavu jak v hospodářském, tak i společenském kontextu. Rozšíření Gdaňského přístavu, který je zároveň uzlovým přístavem transevropského dopravního koridoru č. 1, znamená totiž aktivizaci lokální veřejnosti, pro niž vzniknou nová pracovní místa, nové rozvojové možnosti a nové životní perspektivy.

Taková koncepce Gdaňského přístavu nové generace, to není futuristická vize budoucnosti, ale reálný projekt rozšíření největšího námořního přístavu v Polsku, čehož očitými svědky a také příjemci prospěchu budou již brzy všichni.

Marketingová kancelář ZMPG S.A. (pr)

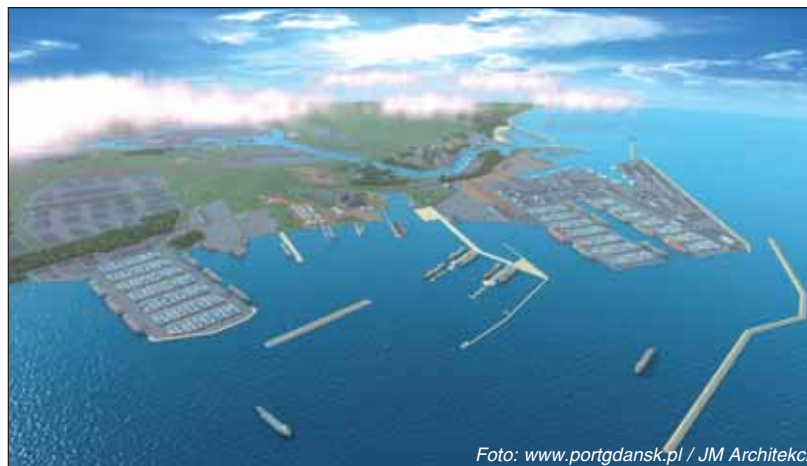


Foto: www.portgdansk.pl / JM Architekti

Jedna z možných vizualizací Vnějšího přístavu (Centrálního přístavu) v Gdaňsku

úsilí všech prostředků jedním směrem: zajištění vysoké efektivity a maximálního pohodlí všem klientům přístavu, dostupnosti pro čím dál větší lodě a minimalizaci rizika ucpání přístavu.

Výstavba Vnějšího přístavu je tedy koncepcí realizující tyto požadavky.

- univerzální intermodální logistické centrum umožňující odbavení největších lodí vplouvajících na Baltské moře,

- důležité v měřítku nejen pomorského regionu, ale celého Polska s komplexní obsluhou intermodální dopravy,

INDEXY

ČÍNSKÁ POPTÁVKA NESTAČÍ NAPLNIT KAPACITY BULKERŮ

Slábnoucí konjunktura čínské ekonomiky brzdí námořní přepravu hromadného zboží. Kvůli zpomalení tempa růstu dovozu surovin chybělo pro velké nákladní lodě třídy Capesize dostatečné vytížení. Poklesl objem importu železné rudy a uhlí. Segment námořní přepravy suchého hromadného zboží (Dry Bulk) se ve druhém dubnovém týdnu také lehce propadl.

Průměrná denní sazba u lodí Capesize se pohybovala kolem 3100 USD, i tak je stále hluboko pod úrovní ziskovosti. Dovozy surovin do Číny meziročně stouply pouze o 2,3 procenta. Podle norské investiční banky Arctic Securities je však nutné dosáhnout ročního tempa růstu kolem pěti procent, aby bylo nalezeno využití pro značné kapacity lodí kategorie Capesize.

Lodě kategorie Panamax těžily ze zlepšené nabídky pro východní pobřeží Jižní Ameriky i Mexický záliv, takže jejich tarify konečně mírně posílily. Sazby u menších lodí kategorií Supramax a Handy kvůli nepříliš silné poptávce na Dálném východě a přebytku přepravních kapacit pro americké přístavy v Mexickém zálivu musely klesnout.

Označení Panamax, případně New Panamax, se vztahuje k limitům, které omezují velikost lodí projíždějících Panamským průplavem. Termín Capesize označuje největší nákladní lodě, které jsou příliš velké, než aby mohly proplouvat Suezským nebo Panamským průplavem. ■

FRANCIE

CMA CGM VÝRAZNĚ STOUPĚL ZISK

Představenstvo francouzské skupiny CMA CGM, která patří mezi největší kontejnerová rejdářství na světě, zveřejnilo výsledky hospodaření za loňský obchodní rok. Předseda představenstva a prezident CMA CGM Jacques R. Saadé uvedl, že provozní zisk na bázi EBIT v roce 2014 dosáhl 973 milionů USD, což ve srovnání s předchozím rokem představuje nárůst o 28,8 procenta. Marže EBIT výrazně stoupla na 5,8 procenta (ve čtvrtém čtvrtletí dokonce na 7,9 procenta). Ve srovnání s ostatními konkurenty to představuje nadprůměrný výsledek.

Konsolidovaný čistý zisk vzrostl meziročně o 43,2 procenta na 584 milionů USD (2013: 408 milionů USD). Koncernu se podařilo výrazně snížit výdaje, a to ze 445 milionů na 222 milionů USD. Pozitivně se projevil také vývoj směnného kurzu EUR/USD, který „ušetřil“ CMA CGM 70 milionů USD. V průběhu roku 2014 zvýšila společnost S&P

úvěrový rating na B+ se stabilním výhledem. Moody's upravila výhled B2 na „pozitivní“.

V září 2014 vznikla strategická aliance Ocean Three s CSCL (druhým největším čínským kontejnerovým rejdářstvím) a UASC pokrývající klíčové obchodní trasy mezi Asií a Evropou / Středomořím a transpacifické spoje. Partneri nasazují 139 lodí



Foto: CMA CGM

v patnácti pravidelných kontejnerových službách se 175 zastávkami týdně v celkem 87 přístavech. Strategická spolupráce umožňuje lepší využití kapacit, nasazení správné velikosti plavidla a optimalizaci provozu velkých flotil. Skupina CMA CGM převzala první loď nové série o kapacitě 9400 TEU vhodnou pro proplutí rozšířeným Panamským kanálem i Bosporem. Loď je vybavena

četnými přípojkami pro chladičské kontejnery. Rejdářství nechalo upravit tvary trupu deseti plavidel ve své flotile, což vedlo ke zlepšení nautických vlastností, snížení spotřeby paliva a také omezení produkce CO₂. Vloni Francouzi rovněž oznámili objednávku tří kontejnerových lodí po 2500 TEU se zesíleným trupem pro provoz v polárních oblastech. Dodávka se má uskutečnit příští rok. ■

— inzerce —

WE TAKE THE PORT ... TO THE HINTERLAND

PŘÍSTAV HAMBURK

HAMBURSKÝ PŘÍSTAV MÍŘÍ DO MNICHOVA NA TRANSPORT LOGISTIC

Na padesát firem přístavního, dopravního a logistického hospodářství z Hamburku a metropolitního regionu Hamburk bude vystavovat společně pod jednou střechou, Gateway Hamburg, na veletrhu transport logistic 2015 v Mnichově.



