

Z Číny po kolejích až do Pardubic

Do Česka začaly předloni jezdit z Číny vlaky s elektronickými součástkami pro továrny Foxconnu. Kvůli chybějícímu vhodnému terminálu ale končily v Mělníku nebo v Praze. Nyní už jezdí po kolejích až do Pardubic. Společnost České přístavy tu ve svém improvizovaném terminálu překládá kontejnery s „elektronákladem“ na tzv. poslední míli na kamiony. Navíc se tu nedávno začalo testovat úplně nové spojení. Čínský rejdař Cosco dováží kontejnery po moři do svého terminálu v řeckém přístavu Pireus, z něhož pak přijíždí vlakem také na pardubické překladiště.



Kontejnery s nákladem pro Foxconn se vykládají z vlaku do dočasného celního skladu, odtud se pak po silnici vozí do místa určení.

Dřív převážel Foxconn součástky z Číny do svých českých továren na počítače a další elektroniku v Pardubicích a Kutné Hoře klasickou cestou, tedy v kontejnerech po moři do severoevropských přístavů, odtud po železnici do některého z českých překladišť a nakonec kamionem.

PO KOLEJÍCH

Před dvěma lety začala část nákladu pro Foxconn jezdit prakticky na celé trase mezi Čínou a Českom po železnici. Nejdřív zkušebně, zhruba poslední rok pak pravidelně. Náklad se ale musel vyložit už na kontejnerovém překladišti v mělnickém přístavu nebo v Praze. V Pardubicích totiž chyběl vhodný terminál, po přes nějž by se dovezl až na místo určení. Kontejnery se proto v Mělníku, kam dorazily z čínského města Wu-chan přes Kazachstán, Rusko, Bělorusko a Polsko, překládaly z vlaků na kamiony a do Pardubic dorazily po silnici.

To se ale nedávno změnilo. Společnost České přístavy, která provozuje vedle Mělníka i přístavy v Ústí nad Labem, Kolíně nebo pražských Holešovicích a soustředí se také na železniční infrastrukturu, si pronajala na kraji Pardubic v areálu Logistika

Park malý pozemek napojený na vlečku. Továrna Foxconnu je odtud na dohled. Od letošního července tedy jezdí vlaky z Číny až sem.

„Obsluhujeme tu hlavně kontejnery pro Foxconn v Česku, pár jich jelo i do Maďarska,“ říká Jan Šnejdárek ze společnosti České přístavy, který má pardubické překladiště na starost. Do Pardubic přijíždí z Číny přes Rusko každý týden jeden vlak s 38 nebo 42 dlouhými, 40stopými kontejnery.

Mezi roky 2006 a 2008 už společnost České přístavy podobný servis pro zásilky určené do českých továren Foxconnu zajišťovala. Zákazníkem byla ale rejdařská společnost Maersk, jejíž kontejnery přijížděly z Číny do severoevropských námořních přístavů a odtud po kolejích do Mělníka.

V Mělníku se přeložily na kamiony a přesouvaly se do pardubického meziskladu, který provozovaly stejně jako dnes České přístavy. Z něj se pak součástky vydávaly rovnou do výroby. „Z Mělníka to přímo do továrny nejezdilo proto, že Foxconn vyžadoval, aby se jezdilo v režimu just-in-time. A to auty přímo z Mělníka nešlo – jak kvůli vzdálenosti, tak kvůli dopravním zácpám v Pardubicích,“ říká Jan Šnejdárek.

ŽELEZNIČNÍ SPOLUPRÁCE

Zajištění železniční přepravy z Číny přes Kazachstán a Rusko až do Čech není právě jednoduché – na celém projektu se podílí řada spedičních a dopravních firem ze zemí, přes které vlaky projíždějí. Přepravu od bělorusko-polských hranic až do Pardubic zajišťuje Rail Cargo Logistics – Czech Republic, dceřiná firma rakouské nákladní železniční společnosti Rail Cargo Group, která spadá pod státem vlastněný holding ÖBB. „Naše společnost zajišťuje změnu režimu a překládku na terminálu Malaszewicze a rozvoz kontejnerů tahačem z terminálu Pardubice k místu vykládky,“ vysvětluje Lilia Krutonog, vedoucí kontejnerových preprav firmy.

