

spe
ciál

logistika



Popisek. Vozové parky prošly poslední léta velkou proměnou včetně návěsové techniky. Mimo jiné díky přísnějším emisním kritériím se aktuálně zavádějí vozidla s motorem EURO 6, které produkují již jen velmi malé množství CO₂.



Foto profimedia.cz, foto na titulní straně profimedia.cz

Přílohu připravili:

Vlastimil Poliačik, editor

Jana Konvalinková, manažerka

přílohy

Logistika: Česká republika a Evropa

K posouzení vztahu logistiky v ČR a v Evropě – jež zahrnuje všechny činnosti nutně realizované pro zajištění předání výrobku nebo služby konečnému zákazníkovi – si musíme časový objektiv rozšířit na období nejméně 30 a více let. Za reálného socialismu byl totiž u nás pojem logistika zakázán. Nesměl se vykládat na vysokých a středních školách dopravního zaměření, nesmělo se o něm publikovat v odborném tisku. Při popisu praktického i teoretického zaměření logistiky se její označení všelijak formulačně obcházel, aby se vlk nažral... Logistiku stihlo stejné prokletí jako kybernetiku již od stalinských dob – šlo o buržoazní pavědy do socialismu nepatřící.

Takřka podobný osud měl v ČSSR obor spedice respektive dopravní obstaravatelství. Veškeré spediční firmy byly na počátku padesátých let znárodněny nebo vůbec zavřeny a zformoval se jediný státní speditér Čechofracht fungující monopolně pro podniky zahraničního obchodu. A přitom právě spediční firmy jsou ve světě hlavními aktéry, pokud jde o logistiku. Přitom v první polovině 20. století byla čs. spedice na vysoké úrovni, stála mimo jiné u založení

světového spedičního svazu. Čili srovnání ČSSR a Evropa koncem osmdesátých let bylo velmi tristní.

Po sametové revoluci došlo k radikální změně:

tu roce 1990 jsem měl tu čest založit Svaz spedice a skladování pro vznikající soukromé firmy (nyní má kolem 200 členů). Záhy se přejmenovává na Svaz spedice a logistiky (SSL) a logistika se stává jeho významným zaměřením. Svaz vstoupil do světové

speditérské federace FIATA. Nedlouho potom vzniká Česká logistická asociace (ČLA) nacházející odezvu zejména v průmyslových a obchod-

ČR je již součástí vyspělé Evropy, ve které je logistika pojímána jako významná hnací síla národní ekonomiky

ních sektorech, kterým je mimo jiné blízká takzvaná intralogistika a také management dodacích řetězců. V ČR otevírají své pobočky významné

světové spediční domy a zahraniční podniky středního stavu, obeznamené s logistikou, které tak napomáhají jejímu zdomácnění. Dochází k pořádání logistických konferencí a kongresů, na trhu existuje řada časopisů věnovaných logistice. ČR se stala součástí hospodářsky vyspělé Evropy, ve které je logistika pojímána jakožto významná hnací síla národní ekonomiky.

Jiří Kladiwa
Expert na mezinárodní dopravní politiku SSL

Silniční přeprava a spedice – 20 letý vývoj

Silniční přeprava a spedice si za poslední dvě dekády prošly prudkým vývojem a situace na trhu se i nadále dynamicky vyvíjí. Zatímco před revolucí veškerou silniční přepravu zajišťovala pouze jedna státní společnost, dnes je přeprava provozována od

jednotlivých živnostníků s jedním vozidlem až po nadnárodní společnosti čítající stovky vozidel ve svém vozovém parku.

V devadesátých letech byl trh silniční přepravy regulován vstupními povoleními, které vydávaly jednotlivé státy. Po vstupu ČR do EU byl tento

nástroj pro regulování trhu zrušen a čeští dopravci tak mohli dále expandovat. Jediným současným nástrojem regulace pro české dopravce je tak nařízení Evropské unie o kabotážních přepravách.

Samozřejmě s vývojem nových technologií i silniční přeprava nezů-

stává stranou. Malí dopravci sice jen stěží mohou držet krok s velkými nadnárodními společnostmi, nicméně standardním vybavením vozidel již je mobilní zařízení, které dokáže komunikovat se systémem dopravce a v návaznosti i se systémem zákazníka. >>>

Železniční spedice není zbytečným překupníkem

Na všech úrovních se poslední léta diskutuje o železniční dopravě nejen v souvislosti s podnikem ČD Cargo a jeho hospodařením. Faktem nadále zůstává, že pro vybrané druhy materiálů, surovin a zboží je železnice stále velmi důležitou součástí nákladní dopravy.