Foto: HHLA

Veletržní stánek Gateway Hamburg se rozkládá na ploše 950 m², na které budou mezi jinými zastoupeny stánky i Hamburg Port Authority AöR, Hamburger Hafen und Logistik (HHLA) a BUSS Group GmbH & Co. KG. Gateway Hamburg patří svou plochou k největším vystavovatelům na mezinárodním odborném veletrhu pro logistiku, dopravu, IT a supply chain management.

Návštěvníkům se představí hamburské terminály pro kontejnery, pro hromadné a konvenční zboží, rejdařství a liniové agenty, železniční firmy, poskytovatele dopravních služeb, balení kontejnerů, experty na nebezpečné a chemické zboží a na životní prostředí, vzdělávání a mnoho dalších oborů. Společný stánek 209/310 Hafen Hamburg Marketing a Logistické iniciativy se nachází v centru haly B3.

U příležitosti veletrhu představí Hafen Hamburg Marketing (HHM) nový internetový portál www.hafen-hamburg.de. Nově strukturovaný online portál zaujme moderním designem, intuitivním procházením menu a bude přizpůsoben pro smartphony a tablety.

Plán přístavu v reálném čase

Zlatým hřebem bude nově vyvinutý plán přístavu, na kterém bude možné v reálném čase pozorovat pohyby lodí a dopravní situace na silnicích v přístavu Hamburk. V systému jsou uložena data se základními informacemi o více než 25 tisících lodích. Webové kamery budou in-

formovat o aktuální dopravní situaci na silnicích. Nabídka bude doplněna o plánované stavební uzávěry a aktuální dopravní hlášení.

Také portál PORTlog.de se představí online připojením pod doménou hafen-hamburg.de. Přesně před dvěma lety byl u příležitosti transport logistic 2013 online spuštěn logistický průvodce PORTlog.de. Na PORTlogu naleznou zákazníci rychle a přesně například průmyslové a obchodní společnosti, vhodné poskytovatele vývozu i dovozu, překlad, skladování a další nabídky v Hamburku a metropolitním regionu napříč dopravním řetězcem. Prozatím zde nabízí své služby přes 800 firem ze 40 nejrůznějších odvětví.

Zástupci přístavu budou k dispozici

Dalším vrcholem bude Gateway Hamburg Messe Talk. Patnáctiminutové rozhovory u kulatého stolu se zástupci přístavního a logistického hospodářství, správy a politiky se budou konat během prvních tří veletržních dnů čtyřikrát denně na stánku Gateway Hamburg. smartPORT, inovovaný systém pro manipulaci s obřími kontejnerovými loděmi, zájem Hamburku o olympiádu, která povede ke změnám na území přístavu, další vývoj ekologické dopravy v zázemí přístavu a aktuální vývoj strategických trhů přístavu Hamburk, například regionu Baltského moře – to je jen několik témat, o kterých bude možno diskutovat.

(pat)

ASIE

DNV GL OTEVŘELA ZÁKAZNICKÉ CENTRUM V SINGAPURU

Klasifikační společnost DNV GL otevřela v singapurském přístavu nové centrum služeb pro zákazníky SSC (Singapore Service Centre), které má představovat důležité kontaktní místo pro získání informací a řešení případných problémů. Singapur patří mezi silně rostoucí námořní uzly, kde působí stovky lodních agentů nabízejících kapacity přibližně 1500 lodí s klasifikací DNV GL.

Nové centrum SSC společně s platformou pro řešení technických záležitostí DATE (Direct Access to Technical Experts) poskytne zákazníkům snazší a dokonalejší přístup ke službám DNV GL. „Chceme pomoci majitelům a provozovatelům lodí zvýšit provozní efektivitu a bezpečnost,“ uvedl Steen Lund, ředitel DNV GL Maritime pro oblast jihovýchodní Asie a Pacifiku.

Prostřednictvím SSC získá každý zákazník snadný přístup k potřebným informacím. DATE zůstane

by zákazníků efektivně a rychle. V současné době jsou služby dostupné zákazníkům v Singapuru, DNV GL ovšem plánuje brzké rozšíření servisu na ostatní země jihovýchodní Asie, která patří mezi nejdůležitější regiony námořní dopravy.

DNV GL poskytuje klasifikační služby a technickou asistenci, nezávislé expertní posudky a certifikace pro námořní dopravu a energetiku. Firma působí ve více než stovce zemí a zaměstnává přes 16 tisíc pracovníků, jejichž „cílem je zajistit zá-



Foto: DNV GL

nadále informační technickou platformou, zatímco SSC zajistí řešení provozních záležitostí. Zákazníci mohou kontaktovat centrum emailem či telefonicky. Pokud nedokáže najít vhodné řešení místní tým, budou konzultováni také experti DNV GL v Høviku nebo Hamburku. „Singapore Service Centre má velmi zkušený expertní tým, jehož pracovníci skvěle rozumějí situacím, jimž čelí správa flotil,“ dodal Sean Hutchings, ředitel DNV GL pro Singapur, Indonésii a Filipíny. Vedoucí SSC Pawan Sahní uvedl, že středisko se bude snažit řešit potře-

kazníkům více bezpečí, efektivitu, ochranu zdraví, majetku a životního prostředí“.

Složka DNV GL Maritime patří mezi přední námořní klasifikační společnosti. Zaměřuje se na zvyšování bezpečnosti, kvality, energetické úspornosti a snižování dopadů na životní prostředí v globální námořní dopravě, ať už u lodí nebo přístavních zařízení. Podnik investuje do výzkumu a vývoje s cílem nacházet společně s provozovateli o výrobci lodí a vybavení nová efektivní řešení podporující strategický a trvale udržitelný růst sektoru. ■

EVROPSKÝ PARLAMENT

VÝBOR PODPOŘIL NÁVRHY ECSA A ETF

Výbor pro zaměstnanost Evropského parlamentu podpořil zprávu Francouzky Elisabeth Morin-Chartierové, která se připojila k záměru Evropské komise zahrnout námořní personál do plnohodnotné pracovní legislativy.

Mluvčí sdružení evropských rejdařů ECSA Pia E. Vossová uvedla: „Vítáme postoj členů výboru a jsme rádi, že zpráva plně reflektuje společné stanovisko sociálních partnerů, ke kterému námořní sektor dospěl v loňském roce. Zajištění široké podpory pro tak komplexní řešení ze strany poslanců EP bylo náročným úkolem. Chceme paní Morin-Chartierové poděkovat za její přístup a odvedenou práci.“

„Schválení zprávy zpravodajky Morin-Chartierové je velmi pozitivním krokem k odstranění nespravedlivého vyčlenění námořního personálu z některých ustanovení pra-

covní legislativy a sociálních práv. Námořní personál má stejné právo na ochranu, informace a konzultace ze strany zaměstnavatele a férové pracovní podmínky,“ zdůraznil mluvčí evropské federace pracovníků v dopravě ETF Mark Dickinson.