Dopravu po kolejích si objednává u ČD Cargo, které doveze kontejnery až na pardubické nádraží, kde se předají společnosti IDS Cargo. Ta pak zajišťuje závěrečnou dopravu po vlečce až k pardubickému terminálu Českých přístavů, kde se kontejnery složí a rozvážejí se kamiony. Dalším prvkem v poměrně komplikovaném řetězci je ochranka, která hlídá vlaky s kontejnery během cesty. I ta se na hranicích musí měnit.

„Obecně se dá říci, že je velký úspěch, že tyto přepravy jezdí přes celé Rusko už tolík měsíců. Hlavní výhoda je, že tranzitní čas mezi čínským městem Wu-chan a Pardubicemi je celkem 16 dní. A dostáváme se běžně až na 14 dní. Tak rychlé je to díky tomu, že jde o ucelené vlaky, které navíc mají elektronickou změnu režimu na hranicích mezi Čínou a Kazachstánem. To znamená, že vlak v Číně vyjíždí a oni už posílají na kazašské hranice elektronické doklady pro tranzitní celní deklaraci, která se ukončuje až v Brestu (před hranicemi mezi Běloruskem a Polskem – pozn. red.),“ říká Lilia Krutonog.

VLAKY Z PIREA

K tomuto spojení přibyl nedávno ještě jeden úplně nový dopravní tok. Lodě čínské státní společnosti Cosco přivážejí náklad naložený v jednom z čínských výrobních závodů mateřské společnosti Foxconn, tchajwanské Hon Hai Precision Industry, po moři do řeckého přístavu Pireus. Tady se přeloží na vlak, který pak jede přes Makedonii, Srbsko, Maďarsko a Rakousko až do Pardubic. V jednot-

livých zemích si náklad přebírají místní železniční dopravci.

„Když to v Pireu naloží v pátek, tak je to tu v pondělí odpoledne. Z Řecka by měly do budoucna jezdit každý týden dva vlaky. Teď se to ale teprve rozjízdí. První testovací vlak přijel v říjnu. Nyní se vychytávají veškeré procesy. Vedou se velké debaty, řeší se každá minuta, jak přesně se vlak pohyboval. Procesy se musejí dopilovat, například aby to jezdilo na správné doklady, protože kontejnery se tu musejí proclívat,“ popisuje Jan Šnejdárek. Díky tomu, že se kontejnery vykládají z lodí už v Pireu, se podle něho ušetří téměř týden cesty. Tak dlouho trvá, než by lod s nákladem objela Evropu k jejím severním přístavům.

Tyto přepravy pro Foxconn zajišťuje po moři Cosco, od přístavu Pireus je pak organizují dceřiné společnosti rakouského Rail Cargo Group. „Spedici jako takovou zajišťuje Rail Cargo Logistics Austria. Naše společnost organzuje přístavbu vlaku z železniční stanice Pardubice hl. n. na pardubický terminál Českých přístavů. Dále zajišťujeme silniční část přepravy, to znamená vyzvednutí ložených kontejnerů z terminálu a jejich přistavení k vykládce u příjemce zboží včetně následného vrácení prázdných kontejnerů na depo,“ popisuje Michal Hamerník, manažer Rail Cargo Operator – CSKD.

Celní odbavení zásilek organizuje v první fázi společnost PST-CLC, která pro pardubický terminál zajistila režim dočasného skladu. „To znamená, že zásilky dovezené na vlaku do Pardubic se všechny společně přijímají do režimu dočasného uskladnění. Následně pak probíhá proclívání jednotlivých zásilek, které provádí buďto PST-CLC, nebo i jiná celní deklarace podle přání příjemce zboží,“ říká Michal Hamerník.

Pardubicím celý železniční „dvouprojekt“ ulevil od několika desítek kamionů týdně, do budoucna by to ale mohlo být i více. Zajímá se o něj proto i místní samospráva. Vyhledově se tu plánuje překládat celkem až 1280 kontejnerů měsíčně, tedy zhruba osm vlaků týdně.