Horší je to však už, pokud se zákazník nebo podnikatel obrátí na dopravce s přáním zorganizovat přepravu po železnici. Spleť předpisů a nařízení ho může nadobro odradit od tohoto způsobu přepravy. Navíc další komplikace plynou z mezinárodní přepravy a ještě, když je třeba dodat další servisní služby jako naložení, překládku mezi dopravními obory, proclení mimo EU nebo zajištění zboží během přepravy včetně garancí.

Jsou známy případy, kdy vlivem použití nesprávného vozu nebo nesprávného směrování zásilky došlo k obrovskému nárůstu nákladů na přepravu někdy vedoucí i k dalším problémům jako zadržení zboží na cestě nebo poškození zboží.

Zkuste si představit, že i pro vývoz technologických a energetických celků do exotických zemí, jako jsou Střední Asie nebo Blízký východ, se používá s úspěchem železnice, a nejen to, ale můžeme očekávat, že přeprava bude provedena poměrně přesně na čas a bez rušivých vlivů. Navíc je možno využít i návaznou překládku na lodi v přístavech, a tak i pro nás suchozemce se využije výhod dopravních řetězců.

V poslední době se využívají stále více kombinace nových vozových tech-

nologií, kontejnerů nejen klasických, ale i speciálních včetně kontejnerů na nebezpečné zboží a i sypké suroviny.

Právě dobrá a zkušená spediční společnost, která je postavena na silném mezinárodním základu a s kolektivem zkušených pracovníků, je schopna klientům připravit jak rutinní, tak i mimořádné servisní služby. Jejím úkolem je využít železnici co nejhospodárněji. Pak klient zjistí, že použitím odborníků ze spedice mu odpadá starost o zboží, vyřizování formalit, a má k dispozici partnery pro své zboží po celé dopravní cestě a nakonec že v součtu i výrazně ušetřil na celkových nákladech.

Miroslav Chytil
Předseda pracovní skupiny SSL
Drážní klub

Námořní přepravy pro stát bez moře



Je nutno si uvědomit, že již řadu let je zahraniční obchod České republiky orientován z více než 80 procent

na evropské partnery. V současné době představuje zámořský obchod pro Českou republiku asi 13 procent z celkového zahraničního

obchodu. Přesto má Česká republika v oblasti námořní přepravy již velmi dlouhou tradici. V období mezi světovými válkami

bylo Československo jednou z osmi průmyslově nejvyspělejších zemí a vyváželo svou produkci do celého světa. >>>

Zákazník tak dostává veškeré informace o pohybu jeho zboží on-line. Elektronické zasílání dat pak patří do standardních služeb.

Velkou proměnou prošel i vozový park včetně návěsových techniky. Díky přísnějším emisním kritériím se aktuálně zavádějí vozidla s motorem EURO 6, které produkují již jen velmi malé množství CO₂. A oproti v minulosti používaným návěsům s maximální možností naložení třiceti EURO palet, jsou dnes dopravci schopni využít ložnou plochu až třicet osm EURO palet a objemu 120 cbm, s možností nakládat i do patra.

Obchodní strategie dopravců také doznala posunu. Mnohé společnosti více diverzifikují své služby a krom silniční přepravy nabízejí i více komplexnější produkty a své místo na trhu si nachází také kontraktní logistika. Portfolium přepravců se tak například rozšiřuje o skladování a distribuci k finálnímu příjemci včetně správy dokumentů.

Stále narůstající náklady v podobě vysoké spotřební daně z nafty či nesyntémové řešení mýtného systému v celé unii pak nutí dopravce v hledání vnitřních úspor. Ve snaze vyjít vstříc neustálému tlaku zákazníků na ceny pak sledujeme například stěhování vozového parku ze západní Evropy dále směrem na Východ.

Takže na jednu stranu je zde řada novinek, technických dokonalostí pro rychlou komunikaci, kvalitní vozy, na straně druhé dopravci bojují se snižováním cen za dopravu, s vysokými cenami mýtného, které někteří nepoctivci obcházejí jízdou po silnicích nižší třídy, tolik diskutovaným přetěžováním vozidel nebo nedodržením povinných bezpečnostních přestávek.

