

CESTA PŘES PŮL SVĚTA

Foto: Daniel Vojtíšek



LOGISTIKA VYŽADUJE stejně přesný a dokonalý průběh jako výroba auta. I to totiž snižuje celkové náklady. Vykládka aut probíhá rychle, loď musí v přístavu kotvit co nejkratší čas.

Přemýšleli jste někdy o tom, co všechno se stane předtím, než vám podají do ruky klíčky od nového auta, které se vyrábí v zemi vycházejícího slunce? **JAK VYPADÁ LOĎ, KTERÁ VE SVÝCH ÚTROBÁCH DOVÁŽÍ DO EVROPY TISÍCE AUT**, jsme se rozjeli zjistit do největšího přístavu v Evropě, do Rotterdamu.

Na nové auto se čeká. Vedle výrobní kapacity záleží na tom, jestli váš vysněný vůz putuje z linky, která je daleko co by kamenem dohodil, anebo vznikl poněkud dál. Mnohem dál – z Japonska. Jak se k nám vlastně auta přepravují, jak dlouho jim to trvá a co všechno mezitím, než přijedou do Česka, „prožijí“? To jsme se rozhodli zjistit přímo na místě, kde se jejich kola poprvé dotknou evropské půdy.

Rotterdamský nákladní přístav je dvakrát delší než Praha, cesta z centra až k Europoortu podél

delty trvá hodinu. Mezi stovkami stěžňů i obřích tankerů si člověk přijde jako trpaslík mezi obry. My však míříme k jednomu z velikánů největších, lodi, která ne-

Do Rotterdamu připlouvá v ro-ro lodích zhruba půl milionu aut ročně.

se označení ro-ro cargo a přiváží z Japonska do Evropy tisíce aut.

Vozidla se po moři přepravují dvojím způsobem. Buď v plechových kontejnerech na lodích

nesoucích označení lo-lo cargo (lift-on/lift-off), kdy kontejnery překládají jeřáby, anebo v ro-ro lodích. Zkratka (roll-on/roll-off) označuje typ lodě, ve které se

auta přepravují v patrech jako v obřích garážích a v přístavech je do lodě jednoduše navezou i vyvezou řidiči. Lodě mají obří plechová padací vrata, obvykle

na přední, boku nebo zádi či jejich kombinaci. Uvnitř je několik pater (obvykle okolo 10 až 12), některá mají pevnou výšku, jiným lze podlahu nastavit v závislosti na výšce mobilního nákladu – lze tak převážet i kamiony, nebo pásové či jiné těžké pracovní stroje.

Ro-ro lodě vlastně vůbec nevyjadají jako lodě, ale obří plechové krabice. Většina pater je pod úrovní hladiny vody. V Japonsku se auta řadí v patrech podle toho, kde budou vykládána, aby se průběh vyvážení aut nezdržoval. Jak nám vysvětlil místní manažer



VÍTE, ŽE.....

- ▶ Vývoj ro-ro lodí určených k přepravě tisíců aut má základ ve vojenství, kdy bylo potřeba během druhé světové války vymyslet, jak snadno vyložit tanky.
- ▶ V současnosti je největší ro-ro loď MV Tønsberg, která je schopná přepravit více než 8500 aut.
- ▶ K výrobě ro-ro lodí pomohla expanze japonského automobilového průmyslu a jeho export do Evropy a USA.



KAŽDÝ VŮZ má speciální čip s veškerými informacemi o objednavce, výrobě i expedici. Na přístavním parkovišti to zefektivňuje jeho evidenci a pohyb. Lokace auta je naprosto pod dohledem.

JAK TO VYPADÁ UVNITŘ RO-RO LODĚ?



Loď je uvnitř rozdělená na patra, „naše“ loď Genuine Ace jich má 11, ta nejnižší mají výšku 190 cm. Auta jsou pro maximální efektivitu zaparkována natěsněno vedle sebe (cca 30 cm). K podlaze s úchyty se napevno přikurtují pásy přichycenými k tažnému oku, které na své místo přišroubují už v japonské továrně. Vozy jsou zamčené, klíčky se umístí do auta, které se zaparkuje vedle něj, takže kapitán posádky má u sebe jen jeden klíč od naposledy zaparkovaného auta.