ŘECKÁ BRÁNA

„Číňané vkládají do Pirea velké peníze, takže budou své zboží hnát do Evropy přes tento přístav,“ říká Šnejdárek. Před pěti lety totiž Čína vstoupila do největšího řeckého námořního přístavu Pireus přes svou námořní a logistickou společnost Cosco. Na 35 let si tu pronajala část, na níž nyní provozuje kontejnerový terminál PCT, s nímž má velké plány. Mělo by se z něj stát jedno z největších kontejnerových překladišť na světě. Zatím se jím to poměrně daří. Objem přeloženého nákladu se tu během čínské „nadvlády“ ztrojnásobil.

Loni se Cosco navíc dohodlo s řeckou vládou na dalším rozšíření nákladní kapacity přístavu Pireus. Výměnou za investice v řádu stovek milionů eur získá úlevu od některých poplatků.

Pireus je jeden z nejrušnějších turistických přístavů v Evropě. Každoročně odbaví kolem 20 milionů cestujících, kteří tudy míří na řecké ostrovy a zpět na pevninu. Správa přístavu chce nyní posílit jeho aktivity v rámci nákladní dopravy. Cosco už projevilo i zájem o koupi majoritního podílu v přístavu.

A nejen to. Podle britského listu Guardian chtějí Číňané koupit i další přístav v Soluni, řeckou železniční infrastrukturu nebo mezinárodní letiště na Krétě. Ty jsou zatím také v majetku státu, očekává se ale, že je bude chtít v mezinárodním tendru prodat. Díky kontejnerovému terminálu v Pireu se Řecko pomalu stává pro čínské zboží vstupní branou do Evropy. V případě investic do další dopravní infrastruktury by se to mohlo ještě prohloubit.

CELNÍ SKLAD

Překládací terminál Českých přístavů v Pardubických se skládá ze dvou částí. V jedné je pod kontrolou kamer dočasný celní sklad, do kterého se kontejnery vkládají z vlaků pomocí stohovačů Linde a Hyster, a do budoucna přibude ještě jeden Kalmar. Tady probíhá celní ▶

L0001786-2



FM Logistic:
spolehlivost, odbornost, kvalita

www.fmlogistic.com

Česká pobočka FM Logistic je součástí korporace s padesáti letou tradicí, s geografickou působností napříč třemi kontinenty a vedoucí pozicí ve Střední Evropě. Společnost svým klientům poskytuje komplexní logistické služby od tuzemského a mezinárodního transportu, přes skladování, celní služby, služby procurementu, až po služby co-packingu. Tyto aktivity, a to i na nadnárodní úrovni, pro své zákazníky v případě využití různých dodavatelů, koordinuje prostřednictvím Control tower. Mezi zákazníky FM Logistic patří obchodní řetězce, výrobci rychloobrátkového zboží, farmaceutických produktů, luxusní kosmetiky a jiného zboží s vysokými nároky na zabezpečení.

Kontaktujte nás pro nabídku nebo více informací na:
sales-cz@fmlogistic.com nebo na tel. +420 220 413 121

FM >LOGISTIC

kontrola. Následně se kontejnery určené pro tchajwanského výrobce vydávají podle přesných časových dispozic dopravcům. Ti je kamyony odvážejí do nedaleké pardubické továrny. Některé kontejnery jdou nejprve do okolních skladů logistických společností DB Schenker a Flextronics a do výrobního procesu se dostávají až odtud. Část dodávek směřuje také do továrny Foxconnu v Kutné Hoře.

Z kontejnerů se vyloží palety se zbožím, prázdné přepravní boxy se potom přivezou nazpátek a uloží se v druhé části terminálů Českých přístavů. Aktuálně jich zde leží kolem čtyř stovek. Některé kontejnery čínských železnic, které přijely po kolejích přes Rusko, vytěžuje na cestu zpátky tamní spediční firmy, jiné i Rail Cargo Logistics. Tento náklad pak směřuje zejména do Kazachstánu. „Tyto kontejnery vytěžujeme nákladem našich dalších zákazníků,“ říká Lilia Krutonog.

Kontejnery patřící společnosti Cosco částečně zatím zůstávají v Pardubicích prázdné, některé se ale využívají pro zpětnou nakládku do Řecka, odkud pak směřují po moři dál do Číny, říká Michal Hamerník.