Václav Lorenc
jednatel společnosti
Lorenc Logistic,

Logistika mimo silnice – skladování

Jak napsat něco krátce

a výstižně na téma skladování, aby to odborníka nenudilo a laika zaujalo? Snad zkoušet odpovědět na otázku, která nás všechny, kteří jezdíme po dálnicích a míváme ty obrovské haly, zajímá. Co se v nich vlastně odehrává?

Velmi zjednodušeně lze říci, že jsou 3 základní kategorie, přičemž existuje spousta dalších detailů, které takto v krátkosti nelze popsat.

První možností jsou centrální distribuční sklady obchodních řetězců, které jejich prostřednictvím zásobují všechny své pobočky na určitém území. Dodavatelé v takovém případě zásobují centrum obvykle kamionovými zásilkami a úlohou takového

centra je zásilky přijmout, uskladnit, následně už po menších jednotkách zkompletovat a ve spolupráci s dopravci doručit na prodejnu. V tomto případě není rozhodující, zda jde o potraviny, drogerii, kosmetiku,

textil nebo jiné zboží.

Druhá kategorie je sklad poskytovatele logistických služeb, přičemž v jednom parku je obvykle více poskytovatelů, dokonce se velmi často dělí i o jednu halu. Logistický posky-

tovatel může obsluhovat buď jeden významný projekt, potom je hala dedikována pro konkrétního klienta. Nebo jde o tzv. multi-user sklady, kdy poskytovatel v rámci jedné haly obsluhuje více klientů podobného za-

měření (např. potraviny). Ve druhém případě je třeba velmi dbát na to, aby se zboží vzájemně tzv. sneslo. Jinými slovy je zde spousta omezení, se kterými si musí logistická firma poradit.

Třetí „základní kategorií“ je sklad výrobně-obchodní nebo čistě obchodní firmy, která si logistické služby zajišťuje vlastními silami, případně využívá služby outsourcingu logistické firmy. I zde se odehrává podobný scénář, a sice naskladňování probíhá obvykle po ucelených paletách a expedice už je různorodá a může být od zakázky velikosti kamionu až po distribuci malého kartonu.

Takže odpověď na prvotní otázku je jednoduchá, prakticky všechny haly, které potkáváme kolem dálnic, jsou „přestupní stanice“ pro zboží, které putuje od výrobců do našich domácností.

Rudolf Malý
Výkonný ředitel a předseda
představenstva PST CLC



Z pohledu dovozu tehdy šlo především o suroviny a polotovary. Tradiční cestou k moři a od moře se staly pro náš stát hlavně severoněmecké přístavy, kudy je i dnes přepravován největší objem zboží ze a do zámoří. V Hamburku získalo Československo po první světové válce na základě Versailleské smlouvy od roku 1929 propachtováno dokonce své nábreží na 99 let.

Další rozvoj v tomto oboru pro nás přerušila druhá světová válka. Krátce po ní nám bylo vráceno území v Hamburku. V období po roce 1948 objemy námořních přeprav rostly. Jedním z důvodů byl i zahraniční obchod v rámci takzvaného socialistického tábora. Největší objem byl přepravován via Hamburk. Vzrostl ale i objem přes přístavy v PLR, NDR, Adriatic a také via přístavy na Dunaji.

Československo provozovalo i dvě rejdářství – ČNP (Československá námořní plavba) a Dunajplavba (Československá plavba dunajská).

Poslední kapitolou námořních přeprav je doba současná. Je to období celosvětové převahy kontejnerové přepravy. Do a z České republiky se přepraví za rok asi 360–380 tisíc ložených TEU, unifikovaných jednotek, na které se tyto přepravy počítají. K tomu lze přičíst konvenční přepravy a hromadné zásilky přepravované v bulku (konvenční námořní tonáž), ro-ro přepravy (rolující zboží) a přepravy tankery (tekuté substráty). Hlavními zeměmi, ze kterých dnes dovážíme po moři největší objem zboží do ČR, jsou země Východní Asie. K zámořským zemím, kam se výrobky z ČR hlavně vyváží, patří USA, země Blízkého a Středního východu a opět východoasijské země. Pro řadu firem v České republice je styk se zámořím nezbytnou součástí jejich existence a pro stát důležitou součástí ekonomiky a hospodářské stability.

V zájmu konkurenceschopnosti České republiky je nezbytné, abychom měli jako vnitrozemský stát kvalitní spojení nejenom se zeměmi EU, ale i s evropskými námořními přístavy.