V prosinci 2014 během italského předsednictví podpořila Rada ministrů návrh Evropské komise, který odpovídal pozici sociálních partnerů. Po hlasování na půdě výboru pro zaměstnanost EP by měla jednání mezi Evropským parlamentem, Radou ministrů a Evropskou komisí začít co nejdříve. ■

NAIROBSKÁ KONVENCE

ÚMLUVA ŘEŠÍ ODPOVĚDNOST ZA ODSTRAŇOVÁNÍ VRAKŮ

V polovině dubna vstoupila v platnost Nairobská úmluva o odstraňování vraků námořních lodí. Konvence ustanovuje mezinárodní pravidla pro bezodkladnou a efektivní likvidaci vraků plavidel nacházejících se ve výlučné zóně ekonomických zájmů země nebo ve vzdálenosti do 200 námořních mil od pobřeží. Úmluva striktně předepisuje povinnosti majitelů lodí – umístění, označení a odstranění vraku plavidla, který by mohl představovat z řady důvodů nebezpečí. Státy musí vyžadovat příslušné pojištění rejdaře/majitele, případně jinou formu záruky, a to pro lodě nad 300 gt.

Úmluva vyplňuje mezeru v dosavadních předpisech. Země, v jejichž teritoriálních vodách se vrak nachází, má právo a částečně i povinnost nebezpečný objekt odstranit.

Nairobská úmluva přikazuje majiteli/provozovateli plavidla informovat „dotčený stát“ o závadě, incidentu nebo jiné nebezpečné situaci, které z lodí vytvářejí vrak. Je také nutné příslušné úřady upozornit na stav vraku, uvést přesnou polohu a další podrobnosti napomáhající lokalizaci. Konvence požaduje od informova-



Foto: IMO

ných námořních a dalších úřadů údaje o tom, jaké potenciální nebezpečí vrak představuje pro námořní plavbu (včetně hloubky, v níž se potopená loď nachází), informa-

ce o hustotě tras, typu dopravy a možném ohrožení přístavních zařízení. Dokument také pamatuje na ekologické škody.

Nairobská úmluva byla přijata účastníky pětidenní mezinárodní konference v hlavním městě afrického státu Keňa. Podpis připojily delegace: Antiguy a Barbudy,

Bulharska, Konga, Cookových ostrovů, Dánska, Německa, Indie, Íránu, Libérie, Malajsie, Marshallových ostrovů, Maroka, Nigérie, Palau a Velké Británie. ■

PŘÍSTAVY ŠTĚTÍN-SVINOÚSTÍ – LEPŠÍ PŘÍSTUP PRO ČESKÝ TRH

Při obsluze českého trhu znamená umístění rozhodně tu největší výhodu přístavů Štětín-Svinoústí. Celá léta je využívají podnikatelé z tohoto regionu. Přístavy se nacházejí na nejkratší trase vedoucí ze Skandinávie do střední a jižní Evropy. Trajektový terminál ve Svinoústí, hlavní dopravní uzel na jižním Baltu, tvoří virtuální most spojující střední Evropu se Skandinávií. Díky všestranné nabídce a výhodné poloze Štětín-Svinoústí zajišťují téměř celý český a slovenský tranzit procházející přes polské přístavy.

Pro české podnikatele realizující dopravu přes oba přístavy se stále lepší dostupnost přístavů stává klíčovou. Akciová společnost Správa námořních přístavů Štětín a Svinoústí (Zarząd Morskich Portów Szczecin i Swinoujście SA, zkratka ZMPSiS SA) léta klade důraz na otázku zlepšení kvality obsluhy dopravních prostředků. Uskutečněné a plánované projekty spojené se zlepšením dostupnosti přístavů ve Štětíně a Svinoústí se odhadují na téměř 460 milionů €. To je v jejich historii bezprecedentní událost. Investiční program na období 2007 – 2013 činil 142 milionů €. Plány do roku 2020 jsou ještě ambicióznější: ZMPSiS SA má v úmyslu realizovat investice v hodnotě 310 milionů €. To by bez přístupu k evropským prostředkům nebylo možné. Díky tomu je přístavní komplex už léta jedním z největších investorů v regionu.

Přístavy Štětín-Svinoústí díky uskutečňovaným investicím dynamicky mění svou tvář. Dosud byla do-



Foto: Szczecin and Swinoujście Seaports Authority

končena přestavba silniční a železniční infrastruktury v obou přístavech, zanedlouho budou dostavěny nové parkovací plochy. To zlepši provoz na příjezdových i přístavních komunikacích. Přístavy se také připravují na odbavování větších lodí. Na obilném terminálu ve Štětíně se ke konci blíží stavba Německého nábře-

ží a rozšíření Obilného nábřeží. Ve Svinoústí je v závěrečné fázi stavba dalšího trajektového stanoviště. Vzniklo také nové nábřeží ve vnějším přístavu. Pokračováním zvoleného směru zlepšení dostupnosti přístavů jsou kroky naplánované na období 2014 – 2020. Předpokládají mj. rozšíření přístavní infrastruktury

v oblasti obsluhy zejména hromadných a kusových nákladů. Ve Svinoústí bude trajektový terminál uzpůsoben pro obsluhu intermodální dopravy. Vzniká také koncepce stavby dalších lodních stanovišť ve vnějším přístavu ve Svinoústí.

Kromě investic prováděných v areálu obou přístavů má pro jejich rozvoj klíčový význam také stav silnic, železničních tratí a vodních cest, které je spojují s vnitrozemím. Díky investicím zlepšujícím dopravní infrastrukturu země bude dostupnost přístavů ještě efektivnější. Týká se to jak pozemní infrastruktury – rychlostní komunikace S3, která je součástí mezinárodní silnice E65 spojující severní Evropu s jižní, a modernizace železničních tratí C-E59 a E59 –, tak i přístupu od moře. Již dnes mohou čeští podnikatelé používat rychlostní komunikaci S3/E65 bez poplatků. Díky této investici se zkracuje doba dopravy do přístavů Štětín-Svinoústí. Komunikace je spojena s dálnicí A2 a její další výhodou se stává napojení na dálnici A4 spojující východ se západem. Další investice – prohloubení vodní cesty do Štětína – dovolí odbavovat větší lodě, což se projeví ve snížení jednotkových nákladů na dopravu. Obrov-

ský význam má také splavnění Odry. V současnosti jsou přístavy Štětín-Svinoústí jediné polské námořní přístavy, které mají přístup k evropským vnitrozemním průplavům. ZMPSiS SA si uvědomuje potřebu zlepšovat splavnost Odry po celé její délce. Ve Strategii rozvoje námořních přístavů ve Štětíně a Svinoústí do roku 2027 představuje modernizace Oderské vodní cesty a realizace projektu propojení Odry s Dunajem klíčové projekty určující další rozvoj přístavů.