RO-RO LOĎ GENUINE ACE přepraví 5500 aut (má nosnost 18 337 tun) a je dlouhá 200 metrů. Než volným krokem dojdete od jednoho konce paluby k druhému, bude vám to trvat necelé tři minuty.

auta,
zí DO

...i jejich
...olik pater
..., některá
...n lze pod
...i na výšce
...e tak pře-
...pásové či
...je.
...bec nevy-
...ří plecho-
...ter je pod
...Japonsku
...podle to-
...na, aby se
...ezdržoval.
...ní manažer

logistiky Hans Vosselman, každá hodina, kdy loď jen nečinně stojí v přístavu, je neskutečně drahá.

Přístavní parkoviště, které jsme navštívili my (podobných areálů je zde samozřejmě nepočítaně), má kapacitu až 30 000 aut a denně sem pro ně přijíždějí jak vlaky, tak kamiony, které posléze rozvezou několik set aut do celé Evropy. Kamion, který přiváží auta do Česka, sem zavítá jednou dvakrát týdně.

Podnikli jsme cestu s jednou objednávkou Subaru od padacích vrat ro-ro loď Genuine Ace až na parkoviště v Jenči u Prahy. Co všechno se stane mezi podepsáním objednávky na auto a předáním klíčků od něj, se dočtete na následující dvoustraně.

Eva Srpová

NEŽ VŮZ DORAZÍ k českému dealerovi a poté k zákazníkovi, projde mnoha kontrolami. Za poškození by totiž ručil ten, kdo měl vůz v péči naposledy, ať už lodní přepravce nebo řidič, který auta dovezl do Česka.



NAKLÁDKA I VYKLÁDKA aut do lodi a z ní musí proběhnout rychle, ať může plout do dalšího přístavu (kotvení prodražuje). Do útroeb zaoceánského obra se v autech vozí osmičlenná posádka, která pak bez otálení vyváží ven jedno auto po druhém. Během dopoledne se z Genuine Ace vyložilo asi 800 až 1000 aut a odpoledne odplula.

TISÍCE MIL V KRABICI

Když jde všechno jak po drátkách, dorazí vám nové Subaru domů po půl roce, co jste se pro něj rozhodli a podepsali smlouvu. **ZA TU DOBU URAZÍ ZHRUBA 25 000 KILOMETRŮ PO MOŘI A NEJMÉNĚ DALŠÍCH 1000 KM PO SOUŠI**, ač mu na tachometru pořád svítí 0. Zaznamenali jsme jeho cestu.

6 NEJVĚTŠÍ PŘÍSTAV V EVROPĚ



Zhruba po šesti až sedmi týdnech od vyplutí z Jokohamy loď doputuje do Rotterdamu. Na své cestě po moři zastavuje v přístavech, kde postupně vozy vykládá, plán trasy se mění. „Naše“ loď Genuine Ace, jejíž cestu jsme sledovali, zastavovala v Istanbulu, v Barceloně, v Newcastlu, kde naopak naložila vozy značky Nissan, a pak teprve zakotvila v Rotterdamu.

Říká se, že to byl jeden z prozřívajících manažerů jedné z japonských automobilek, který prohlásil, že tak, jako je potřeba zefektivnit výrobu v továrně, stejnou pozornost si zaslouží logistika dopravy auta k zákazníkovi. A prý právě proto se o co nejefektivnější proces transportu zasadili Japonci. Mnoho ro-ro lodí vlastní japonské firmy, nebo je alespoň vyrobily.

na logistice, obvyklé zastávky jsou v Barceloně, v Newcastlu, v Antverpách. A samozřejmě se nevynechá Rotterdam. Poté obvykle následuje Amsterdam a téměř vždy loď ještě dopluje do Hannoveru. Logističtí plánovači sestavují zakázky tak, aby plná loď dále putovala do USA.

