



KLUB LOGISTICKÝCH MANAŽERŮ

foto: Martin Mašín

Pravidelná snídane Klubu logistických manažerů se v březnu konala na tradičním místě v hotelu Mövenpick. Za téma diskuse členové KLM zvolili intermodální a kombinovanou dopravu, zajímavá beseda se protáhla až do poledne.



KLUB
LOGISTICKÝCH
MANAŽERŮ



Názor KLM:

KOMBINOVANÁ DOPRAVA: STÁT SE MUSÍ K TÉMATU POSTAVIT ČELEM!

Bez státu to nepůjde, shodli se členové KLM. Pokud se nemají čeští dopravci dostat do červené knihy ohrožených druhů, musejí získat státní podporu na pořízení nákladních speciálních jednotek využívaných v kombinované dopravě. Takto stát podpoří třetí pilíř rozvoje tohoto moderního konceptu. První – železniční infrastruktura – je v ČR na dobré úrovni a v určitých aspektech (například světlá výška mostů) překvapivě převyšuje infrastrukturu v některých západoevropských státech. Ve druhé oblasti, budování terminálů, máme rezervy. Nejnaléhavější se však jeví rychlá podpora pro pořízení přepravních jednotek a s ním spojeným zapojením domácích firem do západoevropského klubu kombi dopravců. Uvědomme si, že tento klub má za sebou třicetiletou historii s masivní systematickou podporou států. Pro českého dopravce je těžké do něj se dostat, na záda mu přitom funí dopravní firmy z východu s nižšími náklady a velkou chutí převzít kapacitu uvolněnou po společnostech, které se na trhu neudržely.

Proto by bylo dobré, aby loňská dotace na pořízení přepravních jednotek českými firmami nebyla poslední. Investice se vrátí nejen ve zlepšené kvalitě životního prostředí, ale především v životaschopnosti a prosperitě dopravních společností.

Partner Klubu logistických manažerů

SYSTÉMY LOGISTIKY

První jarní setkání Klubu logistických manažerů patřilo tématu intermodální a kombinované dopravy. Zúčastnilo se ho šest diskutujících: Vladimír Fišer (BOHEMIAKOMBI), Peter Foltinský (Nordisk Transport Rail), prezidentka KLM Miroslava Jechoux (ND Logistics CZ), Josef Melzer (M+L LOGISTIK), Tomáš Novotný (PointPark Properties) a Kamil Slavík (Hypera Management).

Debatu zahájil Václav Fišer popisem aktuálního stavu ve středovýchodní Evropě: rozvoj kontinentální kombinované dopravy je zde na samém počátku a ve srovnání se západní Evropou má zpoždění plných třicet let. Pokračoval výčtem základních předpokladů, které jsou pro rozvoj nezbytné: vybudování terminálů s volným nediskriminovaným přístupem pro všechny zákazníky – operátory a silniční dopravce. Za druhé nutnost dovybavení silničních dopravců speciálními přepravními jednotkami použitelnými jak pro silnici, tak pro železnici (výměnné nástavby, tankové kontejnery, manipulovatelné návěsy). A nakonec zavedení linek kombinované dopravy, které jezdí v pravidelném taktu a zaručují spolehlivost a rychlost přepravy pro silniční dopravce. „Tyto předpoklady nejsou dosud splněny,“ vysvětlil Vladimír Fišer, přitom popsal pozitivní momenty svědčící o „blyškání se na časy“: vybudování neutrálního terminálu evropského významu v Lovosicích, odkud jako z prvního překladiště v ČR fungují linky ve směru na západ.

Důvodem k optimismu může být také lepší koordinace zainteresovaných subjektů se zájmem o kombinovanou dopravu. Představitelé sdružení autodopravců ČESMAD Bohemia, Svazu dopravy a společnosti ČD Cargo podepsali

společnou výzvu adresovanou Ministerstvu dopravy ČR deklarující společný zájem a potřebu posílení přechodové infrastruktury mezi silnicí a železnici a vytvoření vhodných podmínek pro provoz tohoto moderního a ekologického konceptu.