Jiří Štastný

Předseda pracovní skupiny SSL
Námořní přeprava

Falešní dopravci a krádeže zásilek – nový problém doby

Při nekonečném tlaku na minimalizaci nákladů vznikají modifikované formy podvodů v kamionové přepravě – například ke zcizení identity dopravců. Centrem je slovensko-maďarského pomezí, dopady lze zaznamenat v mnoha zemích Evropy včetně ČR.

Dochází ke zneužití dokladů o dopravci a informací o zásilkách – obvykle pozdě odpoledne, kdy na dodržení bezpečnostních pravidel pro zajištění přeprav není čas a kdy tlak zákazníků roste. To je „správný okamžik“ pro podvodníka k uzavření přepravní smlouvy a k přistavení vozidla (získaného zapůjčením, kombinací leasingových smluv nebo využitím přepravejů) s falešnou RZ (často odpovídající stejnému typu vozidla), s osádkou bez informací o přepravě najatou jednorázově.



Foto profimedia.cz

Po nakládce vozidlo zmizí – obvykle stihne odcizit dva až tři náklady až za mnoho milionů korun – kontakty se odmítí. Odbytová síť si poradí s každým zcizeným zbožím od knedlíků až po měděné ingoty.

Pravomoci policie končí na hranici, zločin hranice nezná. Mezinárodní spolupráce je v plenkách – na straně policie, dopravců a speditérů, pojišťoven, států.

Jaká je možnost prevence? Kontrolovat, prověřovat, ověřovat dokumenty, kontakty, reference o dopravcích, web... Důležitá je ko-

munikace mezi speditérem, dopravcem, odesilatelem, pojišťovnou.

Ověřování stojí čas a peníze. Poškozený má problémy s pojistným plněním. Zákon o ochraně osobních údajů stojí na straně zločinu a komplikuje ověřování pojistných smluv a jiných informací. Státní správa (MD ČR) problém nevidí. Jediná databáze RZ na stránkách ČKP obsahuje množství chyb, za něž odmítá nést odpovědnost. Evropská nařízení (například zřízení registru dopravců) jsou nepružná a neúčinná, v případě ČR navíc nesplněná. Velké spediční firmy tvoří vlastní bezpečnostní politiku, s ostatními nespoučují.

V rámci Svazu spedice a logistiky ČR proto působí pracovní skupina pro podvody v dopravě. Se všemi zúčastněnými subjekty usiluje o zlepšení situace – prvním krokem bylo zformulování bezpečnostních pravidel pro speditéry. Tam, kde pravidla byla aplikována, došlo ke snížení rizika zneužití přeprav.

Luboš Mervart

Předseda pracovní skupiny pro bezpečnost v dopravě SSL

Vzdělávání – budoucnost spedičního oboru

Přijmeme-li za své chápání logistiky jako vědy o řízení toků materiálu

a zboží a přidáme-li k tomu procesní přístup, vyvstává na povrch

v první řadě dynamika vývoje

jednotlivých komponent logistic-

kého řetězce, rychlé změny v jejich

propojení i v celkovém výsledku.

Úspěšný manažer, ale i výkonný disponent logistiky by se proto měl nezbytně, podobně jako například pracovníci ve zdravotnictví, celoživotně vzdělávat a rozvíjet nejen svoji původní specializaci získanou během studia na některé úrovni školy, ale měl by i sledovat a vstřebávat trendy a novinky v oborech příbuzných. Příkladem mohou být manažeři skladu studující zbožíznalectví a ochranu zboží při přepravě (balení a přebalování), disponenti leteckých přeprav rozšiřující svoje znalosti o příbuzný obor námořní sběrné služby či vedoucí železničního provozu u intermodálního operátora získávající (dodatečnou)



Foto profimedia.cz

výbavu znalostí o přepravě zboží po silnici a na moři.

Základním principem takového vzdělávání se však v současném světě absolutní dostupnosti informací stává více vysvětlení a pochopení vnitřních souvislostí logistického řetězce a schopnost – na kterékoli úrovni řízení – vysvětlit též tyto souvislosti (alespoň základním způsobem) zákazníkovi.