Do Rotterdamu pak pro Subaru pro české zákazníky přijíždí zhruba dvakrát týdně jeden až dva kamio-

Za proplutí kanálem u Suez se platí v přepočtu několik set tisíc korun.

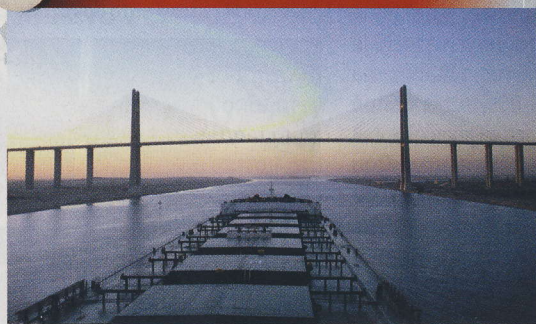
Přesto to trvá zhruba půl roku, než Subaru dorazí z výroby k nám. Česká objednávka na výrobu se do továrny v Gunmė posílá nejméně na dva měsíce dopředu. Nejpozději v první den následujícího měsíce se pak vozy převezou do přístavu v Jokohamě. Plavba trvá zhruba šest až sedm týdnů, lodě plují přes Suezský průplav, jehož průjezd se po loňské modernizaci zrychlil (trvá 10 hodin místo 18). Kde loď zastavuje, záleží

ny. Na návěs se vejde o jeden vůz méně než u jiných značek, protože Subaru jsou delší a vyšší, řidič nemůže „proložit“ náklad menším modelem. Kamiony pak putují do skladu v Jenči u Prahy a odtud auta čeká dovoz k dealerovi. Celkem celá cesta jednoho „českého“ Subaru tedy trvá 140 až 150 dní. Na samý začátek své existence prožije docela zajímavé dobrodružství.

Eva Srpová



5 SUEZSKÝ PRŮPLAV



Kanálem mezi Rudým a Středozemním mořem ročně propluje přes 30 000 lodí. Vloni se část kanálu rozšířila, nyní mohou lodě volně proplouvat v obou směrech najednou. Délka lodě není limitována, výška však ano, musí měřit maximálně 78 metrů, aby se vešla pod most.

