

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

Editorial

Jako tak často v životě, i v oblasti logistiky jde v první řadě o to, udělat správnou věc ve správnou chvíli. Podle definice totiž logistika znamená, aby „správné“ zboží bylo ve „správném“ množství, „správné“ kvalitě a ve „správnou“ dobu k dispozici na „správném“ místě za „správné“ a optimální náklady. Že právě CENTROPE je ten „správný“ region pro vyprofilování v oboru logistiky, míní v interview pro *centrope.news* manažer firmy Kühne + Nagel pro jihovýchodní Evropu Friedrich Macher. „Správný“ potenciál stát se výkonnou logistickou platformou pro nákladní dopravu ve střední, jižní a východní Evropě má také Dunaj – pokud se odstraní současné slabiny, například na úseku řeky mezi Bratislavou a Vídní.

centrope.news informuje čtvrtletně o vybraných tématech hýbajících regionem CENTROPE. Těžiště čtvrtého čísla: „Logistika v CENTROPE“.

Chcete-li dostávat centrope.news pravidelně, pošlete prosím email na sekretariát projektu CENTROPE.

Hezké léto a zajímavé čtení vám přeje
pracovní skupina CENTROPE

Mezi „high tech“ a „high touch“	2
Dunaj jako logistická platforma	5
cargo-partner spojuje hospodářské regiony ve střední Evropě	8
Raaberbahn – přeshraniční nákladní doprava s tradicí	9
CENTROPE Projekt News: Dokončení sesterského projektu CENTROPE „FDI – Foreign Direct Investment in CENTROPE“	10
Region CENTROPE: Krátké zprávy z CENTROPE	11
Termíny, tipy a odkazy	14

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

Mezi „high tech“ a „high touch“

Odvětví logistiky v CENTROPE se připisuje značný potenciál. O jeho silných a slabých stránkách i o výzvách, které před ním stojí, jsme hovořili s Friedrichem Macherem, manažerem firmy Kühne + Nagel pro jihovýchodní Evropu.

centrope.news: Logistika se stále označuje jako odvětví, které nejvíce vydělalo na rozšíření EU směrem na východ. Odpovídá toto tvrzení i vašim zkušenostem?

Macher: Ano, náš obor z východního rozšíření EU jistě profitoval, přestože právě v oblasti dopravy byly zřejmé podstatné nevýhody způsobené zanedbáváním dopravní politiky v předchozích desetiletích.

Kühne + Nagel Südosteuropa dokázal v každém případě tyto impulzy pozitivně využít a neustále roste. Do dvou tří let chceme zdvojnásobit počet našich pracovníků, v současnosti jich je něco přes 2.000, a také obrat zvýšit z dnešních cca 500 mil. eur asi na miliardu. Tento růst se opírá o dva pilíře – především o klasickou mezinárodní spedici, tedy leteckou a námořní dopravu, kde byla velká potřeba dohnat zmeškaný vývoj. V této oblasti jsme díky našemu multimodálnímu centru v dolnorakouském Ennsu dosáhli značného růstu kontejnerové dopravy a jsme absolutní jedničkou v tomto segmentu. Také v letecké přepravě se trh vyvíjí silně vzestupně. Letiště Vídeň proto slouží jako „hub“, to znamená, že sousední země jsou zapojeny do těsné koncepce sdružující letecké zásilky právě ve Vídni.

Druhou velkou růstovou linií je takzvaná smluvní logistika. Znamená to, že pro zákazníky z průmyslu a obchodu zajišťujeme veškerou manipulaci se zbožím i v zemích jako Chorvatsko, Srbsko, Makedonie a Albánie, kam si poskytovatelé logistických služeb zatím „netroufají“. Organizujeme dodávky z výrobních závodů zákazníků, sestavujeme objednávky a provádíme distribuci. Zajišťujeme, aby regály byly vždy plné a nedocházelo ke „stock-outovým“ situacím. Naším cílem je stát se v jihovýchodní Evropě do dvou tří let jedničkou i v této oblasti.

centrope.news: Jak byste charakterizoval logistické odvětví v regionu CENTROPE? Jaká jsou specifika těchto čtyř zemí?