Význam prací spojených s přístupovou infrastrukturou do přístavů byl potvrzen ve strategických dokumentech – na regionální, státní i evropské úrovni. Štětín a Svinoústí byly začleněny jako významný článek do trans-evropské dopravní sítě (ang. TEN-T) v rámci koridoru Balt – Jadran. Investiční plány obou přístavů jsou stanoveny na nejbližší perspektivu, tvoří tedy konzistentní program rozvoje s jasně určenými prioritami. Díky tomu se budou moci přístavy Štětín-Svinoústí brzy stát hlavními přístavy v jižním Baltu, pro český trh nejbližšími.

Karolína Bierdzińska,
specialistka pro komunikaci a PR,
ZMPSiS SA
(pr)

STUDIE DREWRY

NÁKUPY OBŘÍCH KONTEJNEROVÝCH LODÍ JSOU RIZIKOVÉ

Navzdory růstu poptávky není situace mezinárodní kontejnerové dopravy tak růžová, jak by se mohlo zdát. Sektor trpí především vlnou nákupů rejdářů, kteří objednávají nové, stále větší kontejnerové lodě. Stav sektoru se věnuje nejnovější studie Container Forecaster poradenské společnosti Drewry Maritime Research.

Experti Drewry poukazují na to, že letošní rok bude nadále ve znamení nákupní horečky velkých kontejnerových rejdářství, která pokračují v nákupu velkokapacitních plavidel nad rámec potřeb trhu. Pro rejdáře bude nakonec dosti obtížné udržet vytížení kapacit na spojích mezi východem a západem na velmi solidní úrovni 92 procent jako v roce 2014.

Objednávky lodí třídy ULCV (Ultra Large Container Vessel) s přepravní kapacitou nad 18 tisíc TEU znovu oddalují okamžik, kdy se v rovnováze setkají křivky nabídky a poptávky. Jen od letošního ledna objednali největší hráči kontejnerového trhu na 40 obřích lodí s dodáním převážně v roce 2017 – a to nepočítáme objednávky, které s loděnicemi aktuálně dojednávají lidři trhu Maersk Line a Cosco.

„Námořní kontejnerová doprava zaplatila za vlnu nákupů v letech 2006/2007 vysokou cenu. Zdá se, že historie se bude znovu opakovat, protože mnoho rejdářství touží vstoupit do exkluzivního klubu provozovatelů kontejnerových obřů,“ komentoval situaci ředitel sekce výzkumu trhu kontejnerové dopravy Neil Dekker.

Tricetiprocentní pokles cen pohonných hmot byl sice vítaný, ovšem většina námořních dopravců stále hlásí nižší průměrné přepravní tarify než v loňském roce. Znamená to jediné: sazby se drží na nízké úrovni a podle analytiků Drewry nemáme žádné indikátory ukazující na oživení, které by posilování kapacit prostřednictvím objednávek obřích kon-

tejných lodí třídy ULCV opodstatňovalo. Výnosy ani na významných obchodních trasách nejsou nijak solidní. Masivní nasazení nových velkokapacitních plavidel nemá reálný základ a pro manažery spojů bude krajně obtížné najít pro všechny lodě odpovídající využití. Na východním pobřeží Jižní Ameriky začíná být problém naplnit kapacity lodí nad 8000 TEU.

„Rozhodnutí Maersku a MSC snížit velikost lodí nasazených na jedné

ze služeb z Evropy na východní pobřeží Jižní Ameriky z 9000 na 5500 TEU nemá šanci negativní trend zvrátit. Nicméně všichni oceánští rejdáři si musí uvědomit, že nasazení dalších obřích lodí může být strategickou chybou. V tomto případě je to první doklad nemožnosti naplnit kapacity lodí, když trh výrazně neroste. Tarify se nebezpečně pohybují v neziskovém pásmu,“ uvedl Neil Dekker.

ČÍNA

NÁMOŘNÍ LOGISTIKA ÚSPĚŠNÁ U LI & FUNG

Převzetí námořní spedice China Container Line (CCL) před více než rokem se společností Li & Fung vyplatilo. Obrat logistické složky podniku sídlícího v Hongkongu meziročně stoupl o dvě třetiny na 874 milionů USD. Zisk vzrostl o 28 procent na 46 milionů USD. „Logistika nám skutečně dělá velkou radost. Podařilo se získat řadu nových zákazníků a zlepšit nabídku globálních služeb,“ řekl spolunadávatel firmy Spencer Fung.

Bilance koncernu Li & Fung, mezi jehož zákazníky patří například americké obchodní řetězce Walmart a Target, je označována jako „včasný indikátor“, jehož sledováním lze odhadovat i celkové trendy. Navzdory přírůstku v logistice se čistý zisk koncernu propadl o 12 procent na 539 milionů USD. Za potí-

žemi stojí podle Funga především měnové výkyvy, neuspokojivý růst ekonomik zemí eurozóny, ale také například slevový fenomén – listopadová akce Black Friday.

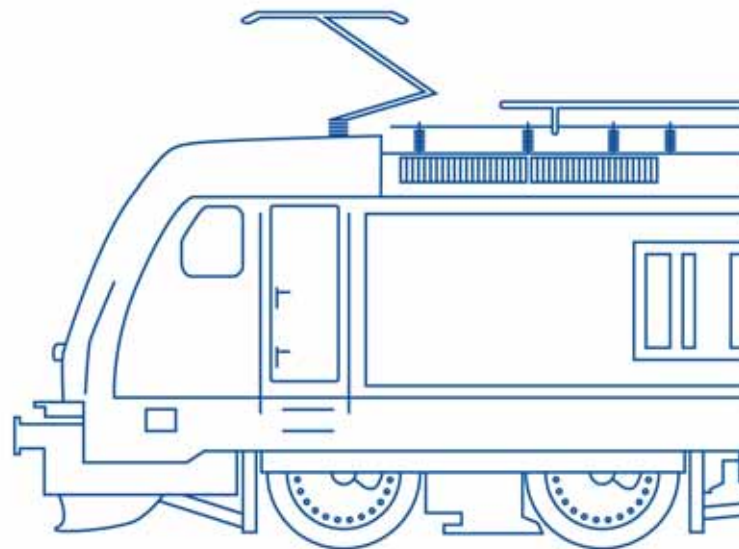
Klíčovým trhem zůstává Čína s obratem ve výši 491 milionů USD (46 procent), dalších 30 procent vyprodukoval zbytek Asie.