„Myšlenka je taková, že kontejnery, které by chodily z Pirea do Foxconnu, by se tady vyložily a prázdné by se odsud distribuovaly na zpáteční nakládku po Česku, Slovensku nebo i dalších evropských zemích,“ vysvětluje Jan Šnejdárek. „Pak by jely už s nákladem zpátky sem do Pardubic a následujícím vlakem až do Pirea a lodí dál do Číny. Toto by ale už s Foxconnem nemělo nic společného. Je to představa společnosti Cosco, jak by to mělo fungovat, až se všechno rozběhne na plno,“ říká Šnejdárek.

V pardubickém terminálu by tak vlastně docházelo ke konsolidaci plných kontejnerů

pro zpáteční cestu do Číny, čímž by se zároveň vytěžovaly vlaky mezi Pireem a Pardubicemi na zpáteční cestě. „Je to jedna z variant pro další vývoj tohoto projektu,“ souhlasí Hamerník s tím, že by jej po evropských kolejích organizovala také společnost Rail Cargo Logistics Austria.

NOVÝ TERMINÁL

Železniční vlečka na pozemku, kde České přístavy překládají a skladují kontejnery pro Foxconn, je příliš krátká. Vejdě se sem pouze několik vagonů, vlak tedy dojíždí na cílové stanice po částech. Firma je tu navíc v pronájmu. Plánuje proto nákup vlastního pozemku ve stejném areálu.

„Už jsme dostali návrh kupně-prodejní smlouvy, kterou bychom měli v nejbližších dnech podepsat. Nový terminál bude mít delší vykládací kolej, a tak se sem dostane celý vlak najednou. Na stávající pronajaté ploše můžeme stohovat maximálně tři kontejnery, protože je nerovná. Na novém pozemku vybudujeme pořádnou, rovnou plochu, takže půjdeme do pěti vrstev kontejnerů,“ říká Jan Šnejdárek. „Nákup pozemků bude stát 20 milionů korun, investice do manipulační plochy a kolejí nás vyjde na asi 12 milionů korun,“ doplňuje Miloslav Černý, generální ředitel společnosti České přístavy.

VLAKY DO ČÍNY

Železniční přeprava mezi východní Asii a Evropou je sice dražší než námořní, její nespornou výhodou je ale rychlosť. Zatímco po moři se zásilky plaví přes měsíc, po kolejích se doba zkrátí zhruba o půlku. Celá „door-to-door“ přeprava pak může trvat kolem tří týdnů. Právě to je pro některé seg-

menty, zejména právě dražší výrobky, jako je elektronika nebo automobilové součástky, atraktivní.

Autodíly určené ke kompletaci v montážních závodech vozí v současnosti po železnici z Evropy do Ruska nebo do Číny řada automobilek, ale i výrobců z jiných segmentů. Každý den převáží vlak po trase dlouhé téměř 11 tisíc kilometrů například komponenty z Lipska do montážního závodu BMW v Šen-jangu. Také Škoda Auto občas využívá vlakové spojení do Číny, a to například u speciálních zásilek pro lisovny, jako jsou různé svitky, raznice apod. „Připadná přeprava po železnici z Číny nebo do Číny je organizačně poměrně náročný proces. Koordinace je v organizaci zavedených globálních spedičních firem nebo firem, které se na tento typ dopravy specializují,“ říká David Šikula, mluvčí Škoda Auto.

V posledních letech začala organizovat tyto přepravy po železnici řada logistických firem jako například DHL, UPS nebo DB Schenker. „Růst čínské nákladní dopravy spolu s postupným přesouváním průmyslu do centrální části Číny představuje obrovský logistický potenciál,“ řekl Ioni Rüdiger Grube, předseda správní rady Deutsche Bahn. DHL Freight například nabízí přepravu kontejnerů po severním koridoru, tedy kolem Mongolska přes celé Rusko, za 22 dní, zatímco cesta po západním koridoru – přes Kazachstán – by měla trvat 15 dní. Tato varianta se využívá právě hlavně při odvozu z centrální Číny, kam řada firem přesouvá svou výrobu z východních oblastí kvůli rychle se zvyšujícím nákladům, zejména na pracovní sílu. *

Radek Novotný
FOTO: AUTOR



V druhé části terminálu čekají prázdné kontejnery na náklad, který by je přiblížil zpět do Číny.