Macher: CENTROPE je pro nás docela jasným trhem prodávajícím boom. Zvláště zajímavý je automobilový cluster na Slovensku, v Maďarsku a východním Rakousku, kde se vyrábí kolem 3,5 milionu aut. Jsme zapojeni do různých zásobovacích projektů pro subdodavatele automobilového průmyslu. Celému regionu to přináší důležité impulzy. Nejvíce v současnosti vzkvétá trh na Slovensku, potřeba logistických řešení je velká nejen díky automobilovému

Newsletter 04 Logistika v CENTROPE

průmyslu, ale i pokud jde o zásobování domácího trhu spotřebním zbožím. Také v Maďarsku máme na trhu dobrou pozici. Zvláštní situace byla v Česku. Zde se bývalí státní speditéři ČSAD a Čechofracht dostali více méně do jedné ruky, totiž pod Deutsche Post. Tak se nemohla rozvinout žádná širší konkurence, zpočátku přetrvávala monopolní situace. První pionýrská vlna přišla asi pět let po otevření Východu. Se vstupem do EU dosáhly tyto země stavu „zralosti“, neliší se tedy už v podstatě od západoevropských zemí.

centrope.news: Může se CENTROPE stát středoevropskou logistickou křižovatkou?

Macher: Při výběrových řízeních mezinárodních koncernů se ukazuje, že jako mezinárodní distribuční lokalita je oblíbenější Polsko, stále více však i Slovensko. V Česku jsou z pohledu mezinárodní logistiky už příliš vysoké mzdy. Slovensko může mnoho nabídnout, pokud jde o know-how, pokud jde o lidi. Všechno tam už ovšem jde dále na východ, na Košice, to je dnes rozvíjející se trh.

Co by podle mého názoru bylo pro CENTROPE nesmírnou šancí, to je myšlenka tvorby přidané hodnoty prostřednictvím logistiky. V Rakousku dlouho nebrali na vědomí, že logistika je kvalitní službou blízko průmyslu, která přirozeně negeneruje žádné vlastní objemy, vždy je „služebníkem“ průmyslu a obchodu, současně však i důležitým partnerem. V Holandsku již více než 20 % HDP vzniká z logistických výkonů, přístav Rotterdam přímo nebo nepřímo zajišťuje přes 500.000 pracovních míst. Německo se pokouší tento trend sledovat, logistické služby zde tvoří již více než 10 % HDP. V Rakousku je tvorba přidané hodnoty v logistice ještě hluboko pod 10 %. Region CENTROPE by mohl jistě působit v okruhu 300 až 400 km na východ a poskytovat logistické služby v regionálním prostoru, opravdový boom však neočekávám. Potenciálním trhem je také Rumunsko, Bulharsko, Makedonie, Albánie, Srbsko a severní Řecko.

Pokud by však přišla infrastrukturní opatření, třeba prodloužení východoevropských širokorozchodných tratí, mohlo by CENTROPE skutečně získat významnou funkci a oblast twin city mezi Vídní a Bratislavou by se mohla stát branou vzkvétajícího obchodu s Asií a „-stány“ (míněny jsou bývalé sovětské střeoaasijské republiky jako Ázerbájdžán, Kazachstán apod., pozn. redakce). Transsibiřská trasa má totiž mimořádný perspektivní potenciál. Každoročně se z východu na západ přepravuje asi o 5 milionů kontejnerů víc než naopak. Zde je nutné vybalancovat nerovnováhu v prouděch zboží mezi Dálným Východem a Evropou. Tady v našem regionu by se měly využít šance napojení na tento systém pomocí chytrých distribučních center nebo multimodálních uzlů v Bratislavě nebo Košicích. Tímto způsobem by se mohly v regionu nabízet kvalitní logistické služby a vytvářet přidaná hodnota i zajímavá pracovní místa.

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

centrope.news: Další potenciál v oboru dopravy a logistiky, který v CENTROPE bezpochyby dřímá, je dunajská vodní cesta. Co by se muselo udělat, aby se Dunaj ztrahoval pro nákladní dopravu?

Macher: Za hlavní krok považují další modernizaci Dunaje východně od Vídně, a to ekologicky šetrně, aby tím neutrpěl žádný národní park Dunajské nivy. Cílem musí být uvést do provozu komplexní multimodální systém, který jako jediný umožňuje celoroční nákladní dopravu. Musí se tedy zajistit, aby po Dunaji mohly za každého počasí a vodního stavu jezdit lodě s ponorem 2,30 metru.

centrope.news: Současný boom logistiky se projevuje i v logistickém vzdělávání. Vy učíte studenty na Ekonomické univerzitě ve Vídni, na Dunajské univerzitě v Kremži i na Vyšší odborné škole v Innsbrucku. Jaké hlavní znalosti budoucím logistikům předáváte?

Macher: Logistika získává stále větší strategický význam pro podniky a stává se stále důležitější konkurenční výhodou. Důležité proto je pochopit síly, které logistikou hýbou, a správně vyhodnocovat změny, jako je východní rozšiřování EU, globalizace, sílící dělba práce atd. Logistika je „high tech“ a současně „high touch“. „High tech“, pokud jde o informatiku, dopravní a skladovací techniku, a „high touch“, jde-li o rovinu zákazníků a spolupráci v celém řetězci tvorby přidané hodnoty. To se pokouším studentům vysvětlit.

centrope.news: Kde vidíte aktuální výzvy logistického hospodářství v CENTROPE pro nejbližší léta?