8 TRANSPORT KAMIONY DO ČESKA

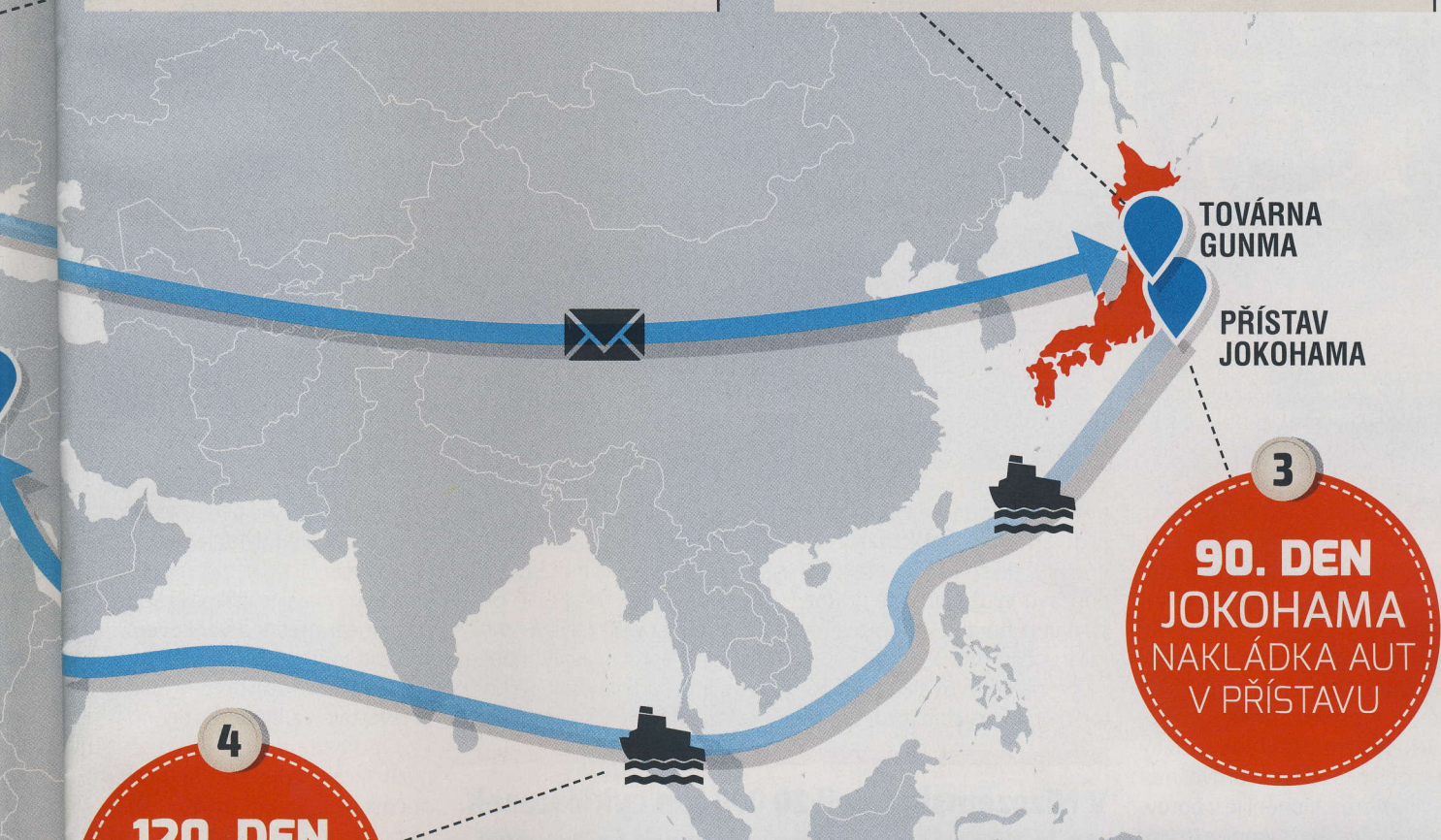


Jakmile loď dopluje do Rotterdamu, dostanou v české centrále zprávu (datum příplutí se může kvůli počasí na moři měnit). Nejpozději do tří dnů přijede kamion logistické společnosti Hödlmayr a přiveze auta na celní sklad v Jenči u Prahy. Odtud jsou pak vozy distribuovány do dealerství.

2 VÝROBA V JAPONSKÉ TOVÁRNĚ GUNMA



Do továrny v Japonsku přijde souhrnná objednávka, která se odesílá jednou za měsíc. Do 8. dne v měsíci musí do Gunmy dorazit objednávka, jež má výrobu naplánovanou za dva měsíce. Nejpozději první den následujícího měsíce jsou vozy expedovány do přístavu v Jokohamě.



TOVÁRNA
GUNMA

PŘÍSTAV
JOKOHAMA

3

90. DEN
JOKOHAMA
NAKLÁDKA AUT
V PŘÍSTAVU

4

120. DEN
PLAVBA
RO-RO LODÍ
DO EVROPY

PROČ SE SUBARU NEVOZÍ V KONTEJNERECH?



Ro-ro lodě jsou podstatně efektivnější, cena za dopravu je nižší než u lo-lo cargo s kontejnery. Ro-ro lodě mohou přepravovat 5000 až 8500 aut najednou a samotná nakládka a vykládka je podstatně rychlejší, zajišťují ji řidiči v přístavech, nejsou potřeba jeřáby k přenášení kontejnerů. Ze statistik navíc vyplývá, že riziko poškození (nebo i pádu do moře) je u kontejnerů vyšší, v ro-ro lodích dochází k menším, spíše povrchovým poškozením.