— inzerce —

WE TAKE THE PORT
... TO THE HINTERLAND

Experience maritime
logistics in Munich!
transport logistic
May 5–8 2015
Neue Messe, Munich
Hall B3, Stand 209/310
www.hhla.de/tl15

HHLA
HAMBURGER HAFEN UND LOGISTIK AG



PR
AIMTEC

VÝROBA AUTORÁDIÍ ŘÍZENÁ JAPONSKÝM SYSTÉMEM ASPROVA

Pardubický závod společnosti Panasonic Automotive & Industrial Systems bude plánovat produkci svých výrobků (Infotainment) japonským systémem APS Asprova. Systém implementuje plzeňská společnost AIMTEC a. s. výhradní dodavatel Asprova na českém a slovenském trhu. Hlavním přínosem by měla být možnost simulace výrobního plánu, synchronizace výrobních procesů, přesnější fronta práce pro jednotlivá pracoviště, kontrola správnosti a snadná úprava vytvořeného plánu.

Panasonic Automotive Systems Czech, s. r. o., hledal takové APS řešení, které by umožňovalo střednědobé plánování a simulaci kapacit v časovém horizontu tří měsíců, opti-



Foto: AIMTEC

malizaci pořadí na hlavních procesech, standardizaci procesu plánování a ověřování dostupnosti materiálu. Ve výběrovém řízení uspěla společnost AIMTEC a. s., která představila komplexní řešení pro pokročilé plánování výroby pod názvem Asprova.

Hlavním požadavkem společnosti Panasonic Automotive Systems Czech, s. r. o., bylo, aby nový systém pokrýval v první fázi plánování výroby na hlavních procesech MAIN, PCB a SMT (Surface Mount Technology). SMT představuje postup, kdy se vývody elektronických součástek pájejí přímo na povrch plošného spoje. APS Asprova bude plně integrován na stávající informační systém SAP. Aimtec poskytne společnosti i další služby v podobě nezbytných úprav vstupních dat a vývoje interfacu.

Přínosy APS Asprova

Nasazením plánovacího systému APS Asprova získá společnost Panasonic možnost simulace plánovacího procesu, kontroly správnosti plánu a efektivní publikace plánu do výroby. Zároveň bude zajištěna snadná úprava plánu pro pokrytí hlavních výrobních procesů a dalších podprocesů.

Projekt odstartoval v lednu 2015 podpisem smluv mezi společnostmi Panasonic a Aimtec. Ostrý provoz APS systému je stanoven na červenec téhož roku. Do budoucna se plánuje implementace modulu KPI pro výpočet ziskovosti a ostatních parametrů plánu.

Panasonic Automotive Systems Czech, s. r. o.

Panasonic Automotive Systems Czech, s. r. o., je součástí Automotive & Industrial Systems Company společnosti Panasonic Corporation. Pardubická pobočka Panasonic dodává autorádia a audiotechniku pro největší světové automobilky Audi, Daimler, Ford, GM, Honda, Porsche, Renault, Suzuki, Škoda a Toyota včetně kolínského výrobce TPCA a VW. Roční produkce pardubické továrny na autorádia překročila v loňském roce 3 000 000 kusů autorádií.

(pr)

IKEA

IKEA SE STALA NOVÝM NÁJEMCEM V OSTRAVA BUSINESS PARKU

Společnost Contera Management dokončila výstavbu nového výdejního skladu společnosti IKEA Česká republika o celkové velikosti zhruba 4500 metrů čtverečních v nové fázi Ostrava Business Parku v části Kunčičky. Externí výdejní sklad otevřel v polovině dubna. Při hledání vhodného prostoru pomáhal průmyslový tým Cushman & Wakefield, který zorganizoval developerský tendr.

„IKEA Česká republika potřebovala moderní a reprezentativní sklad v blízkosti svého obchodního domu. Umístění a možnost nové výstavby na míru, kterou Contera nabídla, splnila veškeré technické a časové požadavky. Jedná se o první externí výdejní sklad pro obchodní dům IKEA v Ostravě,“ uvedl Laurent Jechoux, senior konzultant v průmyslovém oddělení společnosti Cushman & Wakefield.

Contera tímto skladem pokračuje s rozvojem parku a revitalizací původního brownfieldu. Ostrava Business Park má nyní zhruba 21 tisíc metrů čtverečních zastavěných ploch a umožňuje výstavbu dalších 40 tisíc metrů čtverečních.

Nájemci mění zanedbaný brownfield

„S projektem Ostrava Business Park se lokalita Ostrava-Kunčičky výrazně proměnila,“ řekl Dušan Kastl, partner a project development manager ve společnosti Contera. „Původně zanedbaná brownfieldová lokalita se mění zejména díky klientům, jako je společnost IKEA ČR, kteří jí tak dali šanci na další rozvoj. V letošním roce přivítáme několik dalších klientů. Ve druhém čtvrtletí 2015 bude

zahájena výstavba minimálně dalších 15 tisíc m², pro které jsou již zajištěni budoucí nájemci,“ dodal Dušan Kastl.

Švédská společnost IKEA má v České republice čtyři obchodní domy a nyní provozuje tři výdejní sklady. „Díky novému výdejnímu



Foto: Cushman & Wakefield

skladu se výrazně zvýší dostupnost našich produktů a bytových řešení i komfort nakupování,“ vysvětlil Lubomír Zákopčan, ředitel obchodního domu IKEA Ostrava. „Jedná se o největší rozšíření našeho obchodního domu od jeho otevření v roce 2001. Je spojené s celkovou investicí ze strany IKEA ve výši několika desítek milionů Kč.“

(pat)

inzerce



TRENDY AUTOMOBILOVÉ LOGISTIKY

TAL2015

9. červen 2015 Praha

Národní technická knihovna, Balingův sál



www.tal.aimtec.cz

inzerce

EASTLOG 2015

18. ROČNÍK, 21.-22. 5., PRAHA

technologie, procesy, služby...

VAŠE LOGISTIKA V LETECH 2015-2020

... a také

HRANICE PŘESTÁVAJÍ
EXISTOVAT - DOPAD NA LOGISTIKUZVLÁDNUTÍ LOGISTIKY
EXPANDUJÍCÍCH E-SHOPIŮ

8 SEELOG
SEELOG - jeden z nejpoptávanějších bodů programu kongresu EASTLOG, návštěvy logistických center. Účastníci mají na výběr z několika exkurzí komaných během druhého kongresového dne, na kterých se seznámí s logistickými procesy vybraných společností.



1 TRENDLOG
TRENDLOG 2015 se bude věnovat hlavním trendům v logistice a supply chain managementu. Tradičně nevynímá oblast maloobchodní distribuce.



2 ESHOPLOG
ESHOPLOG 2015 - půldenní konference zaměřená na problematiku logistického zajištění internetového obchodu.



3 PRODLOG
PRODLOG - workshop věnovaný logistické podpoře výroby se bude věnovat efektivitě logistiky ve výrobních podnicích se zaměřením jak na větší, tak i na střední a menší výrobní firmy.