Macher: V první řadě se musí zlepšit rámcové infrastrukturní podmínky. Logistika potřebuje všechny druhy dopravy. Potřebujeme vnitrozemskou lodní dopravu, aby se mohly zorganizovat multimodální systémy na dolním Dunaji i směrem na kanál Rýn-Mohan-Dunaj. Potřebujeme železnici, pro hodnotné produkty citlivé na čas potřebujeme letadla a pro první a poslední míli nákladní auta. Nemá proto smysl stavět jednotlivé druhy dopravy proti sobě. Musíme logistické myšlení zapojit do regionálního územního plánování. V regionu je v oboru logistiky dostatek možností pro tvorbu přidané hodnoty, jenom nesmíme povolit.

centrope.news: Srdečně děkujeme za rozhovor!

Friedrich Macher je generálním ředitelem firmy Kühne + Nagel Österreich a area managerem pro jihovýchodní Evropu. Vyučuje na Ekonomické univerzitě ve Vídni, Dunajské univerzitě v Kremži a na Vyšší odborné škole v Innsbrucku, je předsedou Ústředního svazu spedice a logistiky a čestným předsedou Rakouského spolkového sdružení logistiky BVL.

Dunaj jako logistická platforma

Ekonomický růst v CENTROPE je zřetelně nad průměrem EU. Tento pozitivní vývoj však nezvyšuje jen obraty podniků a kupní sílu obyvatelstva, nýbrž vede také ke stejně razantnímu nárůstu nákladní dopravy. Odborníci tak počítají s nárůstem silniční nákladní dopravy ze Slovenska do Rakouska do roku 2015 o 781 % oproti roku 1999. To přináší nejen ekologické problémy, ale i nové výzvy pro logistický sektor v regionu.

Zatímco na silnicích v CENTROPE je stále méně místa a novou infrastrukturu lze pořizovat jen s vysokými investičními náklady, Dunaj je evropská dopravní cesta se značnými volnými kapacitami. Podle odhadů je potenciál Dunaje pro nákladní dopravu vyčerpán pouze ze 7 procent. Tendence je ovšem silně stoupající. Především hospodářský rozmach nových států EU popohání zboží výměnu a tím i intenzitu dopravy na Dunaji. Pro celý Dunaj se v příštích letech počítá s ročním nárůstem od šesti do osmi procent. Objem přepravy mezi Rakouskem, Slovenskem a Maďarskem po Dunaji bude růst ještě razantněji. Do roku 2015 se tak u rakouských exportů na Slovensko počítá s nárůstem o 335 %. Naopak export zboží z Maďarska do Rakouska po Dunaji vzroste podle mínění expertů o 114 %.

Efektivně, ekologicky a udržitelně

Dunaj nabízí nejen „spoustu místa“, jak konstatuje Manfred Seitz, jednatel společnosti „Via Donau“ odpovídající za údržbu a rozvoj dunajské vodní cesty v Rakousku, je také velmi efektivním a levným prostředkem dopravy. Lodní plavba má díky nízkým nákladům na infrastrukturu z národohospodářského hlediska značné výhody oproti silnicím i železnicím. Pro porovnání: na stejný přepravní výkon je nutné investovat do vodní dopravy 1 euro, do pozemních komunikací 1,83 eur a do železnice 6,57 eur. A nákladní doprava po vodě je nejenom levnější, ale i ekologičtější. Jednu tunu nákladu lze při stejné spotřebě energie přepravit po silnici 100 km a po železnici 300 km, po Dunaji však 370 km.

Již dnes by dopravní logistika mnoha podniků nebyla bez Dunaje myslitelná. Ročně se tak po Dunaji přepraví 3,5 milionů tun železné rudy, uhlí a šrotu do firmy Voestalpine v Linci. Opačným směrem proudí hnojiva společnosti Agrolinz Melamine International (AMI), sídlící také v Linci: ročně se po Dunaji přepraví 500.000 tun hnojiv. V době sklizně se po Dunaji vozí do Rakouska k dalšímu zpracování především zemědělské produkty jako obilí a kukuřice z Maďarska a Rumunska. Tyto transporty sypkých a tekutých nákladů dnes představují většinu dunajské nákladní dopravy. Potenciály vidí odborníci hlavně ve zlepšení logistiky pro kontejnerovou dopravu. Dunaj by se tak ztratil i pro dopravu „hodnotnějšího“ zboží, třeba z oboru chemické a papírenské výroby a stavebnictví.