V jeho dalším rozvoji brání nejen nedostatečná infrastruktura, ale také dosud panující obavy z nového typu businessu (ze strany potenciálních provozovatelů a samozřejmě zákazníků) i rozšířené mýty a klíše o nespolehlivosti železnice. Diskutující se shodli, že rozhodující vliv na další rozšiřování tohoto typu služby budou mít obchodníci desítek a stovek přepravních společností v ČR, které dokážou přesvědčit své klienty o výhodách kombinované dopravy a zároveň budou představovat i silnou páku na stát, jehož účast je pro tuto svého druhu revoluci v dopravě nezbytná.

A jaké přínosy může klientům kombi nabídnout? Kromě posílení image společnosti jako ekologicky a společensky zodpovědného subjektu jsou tu i hmatatelné výhody. Pokud má koncový zákazník smluvního dopravce, který mu umí nabídnout službu jak na silnici, tak alternativně po železnici, získává výhodu diverzifikace přeprav a eliminace výpadku v případě ochromení jednoho či druhého systému. Vše má navíc zastřešené jedním dodavatelem. „Kombinovaná doprava je schopná přepravit stejný objem zboží s menším počtem personálu,“ doplnil Josef Melzer.

Tématu intermodální dopravy bude věnován speciální workshop na kongresu středoevropské logistiky a dopravy EASTLOG 2010.



VLADIMÍR FIŠER:

„Důkaz životaschopnosti kombinované dopravy přinesla krize: zatímco silniční přeprava v prvním roce krize zaznamenala propad o 20–40 % a železniční o 22 %, u kontinentální kombinované dopravy to bylo pouhých 3,5 %.“

JOSEF MELZER:

„Kombinovaná doprava má samozřejmě svoje limity: pokud by česká železnice měla převzít pouze 5 % přeprav realizovaných po silnici, podle odhadů by musela navýšit svoji kapacitu o 50 %.“



VLADIMÍR FIŠER,
JEDNATEL,
BOHEMIAKOMBI

„KOMBINOVANÁ DOPRAVA ZAČÍNÁ BÝT ZAJÍMAVÁ OD SEDMI SET KILOMETRŮ.“

„Provozování linek kombinované dopravy pouze v rámci ČR na vzdálenost okolo 400 km postrádá ekonomický smysl – není dostatečně efektivní. Linky začínají být zajímavé od 700–800 km. Vzdálenost tisíc 1000 km je optimální – takovou vzdálenost již není silniční dopravce schopný pokrýt jednodenním výkonem. Musí se rozhodovat, zda poslat dva řidiče, řešit situaci přestávkami nebo tzv. přepřahovou technologií, kdy si náklad v půli cesty přebírá jiný silniční tahač. A kombinovaná doprava vlastně není nic jiného než obdoba přepřahové technologie, kdy železnice silničnímu dopravci náklad při přepřahu odveze o 700 km...“



MIROSLAVA JECHOUX,
CEO CZ AND SK,
ND LOGISTICS CZ

„STÁT SI CHRÁNÍ SVOJE PRIORITY A ZÁJMY.“

„V minulosti jsem se podílela na přípravě francouzské studie o stavu infrastruktury pro intermodální dopravu ve střední a východní Evropě. Již tehdy existovala vize evropské sítě kombinované dopravy, mapovaly se možnosti a limity české infrastruktury, studie dokonce obsahovala kalkulace nákladů na rozšíření infrastruktury. Francie se měla stát garantem koncepce intermodálního propojení západní a východní Evropy. Avšak Německo plán odmítlo, neprálo si prodloužení trasy francouzských rychlovlaků přes své území.“