7 BUSINESSLOG
DESET MINUT PRO ÚSPORU A EFEKTIVITU
Desetiminutová „speed-dating“ setkání v rámci kongresu EASTLOG 2015, kde si logističtí specialisté vyslechnou v krátkosti a bez závazků nabídku partnerů kongresu. Obě strany se mají šanci sejit na neutrální půdě a zjistit, zda najdou prostor pro svou vzájemnou spolupráci.



6 HRLOG
HRLOG - seminář zejména pro HR manažery logistických společností, ale i pro všechny logistické manažery, kteří se intenzivně zabývají problematikou lidských zdrojů.



5 PHARMALOG
PHARMALOG - workshop orientovaný na logistiku ve zdravotnictví. Cílovými skupinami jsou jak management distributorů a výrobců léčiv, tak i lidé zodpovědní za logistiku velkých nemocnic.



4 PACKLOG
PACKLOG - půldenní fórum zaměřené na obalová řešení a technologie doprovází výstava nových typů obalů a obalových systémů pro logistiku. Praktické ukázky obalových řešení poskytnou inspiraci jak zefektivnit logistiku firem; účastníci fóra současně získají přehled o globálních a lokálních trendech v oblasti transportních obalů.

SPOJTE SVOJE JMÉNO S NEJVĚTŠÍM LOGISTICKÝM KONGRESEM V ČR!

KONTAKT:

LENKA BARANOVÁ, project manager,
tel.: +420 605 296 744, e-mail: lenka.baranova@ataz.cz, www.eastlog.cz

Akce organizována skupinou

ATAZ logistics



SPOLEČNOST ČSAD MĚLNÍK PŘEVZALA PĚT STRALISŮ

Společnost Iveco Czech Republic, a. s., předala v březnu v Loděnici u Berouna prostřednictvím svého dealera Komersia Auto, s. r. o., pět tahačů Iveco Stralis firmě ČSAD Mělník. Tři z nich byly v konfiguraci 4 × 2 a dva v provedení 6 × 2/4.

Tři vozidla Hi-Way AS440S48 TP v konfiguraci 4 × 2 mají motor Cursor 11

lehlivost vozidel, tak i komfortní vybavení kabiny, které řidiči oceňují," řekl při převzetí vozidel vedoucí oddělení kontejnerové přepravy ČSAD Mělník Vlastimil Chlumský.

* * *

ČSAD Mělník, a. s., pokračuje v téměř padesátileté tradici v oboru dopravy státního podniku ČSAD KNV Praha, dopravní závod 108 Mělník. Společnost ČSAD Mělník, a. s., se transformovala v roce 1997 z ČSAD-AB, s. r. o., která

vznikla privatizací státního podniku v roce 1993. Společnost se zaměřuje na přepravu v rámci České republiky i do Evropy, a to zejména do severní a střední Itálie se specializací na kontejnerové přepravy.

Společnost Komersia Auto, s. r. o., patří již více než 20 let k největším dodavatelům nákladních vozidel značky Iveco na český trh. Společnost má servisní a prodejní centra v Loděnici u Berouna, Chomutově, Chebu a Nýřanech. Do skupiny Komersia Group patří od roku 2009 půjčovna osobních a užitkových vozidel Orange Rent Car se sídlem v Praze Braníku.

Společnost Iveco Czech Republic, a. s., spadá pod skupinu CNH Industrial N.V., která zastřešuje řadu známých značek, jako například: Case IH, New Holland Agriculture a Steyr (výrobce traktorů a zemědělských strojů); Case a New Holland Construction (výrobce stavebních strojů); Iveco (výrobce užitkových vozidel); Iveco Bus a Heuliez Bus (výrobce autobusů); Iveco Astra (výrobce důlních a stavebních vozidel); Magirus (výrobce požárních vozidel); Iveco Defence Vehicles (výrobce vozidel armádní a civilní obrany) a FPT Industrial (výrobce motorů a převodovek). (lan)



Foto: Iveco

o výkonu 353 kW (480 k), který emisní normy Euro 6 dosahuje pomocí technologie Hi-eSCR only; převodovka je dvanáctistupňová, automatizovaná Eurotronic. Vozidla mají také nezávislé teplovzdušné plynové topení a zastavěný kompresor pro vyprazdňování kontejnerů v úpravě ADR EX III pro přepravu nebezpečných látek.

Zbývající dvě vozidla Stralis Hi-Way AS440S50 TXP s konfigurací podvozku 6 × 2/4 (dvě říditelné nápravy) mají motor Cursor 13 o výkonu 368 kW (500 k), který limitů normy Euro 6 dosahuje opět pomocí technologie Hi-eSCR only). Vozidla mají automatizovanou dvanáctistupňovou převodovku Eurotronic a in-tardér. A mají taktéž speciální výbavu – úpravu ADR EX III pro přepravu nebezpečných látek.

„V současné době máme v našem vozovém parku 23 vozidel značky Iveco, přičemž celkově naše společnost odebrala na 130 nákladních vozidel a 120 autobusů značky Iveco. Nákladní vozidla Iveco se osvědčila v režimu kontejnerové přepravy nebezpečných látek. Důvodem pořízení je nahrazení starších tahačů novými vozidly, přičemž pro značku Iveco hovoří jak nízké provozní náklady a spo-

Myslí někdo na to, že nemohu být současně na více místech?

KRONE
We Deliver the Future
www.krone-trailer.com/service/

Jsme to my.

S Krone Telematics máte náves i náklad pod dohledem na každém kilometru: poloha, stav, teplota. Kdykoli pohodlně k vyvolání online. Šetří váš čas, peníze i nervy navíc ukazuje vašim zákazníkům, že jste ten správný partner.

Telematics Award 2012

ČESMAD Bohemia: Pozor na změny při přepravách do Turecka. V dubnu Praze na ministerstvu dopravy se uskutečnilo bilaterální česko-turecké jednání. Turecká delegace zde oznámila, že liberalizace přeprav vozidly do 3,5 tuny užitečné nebo 6 tun celkové hmotnosti je v rozporu s právem. Dopravci by proto měli mít s sebou pro jistotu příslušné povolení. Turecko také v rozporu s dohodami i obecnými pravidly vyžaduje, aby u přeprav, kde odesílatel je ve třetím státě, řidiči předkládali třetízemní povolení. Je proto vhodné mít je sebou v záloze, nicméně každý takový případ je třeba ihned hlásit Sdružení ČESMAD Bohemia, respektive ministerstvu dopravy. www.prodopravce.cz

EASTLOG 2015 ODHALIL KLÍČOVÉ MLUVČÍ A TÉMATA SVÉHO PROGRAMU

Největší logistický kongres v ČR se zaměří na budoucnost logistiky v příštích pěti letech. V rámci prvního dne kongresu EASTLOG, jehož 18. ročník se uskuteční ve dnech 21. a 22. května 2015, vystoupí v hotelu Aquapalace Hotel Prague v Čestlicích řada odborníků z významných společností i nezávislých expertů. Přednášet a diskutovat budou o logistických trendech ve firmách a obecně o logistickém prostředí v následujících pěti letech i o rozvoji e-shopů a globalizaci jako faktorech významně ovlivňujících logistiku.