Nové investice a integrovaná logistická řešení

Dunajská lodní plavba je stále důležitější. V současnosti se horečně pracuje na odstraňování slabých míst brzdících obchodní proudy. Tak například délka úseků ztěžujících plavbu v obdobích s nízkým stavem hladiny čítá v současnosti celkem 350 kilometrů. Jeden z nich se vyskytuje mezi Bratislavou a Vídní. Již tři roky odborníci z oborů ekologie, vodních staveb a lodní plavby připravují projekt, který má zlepšit podmínky lodního provozu a současně brát ohledy na citlivé přírodní prostředí.

Kvantový skok ve výkonnosti dunajské vodní cesty bude znamenat zřízení říčního informačního systému „River Information System“ (RIS). Ten má zvýšit efektivitu nákladní dopravy a zlepšit stávající dopravní možnosti i bezpečnost říční plavby. RIS se na Dunaji realizuje v rámci dvou projektů INTERREG. V *Data Warehouse for the Danube Waterway (D4D)* a následném projektu *DANewBE Data* jde o zřízení virtuálního „skladiště“ geodat, např. informací o hloubce vody nebo nepravidelnostech plavebního koryta. Na jejich základě pak lze sestavovat přesné elektronické navigační mapy. Poté co *D4D* etabloval tuto důležitou infrastrukturu v Německu a Rakousku, projekt *DANewBe Data* nyní zajistí její rozšíření i na úseky Dunaje na Slovensku a v Maďarsku.

Plánovaná opatření a investice zajistí optimální rámcové podmínky pro další zvyšování výkonnosti „transevropského koridoru VII“, jak Dunaj nazývají evropské dopravní plány. Podunajským oblastem CENTROPE tento rozvoj nabízí šanci na další posílení jejich postavení logistické platformy. Úsek Dunaje v Rakousku, na Slovensku a v Maďarsku leží v centru evropského systému vodních cest. Tak například přístav Győr-Gönyű je téměř uprostřed trasy ze Suliny u Černého moře do Rotterdamu – je to poloha s velkým potenciálem.

Pro optimální využití těchto šancí je nezbytná efektivní integrace říční, železniční i silniční dopravy. Modernizací přístavů Enns, Vídeň, Bratislava a Győr tato podunajská města v regionu CENTROPE již učinila důležité kroky ve své přípravě na roli evropských logistických center.

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

Další odkazy

D4D, Mezinárodní vyjednávání evropských směrnic a standardů v oblasti dunajské vodní cesty: <http://www.d4d.info>

DANewBE Data, přeshraniční výměna dat v oblasti dunajské vodní cesty:
<http://www.d4d.info/index.php?id=11>

Dunajská hanza, síť podunajských měst pro ekonomickou spolupráci: <http://www.donauhanset.net>

Dunajská komise: <http://www.danubecom-intern.org>

Pracovní sdružení podunajských zemí: <http://www.argedonau.at>

via donau, rakouská společnost pro vodní cestu: <http://www.via-donau.org>

Evropská komise, doprava a energie – vnitrozemská plavba:

<http://www.ec.europa.eu/transport>

cargo-partner spojuje hospodářské regiony ve střední Evropě

cargo-partner je vedoucím podnikem v oblasti logistiky ve střední a východní Evropě. Tato středně velká firma brzy poznala potenciál rostoucích trhů střední a jihovýchodní Evropy. Musela se při tom prosazovat téměř výhradně proti velkým globálním koncernům, což se jí však úspěšně daří.

Síť poboček cargo-partner je zvláště hustá v zemích střední a východní Evropy. Jen v Rumunsku jich najdeme šest, v Polsku čtyři, po třech na Slovensku, v Česku a Rakousku, kde je v dolnorakouském Fischamendu také centrála koncernu. Díky pobočkám v 21 zemích celého světa (mimo Evropu má „oversea holdings“ v Číně, Indii, na Tchaj-wanu a v USA) je podnik zastoupen na všech důležitých rozhraních růstových oblastí v zámoří i ve (východní) Evropě. V tržním segmentu letecké a námořní přepravy se cargo-partner dostal dokonce mezi tři až pět hlavních poskytovatelů. „Pozoruhodná pozice na trhu pro střední podnik, mladý teprve 25 let,“ řekl předseda představenstva Stefan Krauter v interview pro Pressburger Zeitung. A tato pozice specialisty na východní Evropu se má dále upevňovat. Každodenní sběrné transporty mezi většinou zemí střední a východní Evropy a jejich nejdůležitějšími obchodními partnery jsou součástí plánů na rozvoj stejně jako výstavba nových skladovacích center, která dále posílí nejdůležitější strategické lokality.