KAMIL SLAVÍK,
JEDNATEL,
HYPERA MANAGEMENT

„PRAHA MÁ ŠANCI SE STÁT PŘEKLADIŠTĚM AIR CARGA PRO CELOU STŘEDNÍ EVROPU.“

„Intermodální doprava má budoucnost také v letectví. Stává se součástí supply chainu i v pravidelných dodávkách a již nikoli pouze v tzv. emergency segmentu. V této době např. vrcholí přípravy dalších linek z Dálného východu, od dubna přibudou další tři frekvence z Číny, celkem tak bude do Prahy létat šest spojů týdně velkokapacitním Boeingem 747-400F. Za významné pro další rozvoj odvětví v tomto regionu považují před časem zřízené IATA cargo centrum, tzv. BSP, které kromě finančních a zúčtovacích služeb umožňuje firmám z oboru mít detailní přehled o dění a statistikách v této oblasti. Víme například, že i z ČR je silný exportní potenciál ve směru Čína i Dálný východ. Nejde tedy jen o importní trend. Rozvoj air carga přitahuje také další firmy, které nabídnou přímou kapacitu již testují a, jak věřím, efektivně využijí. Praha má dobře našlápnuto stát se překladištěm air carga pro celou střední Evropu.“



PETER FOLTINSKÝ,
VEDOUcí REPREZENTACE,
NORDISK TRANSPORT RAIL

„NIKDO SI NEDOKÁZAL PŘEDSTAVIT, JAK TENTO SYSTÉM MŮŽE BEZCHYBNĚ FUNGOVAT.“

„Systém přeprav kontejnerů a návěsů Hamburk–Lovosice využíváme velice úspěšně od jeho vzniku, a to přes počáteční pochybnosti u příjemců zboží (chemikálie v cisternových kontejnerech), kteří považovali železnici z hlediska dodacích termínů za ne zcela spolehlivý prostředek. Důkladná příprava a kooperace s příjemci zásilek, od kterých máme průběžně k dispozici online informace o stavu zásob, naopak umožnily nejenom rychlé zavedení systému a jeho efektivní využívání, ale i dosažení nemalých úspor na tzv. stojném, které tyto příjemci dříve platili železnici za překročené doby cizích vozů na jejich vlečkách. Koordinace všech komponentů umožnila garantovat dodávky just-in-time a úplně odstranit nedodržení pobytových norem vozů.“



TOMÁŠ NOVOTNÝ,
VÝKONNÝ ŘEDITEL PRO ČR,
POINTPARK PROPERTIES

„FIRMY BUDOU MUSET PŘEVZÍT PLNÉ GARANCE ZA PŘEPRAVY.“

„Zásadním faktorem, zda se podaří přepravcům v režimu kombinované dopravy přesvědčit zákazníky, bude nabídka plného převzetí garancí za přepravu. V případě zpoždění bude podle mého názoru přepravce povinen převzít plnou zodpovědnost podobně jako společnosti v našem odvětví, pokud nedodají stavbu v dohodnutém termínu.“



JOSEF MELZER,
JEDNATEL,
M+L LOGISTIK

„ČEŠTÍ DOPRAVCI SE BUDOU MUSET NAUČIT VÍCE SPOLUPRACOVAT.“

„Budoucnost kombinované dopravy mají v rukou sami dopravci. Musejí změnit vzájemný přístup a umět se domluvit, protože tato činnost vyžaduje širokou spolupráci. Pro mnohé tato spolupráce – v rámci ČR i Evropy – je bohužel stále těžko představitelná. Tento byznys dále souvisí i s ochotou částečně se zříci nějakých výkonů, za to ovšem získat dlouhodobé výhody plynoucí z kombinované dopravy; něčeho se vzdát a za to něco získat. Další problém spočívá v jisté asymetrii potenciálních českých a zahraničních partnerů v kombinované dopravě. Mezi českými dopravci panuje obava navázat partnerství se zahraničními subjekty k provozování kombinované dopravy. Bojí se, že je partner po čase z byznysu vytěsni z pozice silnějšího subjektu s třicetiletou historií a zkušeností s tímto typem dopravy. V kombinované dopravě záleží na objemech, proto je třeba se orientovat na větší zákazníky. A je tu opravdu riziko, že projekt, který za velkých investic vybudujete, převezme partner. Přitom jde o náročný projekt, u kterého se investice odepisují běžně pět let.“

INZERCE



LOGISTIKA



více informací na www.bohemiacargo.cz