Hlavní programovou část kongresu tvoří sekce TRENDLOG. Tématu logistiky v automotive, tedy vizím a trendům v této oblasti či budoucnosti spolupráce s dodavateli, se ve svém vystoupení bude věnovat David Strnad ze společnosti ŠKODA AUTO. Na problematiku práva v dopravě a zasilatelství, změny podle nového občanského zákoníku i předpokládaný vývoj právní úpravy dopravy a zasilatelství se zaměří Pavel Sedláček z advokátní kanceláře Machytková, Sedláček, Vaca & spol.

Kongres letos bude hostit hned několik diskusí. Předmětem první z nich budou „klíčové otázky pro logistiku retailu a FMCG“, kde účast již přislíbili zástupci společností Billa, Tesco nebo Coca-Cola, druhá se soustředí na developerský problém,

„zda bude v čem a s kým dělat logistiku“. Účastníci kongresu se mohou těšit i na debatu nejvyšších zástupců předních logistických organizací o postavení a budoucnosti logistiky v ČR.

V sekci E-SHOPLOG, která měla na kongresu premiéru v loňském roce, vystoupí letos jako hlavní řečník Radek David ze společnosti Logicon. Tématem prezentace bude efektivní design skladu pro e-shop, konkrétně jaká specifika s ohledem na potřeby distribuce elektronického obchodu mají specializovaný e-shopový sklad i sklad pro multikanálovou distribuci. Pouze respektování těchto specifik při designu skladu přináší potřebnou efektivitu. Dal-

ším tématem konference E-SHOPLOG bude diskuse o komunikaci e-shopů s dodavateli.



Foto: ATOZ

V rámci sekce PACKLOG bude jako klíčový mluvčí přednášet Bohuslav Černý ze společnosti Schoeller Allibert. Účastníci se dozvědí, že i obal může z určitého úhlu pohledu

generovat zisk, a je tedy velmi přínosné chápat jej jako výrobní prostředek. Nasazením správného obalu lze snížit náklady související s jeho používáním, a vygenerovat tak zisk, popřípadě zvýšit konkurenceschopnost.

Informační podpora procesů logistické obsluhy výroby bude tématem přednášky Josefa Černého ze společnosti ICZ v kongresové sekci PRODLOG. Efektivní logistická obsluha výroby vyžaduje synchronizaci materiálových a informačních toků i kvalitní informační podporu všech fází logistického řetězce, která se často neobejde bez spolupráce více informačních systémů. Workshop se dále bude zabývat možnostmi zefektivně-

ni manipulace s materiálem i výrobky v prostředí výroby.

Náborové trendy a talent management v logistice budou předmětem vystoupení lektorky a konzultantky Terezy Seidlerové v rámci „personalistické“ sekce HRLOG. Nejen specialisty na lidské zdroje jistě zaujme, jak získávat, rozvíjet a udržet talenty ve firmě, co znamenají pojmy emočně inteligentní organizace a talent management nebo jaký vliv má prodloužení pracovní délky života na práci s talenty. Hovořit se bude i o významu odborných a sociálních kompetencí či chápání náboru jako součásti HR marketingu.

Podrobnosti o programu budou i nadále průběžně zveřejňovány na stránkách www.eastlog.cz, kde se zájemci o účast mohou zároveň registrovat.

Pro bližší informace kontaktujte: ATOZ Logistics, Lenka Baranová, project manager, mobil: +420 605 296 744 lenka.baranova@atoz.cz www.eastlog.cz

PR

ČD CARGO

ROZSÁHLÁ VÝLUKOVÁ ČINNOST PŘINÁŠÍ NOVÉ PŘÍLEŽITOSTI

Rozsáhlá výluková činnost probíhající v posledních letech na železniční síti ve správě SŽDC, s. o., sice dopravcům přináší řadu komplikací, ale zároveň představuje značný přepravní potenciál. Na místa staveb či rekonstrukcí je nutné dopravit poměrně velký objem materiálu, ať už šterku, betonových prazců, sloupů, případně dalšího materiálu.

Příležitost dostat se k novým přepravním objemům samozřejmě využila i akciová společnost ČD Cargo a svým zákazníkům nabízí nejen železniční přepravu, ale komplexní logistické řešení, včetně zajištění vykládky apod.

niční tratě Pardubice - Hradec Králové. Dne 4. března 2015 se ve stanici Žďárec u Skutče, konkrétně na vlečce Skanska, a. s. - kamenolom Zárubka, uskutečnila nakládku první 20vozové soupravy vozů Ua (Dumpcar) se šterkodrtí pod šterkovou lože. V dalších dnech byl nakládán podle požadavku zákazníka Skanska, a. s., i šterk. Oba substráty byly určeny na modernizaci tratě mezi Hradcem Králové a Pardubicemi. Nakládka probíhala po skupinách 10 vozů. Po spojení obou skupin ve Žďárci odjel vlak do stanice Stěblová ležící na výše uvedené trati. Odtud souprava v noci pokračovala cestou posunu na vyloučenou kolej směr Opatovice nad Labem. Zde podle pokynů zaměstnanců stavební firmy Skanska ČD Cargo provedlo vysypání materiálu. V celkem 22 vlačích pak bylo následně přepraveno více než 20 tisíc tun šterků. Přepravy probíhaly k oboustranné spokojenosti a pro ČD Cargo představují významnou referenci při získávání dalších podobných zakázek. Na zdvoukolejnění tratě jsou náležitosti ČD Cargo do-



Foto: archiv ČD Cargo

Potenciální zákazníci však nejlépe přesvědčí reference, proto se nyní podíváme na dva úspěšně zrealizované obchodní případy z poslední doby.

První šterk ze Žďárce u Skutče

Tím prvním je zajištění přepravy šterků na modernizaci, respektive zdvoukolejnění želez-

pravována i kolejová pole, a to ze stanic Opatovice nad Labem a Praskačka.



Foto: archiv ČD Cargo

Modernizace kolejí probíhá i v Českém Těšíně

Dalším neméně úspěšně zrealizovaným obchodním případem byla na počátku dubna přeprava šterku z kamenolomu v Jakubčovicích nad Odrou do Českého Těšína s určením na modernizaci kolejí v železničním uzlu Český Těšín. První prázdná souprava čítající 20 vozů Ua (Dumpcar) odjela z Ostravy na nakládku 8. dubna 2015 časně ráno. Soupravu doprovázela posunová četa ČD Cargo, která se podílela na nakládce vozů na vlečce. Po šesti hodinách pobytu na vlečce EUROVIA odjel první vlak (1600 tun) do stanice Český Těšín. ČD Cargo pak pro zákazníka IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc zajistila noční vykládku. Ihned po vykládce odjela prázdná

souprava zpět do Jakubčovic nad Odrou. Rovněž druhý ložený vlak dojel do svého cíle v pořádku a včas.