Strategická lokalita Slovensko

Jednou z těchto strategicky důležitých lokalit je Slovensko. Počátkem 90. let minulého století bylo prvním partnerem pro expanzi za hranice Rakouska. Firma brzy poznala potenciál, který Slovensko v oblasti přepravy nabízí, a vybudovala potřebné struktury, uvedl Krauter pro Pressburger Zeitung. Slovensko je zajímavé jako logistická lokalita mimo jiné i proto, že se v okolí Bratislavy usidluje řada výrobních i dodavatelských firem z automobilového odvětví. K tomu přistupují i četné nadnárodní firmy z oboru elektroniky. Tento vývoj vyvolává rostoucí poptávku po přepravě a logistice. Vzhledem k pozitivním perspektivám cargo-partner nedávno v Bratislavě investoval 7 mil. eur do moderního logistického centra.

Při takovém hospodářském úspěchu nesmí přijít zkrátka ani sociální angažovanost. Podnik je známý tím, že se zajímá o kulturu zemí, v nichž působí, a zabývá se řešením sociálních otázek a problémů. Podporuje mj. projekty pomáhající opuštěným dětem v Rumunsku nebo nevidomým dětem v Etiopii.

cargo partner: <http://www.cargo-partner.com/?p=home>

Raaberbahn – přeshraniční nákladní doprava s tradicí

Již od roku 1876 je společnost Raaberbahn AG důležitým kolečkem v železniční dopravě západního Maďarska a východního Rakouska. Dnes tato železniční společnost ve vlastnictví Maďarské republiky, Republiky Rakousko a společnosti Speditions Holding GmbH hraje rozhodující roli v nákladní dopravě na evropských dopravních osách spojujících Východ a Západ.

Každoročně Raaberbahn přepraví na šest milionů tun zboží. Trať mezi Győrem a Šoproní je nejfrekventovanější tranzitní osou v maďarské mezinárodní nákladní dopravě. A služeb společnosti Raaberbahn na maďarských a rakouských tratích využívají každoročně také asi čtyři miliony cestujících. Rozvoj Raaberbahn začal po pádu „železné opony“ – mezi roky 1992 a 2000 vzrostl objem přeshraniční nákladní dopravy o 140 procent. A také osobní doprava se ve stejné době zvýšila asi o 80 procent. Hodně se investovalo do nádraží, vagonů i do logistického centra v Šoproni.

Alternativa pro nákladní dopravu

A vlak investic vesele uhání dál. Síť tratí Raaberbahn tak má v budoucnu nabídnout výhodnou a efektivní alternativu pro nákladní dopravu mezi Vídní a Grazem. Převzetím tratě Szombathely-Kőrmend-Szentgotthárd od maďarských státních drah v prosinci 2006 si pro to Raaberbahn AG vytvořila nezbytné podmínky. Společnost plánuje, že s finanční podporou ze strany vlastníků a s dotacemi z Kohezního fondu Evropské unie tuto trať zmodernizuje, elektrifikuje a vybaví moderním centrálním řídicím a zabezpečovacím systémem. Do roku 2010 se již mají na důkladně zrekonstruované trati přepravovat cestující i náklady.

Takto vznikající železniční dopravní osa představuje přímé spojení mezi přístavy Baltického moře a Jadranu přes západní Maďarsko a alternativní trať transevropské železniční sítě.

Logistické centrum Šopron

Základním kamenem úspěchu Raaberbahn je seřadovací nádraží a terminál v Šoproni. Pro ještě lepší zvládnutí rostoucího objemu nákladní dopravy bude investovat celkem 1 miliardu forintů (3,9 mil. eur) do dalšího rozvoje logistického centra v Šoproni. Nutné finanční zdroje pro rozšíření kapacit přepravy zboží na tratích Raaberbahn jsou v každém případě k dispozici. Již v únoru 2006 zajistily Rakousko a Maďarsko navýšení kapitálu společnosti o 7 milionů eur.

Raaberbahn: <http://www.raaberbahn.com>

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

CENTROPE Projekt News: Dokončení sesterského projektu CENTROPE „FDI – Foreign Direct Investment in CENTROPE“

V rámci projektu „FDI – Foreign Direct Investment in CENTROPE“ se regionální a národní agentury pro usidlování podniků v regionu CENTROPE snažily propagovat CENTROPE jako mezinárodně atraktivní hospodářskou lokalitu a přitažlivý cíl přímých zahraničních investic. 24. července 07 se ve Vídni koná jeho závěrečná konference.

Za dva roky trvání projektu se vyvíjely a realizovaly rozmanité aktivity propagující lokalitu CENTROPE – konaly se například společné semináře pro investory, tiskové konference v Japonsku a na Tchaj-wanu a také veletržní prezentace. Potenciální investoři z Německa, USA, Velké Británie, Japonska, Francie a Itálie získávali informace o hospodářské lokalitě CENTROPE v rámci mailingové akce.