Zde také spatřujeme dnešní problém, ale především nejvýznamnější úkol všech úrovní specializovaného dopravního školství. Je samozřejmě

dobré, je-li absolvent SŠ, VOŠ či VŠ vyzbrojen do praktického života teoretickými znalostmi či alespoň schopností vyhledat příslušnou informaci, jelikož mnohé firmy touto znalostí podmiňují výběr a přijímání nových pracovníků. Troufám si však tvrdit, že adept s maturitou a logickým chápáním logistického procesu (pozor, „logistika“ se nerovná „logika“) bude pro logistické operátory mnohem cennější než absolvent VŠ bez této znalosti. Sem tedy musí školy napřít svoje úsilí. Zvát experty z praxe k prezentaci praktických příkladů. Zasadovat se o podporu vysílání studentů již během studia na povinné stáže u logistických firem, které by měly být za takovou činnost „odměněny“ například daňovými úlevami. Nezapomínat též na postgraduální vzdělávání svých učitelů a profesorů, aby i oni byli schopni rychlému vývoji

v logistických oborech dostatečně porozumět. Pro návod, jak postupovat, není třeba chodit daleko, některé sousední země mají tento systém propracovaný.

Hlavním garantem odborné výuky logistických oborů v ČR je bezesporu Svaz spedice a logistiky s partnerskou organizací Institutu Jana Pernera. V rámci nabízených odborných kurzů a seminářů jsou dotčeny všechny otázky spojené s dopravou a skladováním zboží včetně právního minima, pojištění, ochrany zboží během přepravy a nezbytné jazykové vybavy. Zvláštní nabídka pak představuje modifikace pro učitele SŠ a VOŠ včetně přímých kontaktů se studenty těchto škol – vstupy do výuky.

Petr Rožek

Předseda pracovní skupiny SSL:
Odborná výchova

inzerce

Zasilatelské, kurýrní a balíkové společnosti

Ačkoli je obecně nálada u velké části firem na českém trhu spíše špatná a slova stagnace nebo pokles jsou skloňována ve všech pádech, mnohé zasilatelské, kurýrní nebo balíkové společnosti zaznamenávají meziroční nárůst přepravovaných zásilek. Výhodou těchto společností je široké portfolio zákazníků z různých oblastí podnikání. Pokles objemů u některých zákazníků je tak vyvážen nárůstem u jiných, kteří byli krizí méně nebo vůbec postiženi.

Obecně nejdynamičtější rostoucím trhem je trh e-commerce a zásilky v režimu B2C (business-to-consumer) nebo-li zásilky posílané

firemními zákazníky, většinou z řad e-shopů, na soukromé adresy koncových zákazníků. Zatímco mnohým „kamenným“ prodejnám s elektrem, IT technikou, ale i dalšími komodi-

tami tržby stagnují nebo i výrazně klesají, tytéž komodity zaznamenávají velké nárůsty v prodeji právě na internetu. Toky zboží se tak přesouvají z jednoho do druhého segmentu. Z této změny samozřejmě nejvíce profitují internetové obchody, ale firmy, které přepravy v režimu B2C nabízí, mohou trend plně využít.

Je evidentní znatelný přesun části B2B trhu (business-to-business) právě do B2C. Jen v letošním roce zaznamenala společnost Geis v této oblasti nárůst o 32 procent. Ačkoli řada nakupujících na internetu stále preferuje dopravu

Českou poštou, zájem o přepravu privátními dopravci, jako je Geis, PPL nebo DPD, stále narůstá. Hlavním důvodem je rozsah a kvalita služeb.

Pro přepravní firmy, které chtějí trend podchytit a přepravy v režimu B2C poskytovat, to znamenalo masivní investice nejen do distribuční sítě, ale i do IT technologií. Se soukromým příjemcem je totiž nutné mnohem více komunikovat ohledně doručení, než když je příjemcem firma se stálou provozovnou a celodenní otevírací dobou. Avizační e-mail, SMS příjemci a telefonát od

doručujícího řidiče je tak naprostým standardem.

Také spolehlivý výběr dobírky od příjemce, vyzvednutí zásilky u třetí strany, přesměrování na jinou adresu dodání nebo domluva času a místa doručení a sledování zásilky on-line jsou dnes standardní záležitosti. Kvalita služeb v oblasti B2C šla díky velmi konkurenčnímu prostředí významně nahoru a nedá se s docela nedávnou minulostí, kdy přepravy na soukromé adresy nabízela pouze Česká pošta, vůbec srovnávat.

Daniel Knaisl
Jednatel Geis CZ