V souvislosti s čilým stavením ruchem připravilo ČD Cargo pro své zákazníky ještě jednu nabídku, a to na zajištění přeprav odpadů, včetně uložení hlíny, stavebních sutí a šterkopísků nevhodných k dalšímu využití při stavebních pracích. Využit lze již jmenované vozy Dumpcar nebo také kontejnery Innofreight XL. Příkladem úspěšného nasazení kontejnerů Innofreight může být probíhající realizace přepravy stavebních sutí z Karlových Varů na místo uložení do Mydlovar (stanice Divčice).

Podrobnější informace lze nalézt na www.cdcargo.cz/stavebniny nebo je možné kontaktovat přímo obchodní manažerku Ing. Jolanu Liškovou (+420 602 592 970; e-mail: jolana.liskova@cdcargo.cz).

Michal Roh

ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ KORIDORY

ČR PŘISTOUPILA KE KORIDORU SEVERNÍ MOŘE – BALT

V polovině dubna došlo k završení schvalovacího procesu Evropskou komisí a k přistoupení České republiky k nákladnímu koridoru Severní moře - Balt. ČR se tak po více než dvou letech příprav stává plnohodnotným členem tohoto koridoru označovaného jako RFC 8. Informovala o tom Správa železniční dopravní cesty (SŽDC).

Železniční trať Praha - Kralupy nad Vltavou - Děčín - Drážďany s pokračováním dále na Hannover je nyní novou větví koridoru Severní moře - Balt s nezanedbatelným významem pro rozvoj kombinované dopravy i našich terminálů, které tímto získávají výhodné napojení na severoněmecké přístavy i přístavy Rotterdam a Antverpy. Pro české dopravce operující mezi ČR a severomořskými přístavy a Porúřím znamená toto přistoupení příležitost získat přístup k tzv. předpřipraveným trasám, jež jsou na každém z nákladních koridorů konstruovány a zájemcům z řad dopravců a přepravců jediným kontaktním místem koridoru (tzv. C-OSS) nabízeny. Jejich smyslem je na koridorových tratích garantovat souvislou a rovnoměrnou kapacitu pro vlaky nákladní dopravy (přednostně těm, které překračují alespoň jednu státní hranici) a tím přispět ke zrychlení, zvýšení spoleh-

livosti a celkové výkonnosti nákladní železniční dopravy s pozitivním vlivem na konkurenceschopnost železnice jako celku. Přistoupení ČR k RFC Severní moře - Balt je tedy krokem k vyšší propojenosti Evropy i příležitostí pro další posílení úlohy železnice na těchto klíčových relacích.

Evropský parlament definoval devět nákladních koridorů

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 913/2010 definovalo v roce 2010 devět železničních nákladních koridorů (RFC / rail freight corridors), kterými se na území EU vytváří železniční síť pro konkurenceschopnou nákladní dopravu. Tato síť tzv. nákladních koridorů má za cíl v rámci EU zvýšit podíl environmentálně šetrnější železnice na přepravním trhu a podpořit rozvoj vnitřního trhu v oblasti nákladní dopravy. Čes-

kou republikou, která tradičně leží na křižovatce důležitých evropských tras, až dosud procházely tři z devíti evropských koridorů. Koridor RFC 5 (Balt - Jadran), RFC 7 (Orient/Východo-středomořský) a RFC 9 (Česko-slovenský, zkr. CS koridor). Žádný z těchto koridorů však ČR dostatečně nenapojoval na státy západní Evropy. ČR a země RFC 8 (BE, NL, DE, PL, LT) proto vyvinuly společné úsilí vůči Evropské komisi a společně s Polskem požádaly o rozšíření tohoto koridoru o novou jižní větev, která k tomuto koridoru připojuje vedle ČR také oblasti Dolního a Horního Slezska, jež se rovněž vyznačují silnými hospodářskými vazbami na průmyslovou oblast Porýní a severomořských přístavů. ČR se tímto stává místem propojení koridorů 7, 8 a 9.

(tj)

www.rne.eu/rail-freight-corridors-rfcs.html

MODERNIZACE TRATI

Z PLZNĚ DO DOMAŽLIC VE STÁVAJÍCÍ STOPĚ

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) počítá s modernizací tratě Plzeň - Domažlice v současné stopě. Oprava trati zhruba za 9,5 miliardy Kč zvýší rychlost vytížených vlaků směrem na Mnichov. Díky tomu, že povede na většině území po současných kolejích, budou nutné pouze menší zábery kvůli stavbě protihlukových stěn a trakčních stožárů.

„Trať by se měla v letech 2019 až 2025 celá elektrifikovat. Téměř v celé délce bude nadále jednokolejná,“ uvedl Pavel Paidar ze SŽDC. Tato varianta modernizace trati Plzeň - Domažlice - státní hranice SRN, která se někdy nazývá III. odbočný tranzitní koridor, odpovídá plánům bavorské strany, která zmodernizuje hlavně části od hranic za Řezno. Další část do Mnichova už je podle krajského radního pro dopravu Jaroslava Bauera hotová. Na české straně by vlaky jezdily většinou 100 až 140 km/h, pendolino až 160 km/h. Doba jízdy z Plzně do Domažlic se zkrátí o třetinu na 35 minut.

Ve schváleném krajském územním plánu zůstanou jako územní rezerva pozemky na novou vysokorychlostní trať Plzeň - Domažlice - státní hranice pro vlaky s rychlostí až 200 km/h. Podle zástupců kraje

i SŽDC by se ale stavba mohla uskutečnit až ve vzdálené budoucnosti. „Zatím je nerealizovatelná. Váže se na to dohoda s německou stranou a rozsáhlé úpravy na jejich území,“ řekl Paidar. „Teď jsme před schválením studie proveditelnosti optimalizace trati ve stávající stopě, která bude hotová v dubnu 2015. Pak poběží schvalovací řízení na ministerstvu dopravy, což by mělo být letos,“ uvedl Paidar. Doufá, že SŽDC už ve druhé polovině roku zpracuje projekt pro územní řízení pro vytípané úseky, protože připravovat stavbu najednou nelze. O postupu příprav bude investor starosty informovat.

Nový úsek trati vznikne jen u Plzně z Nové Hospody do Zbúchu, kde není zástavba. Dvojkolejně krátké úseky budou z Chotěšova do Stodu, z Radonic k Domažlicím a z Domažlic do Domažlic-města. (čtk)