Partneři společně vytvořili marketingové nástroje, např. obsažné brožury o lokalitě v angličtině, japonštině a čínštině, společnou webovou prezentaci, image-film apod. V rámci analýzy ekonomických sektorů se pro potenciální investory a zájemce z řad mezinárodních podniků zjišťovala a zpracovávala relevantní data o lokalitě a trhu v regionu.

Aktivity a výsledky projektu i informace o vývoji hospodářské lokality CENTROPE a jejich hlavních tématech budou prezentovány na **konferenci „Hospodářská lokalita CENTROPE“, pořádané dne 24. července 2007 od 10.00 do 14.00 hodin v budově Media Tower, Taborstraße 1-3, 1020 Wien.**

Bližší informace o projektu „FDI in CENTROPE“ a o konferenci najdete na www.centrope.com

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

Region CENTROPE: Krátké zprávy z CENTROPE

Od plánovaného dálničního hraničního přechodu mezi Českem a Rakouskem přes bratislavské ekologické „trojkolky“ až po CENTROPE Birdrace – tady najdete „směsku“ stručných zpráv a novinek z regionu CENTROPE.

Nové nabídky studia v hospodářském prostoru Vídeň – Bratislava

V říjnu 2007 otevírá ve Vídni své brány první univerzita cestovního ruchu. Studijní nabídka je určena studujícím z celého světa. Očekávají se však nové impulsy zejména pro hospodářský prostor Vídeň – Bratislava. Na této MODUL University Vienna bude moci v budoucnu absolvovat „Tourism and Hospitality Management“ (BBA a MBA) a „Public Governance and Management“ (MBA). Všechny nabízené studijní programy budou probíhat v angličtině a otevřou se 180 studentům ročně. MODUL University, sídlící na vídeňském Kahlenbergu, si dala za cíl přiřadit se v nejbližších deseti letech k předním soukromým univerzitám v Evropě a stát se mezinárodním centrem pro transfer vědomostí.

V magisterském studiu „Business Administration in Public Governance and Management“ se mají zejména studující z nových států EU dozvídat o fungování, struktuře a zkušenostech ze středoevropských správních systémů. Výuka bude probíhat v blocích, takže bude možné studovat i při zaměstnání. Náklady na čtyři semestry činí 28.000 eur, účastníci z nových členských zemí EU a ze středoasijských států mohou získat zvláštní stipendia.

Více informací:

Student Service Center na MODUL University: <http://www.modul.ac.at>

Boom ve výstavbě dálnic na Slovensku

Slovensko udává tempo, pokud jde o stavbu dálnic. Podle aktuálních plánů vlády a Národní dálniční společnosti (NDS) se má jen v nejbližších čtyřech letech vybudovat 127 kilometrů dálnic a rychlostních komunikací. Konkrétně při tom jde o dálniční trasu Bratislava–Žilina–Košice a o napojení na českou a polskou dálniční síť. Slovenský deník Pravda to nazývá „nejrychlejší výstavba dálnic ve středoevropském prostoru a v dějinách Slovenska“. Současně se má zlepšit i vnější dostupnost Slovenska. Na listopad 2007 se plánuje uzavření mezery v dálničním spojení mezi Bratislavou a Vídní na rakouské straně.

Dálniční spojení mezi Českem a Rakouskem nyní platí

Konečně je pevně dohodnutá výstavba plánovaného dálničního spojení mezi Vídní a Brnem na rakouské straně až po pohraniční město Drasenhofen. Česká strana původně preferovala zřízení dálničního hraničního přechodu Poštorná/Reintal. Nakonec však bylo přece jen dohodnuto propojení českého a rakouského úseku dálnice u Drasenhofenu/Mikulova. Nová dálnice odlehčí obcím Mistelbach, Poysdorf a Mikulov a zlepší přeshraniční spolupráci například v případě katastrof. Dálnice tak může umožnit třeba rychlejší koordinaci mezi nemocnicemi a záchrannými službami v obou státech. Dokončení se plánuje na rok 2011.

Balíkové služby: CENTROPE se stává překladištěm pro střední a východní Evropu

Pro kurýrní služby začal východním rozšířením EU nový letopočet. Na hraničních přechodech mezi Rakouskem, Českem, Slovenskem a Maďarskem se podstatně zjednodušily dříve náročné celní formality, nákladní auta nyní dojedou výrazně rychleji do místa svého určení na druhé straně hranic. Zpravidla to přináší časovou úsporu až jednoho pracovního dne. Rumunsko a Bulharsko vstoupily v roce 2007 do EU jako další dva státy, které pro ekonomické subjekty v regionu CENTROPE představují zvláště zajímavé trhy. Již dnes zřizuje stále více podniků výrobní závody v sousedících východních státech. Je to trend, který se jistě udrží ještě delší dobu. Pro poskytovatele logistických služeb z regionu z toho vyplývá rozšířené pole působnosti. Tento vývoj ovlivňuje i mezinárodně působící zásilkové služby a jejich investice do infrastruktury. Tak například TNT Express rozšiřuje svou vídeňskou pobočku na hlavní překladiště pro střední a východní Evropu. Rakouská pošta také nastavuje výhybky východním směrem vybudováním nového moderního distribučního centra ve Vídni – Inzersdorfu. I poskytovatelé kurýrních služeb jako DPD a GLS objevují Vídeň a region CENTROPE jako optimální lokalitu pro silnější přítomnost ve středoevropských státech EU – Polsku, Česku, Slovensku a Maďarsku.

Na trojkolce Bratislavou

V Bratislavě se mohou návštěvníci i domácí povozit městem na trojkolkách. Od poloviny června 2007 tam jezdí pět takzvaných „velotrixů“. Tyto ekologické trojkolky byly vyrobeny v Německu a jsou vybavené motorem, který však řidiči pomáhá jen při startování a jízdě do kopce. „Velotrixy“ dosahují maximální rychlosti 25 km/h a kromě řidiče uvezou další dva cestující. Jedna jízda trvá podle trvání 100 (za 15 minut) až 270 (za 45 minut) slovenských korun (tj. 3,50 až 8 eur).

CENTROPE Birdrace: 149 druhů ptáků za 24 hodin

„Za 24 hodin zjistit co nejvíc druhů ptáků,“ tak zněl cíl akce CENTROPE Birdrace, uspořádané v květnu 2007 v rakousko-česko-slovenských lužních lesích Moravy a Dyje a jejich okolí. Soutěže se zúčastnilo deset týmů, některé z nich byly na cestě i více než 20 hodin. Podmínkou bylo: žádné auto. Účastníci tedy putovali pěšky nebo na kole, směli však použít i veřejné dopravní prostředky. Amatérští ornitologové našli 149 druhů ptáků, mezi nimi i tak vzácné hosty jako jespáka rezavého, který se v regionu CENTROPE zastavil k odpočinku při návratu do své vlasti daleko na severu.

Soutěž byla důležitým příspěvkem k projektu „vogel.schau.plätze Hohenau – Ringelsdorf“, zaměřenému na ochranu přírody. Podařený první ročník akce, která se bude od nynějška konat každoročně, slibuje pro další léta zajímavou a dobře navštívenou soutěž, především však překrásná pozorování.

Více informací: CENTROPE Birdrace: <http://www.bird.at/Report-1st-Centrope-Birdrace.90.0.html>

Newsletter 04 Logistika v CENTROPE

Termíny, tipy a odkazy

Na tomto místě jsme opět shromáždili řadu tipů na zajímavé akce a odkazů na informace z oboru logistiky.

Mezinárodní veletrh dopravy a logistiky v Brně

1.- 5. října 2007

Mezinárodní veletrh „Transport a Logistika“ se ve veletržním centru Brně koná letos již počtvrté. Je největší oborovou přehlídkou v regionu. Tento veletrh se koná v dvouleté periodě a těší se rostoucí oblibě. Tak v roce 2005 se ho zúčastnilo již 210 firem ze 17 zemí. Mezinárodní veletrh představuje celé spektrum dopravních a logistických technologií a služeb. Zájem o čtvrtý ročník veletrhu je mimořádně velký, zastoupení budou známí vystavovatelé stejně jako řada nových firem především z oboru informačních systémů pro logistiku a řízení podnikových procesů.

Více informací: <http://www.bvv.cz/translog-de>

Mezinárodní logistické fórum Vídeň

13. – 14. listopadu 2007

Akci International Logistics Forum Vienna pořádá magazín CASH ve spolupráci se Spolkovým sdružením logistiky v Rakousku, rakouským deníkem Die PRESSE a Tiskovou a informační službou města Vídně.

Detaily a stručný program: <http://www.bvl.at/veranstaltungen/19,06,2007,,12,11,28,,262.htm>

Špičková cena pro špičkové ženy

Není žádným tajemstvím, že jsou ženy v technice stále ještě v menšině. Tím důležitější je, aby se právě ony postavily pod „světla ramp“. A právě to činí Zvláštní cena pro ženy v technice. Na cenu „TechWoman-of-the-Year“ za špičkové výkony žen v technice jich je letos nominováno 22. Po 14 a 16 nominacích v předchozích letech dávají tušit, že je v technických povoláních stále více žen, jejichž úspěchy hodnotí odpovídajícím způsobem i jejich okolí. Na cenu „TechWoman-of-the-Year“ je totiž nutná nominace, techničky se nemohou přihlásit samy. Odborná porota nyní rozhoduje, kdo získá žádanou cenu. Cena bude udělena 4. října v Linci.

Newsletter 04 Logistika v CENTROPE

Více informací: <http://www.leonardoaward.at/index.php?m=sp&id=7>

Logistické stránky

„Logistics Journal“ je mezinárodní elektronický časopis pro technickou logistiku vydávaný „Vědeckou společností pro technickou logistiku (WGTL)“. Všechny příspěvky se zveřejňují výhradně online na adrese <http://www.elogistics-journal.de>.

„Logistik Heute“ je německý odborný magazín pro vedoucí pracovníky průmyslu, obchodu a služeb. Nezávislá redakce i odborní autoři z vědy i praxe aktuálně informují o inovativních logistických koncepcích, nových produktech, nápadech a trendech v celém supply chain. Spektrum logistických témat každý měsíc doplňují podrobné tržní přehledy a reportáže z podniků.

Více informací: <http://www.logistik-heute.de/>

Odborný magazín *dispo* je hlavní rakouský magazín o logistice, hospodářství a technice. Tento online zpravodaj vychází dvakrát týdně a informuje o aktuálních novinkách z oboru. Více informací: http://www.dispo.co.at/front_content.php

Rakouský deník *der Standard* nabízí ve svém internetovém vydání průběžně aktualizovanou rubriku „Logistik-Spezial“: <http://derstandard.at/?id=2939098>

Rakouské dopravní noviny „Österreichische Verkehrszeitung“ týdně informují o aktuálním vývoji na mezinárodní scéně dopravy a logistiky: <http://www.oevz.com/>

Slovník logistiky

Logistika je moderní a ve všech oblastech hospodářství často používané slovo. Boom tohoto odvětví vedl i k tomu, že existuje stále více odborných termínů a zkratek, které jsou sice běžné odborníkům, pro „normálního zájemce“ však často nesrozumitelné. Německým slovníkem logistiky by chtěla rakouská společnost Netzwerk Logistik přispět k lepšímu chápání jednotlivých prvků logistiky i mimo toto odvětví.

Slovník logistiky: <http://www.logistikwoerterbuch.or.at/dictionary>

Netzwerk Logistik, Rakousko: <http://www.vnl.at>

Logistické vzdělávání

Nabídka vzdělávání v oboru logistiky je stále pestřejší. Katalog logistického vzdělávání (Logistik Bildungskatalog) poskytuje komplexní přehled všech možností výuky a dalšího vzdělávání v oboru logistiky v Rakousku. Vznikl ve spolupráci společnosti Netzwerk Logistik (odpovídá za obsah), rakouského Spolkového sdružení logistiky a časopisu Industriemagazin.

Newsletter 04
Logistika v CENTROPE

Rakouský katalog logistického vzdělávání: <http://www.vnl.at/lbk/DE/911.html>

Magisterské studium „**Industrial Engineering and Logistics**“ poskytuje **Fraunhofer IPA Slovakia**, založený v roce 2000 německou společností Fraunhofer Gesellschaft a univerzitou v Žilině, jako atraktivní postgraduální vzdělávání. Přijímá se 15 osob, lhůta pro přihlášení končí 30. července 2007. Mimoto nabízí Fraunhofer IPA Slovakia i kratší kurzy. Semináře, diskusní akce, workshopy a tréninky umožňují zvyšování kvalifikace při zaměstnání.

Více informací: http://www.ipaslovakia.sk/en/udalost_view.aspx?id_u=41

Odkazy na vzdělávací zařízení v oblasti logistiky v Maďarsku (maďarsky):
<http://www.logsped.hu/oktat.htm>

Logistické odkazy

European Logistics Association: <http://www.elalog.org>

Czech Logistics Association (CLA): www.logistika.cz

Association of Forwarding and Logistics of the Czech Republic: <http://www.sslczech.cz/en/>

Svaz logistiky a zasilatelství Slovenské republiky (VLV SR): www.zlz.sk

Hungarian Logistics Association (HLA): <http://www.mle.hu>

Hungarian Association of Logistics Purchasing and Inventory Management (HALPIM):
www.logisztika.hu

PANLOG Westpannonischer Logistik Cluster: www.panlogklaszter.hu

Bundesvereinigung Logistik Österreich: <http://www.bvl.at>

Verein Netzwerk Logistik: www.vnl.at

Automotive Cluster Vienna Region: <http://www.acvr.at>