



### Incoterms 2010: Co je nového?

Orange globe informuje o změnách, které přináší nové znění obchodních doložek. Více k tématu **od strany 2**



### Zaostřeno na střední a východní Evropu

Gebrüder Weiss Air & Sea je dobře rozmístěn i ve střední a východní Evropě. Experti pro leteckou a námořní dopravu jsou zastoupeni v jedenácti zemích. **strany 6/7**



### Mezi včerejškem a zítkem

Historická procházka 500 lety GW - od počátků, kdy zajišťovali kurýrní služby, až po globální logistický koncern. **strana 8**

01/2011

Časopis Air & Sea společnosti Gebrüder Weiss

# orange globe





Na východě je mnoho novinek

V 80. letech vystrčila společnost Gebrüder Weiss svá tykadla téměř současně do Asie i do východní Evropy. Na obou místech byl položen základní kámen průbojné logistické organizace.

Sice se projevilo určité kolísání. Jak rychle ale potom v roce 1989 padla železná opona, bylo překvapující. Když se otevřely hranice, viděl v tom GW pravou šanci. Neprodleně proto byla vybudována zastoupení v Maďarsku, tehdejší Československu a ve Slovinsku - později i v mnoha dalších zemích jihovýchodní Evropy. V průběhu času se z nich vyvinula plnohodnotná logistická sídla.

Uvědomovali jsme si, že tyto státy měly potřebu dohnat něco zameškaného. Lidé tam měli zájem, byli zvědaví, ale i opatrní. Lidé „na Západě“ měli z kontaktu s nimi obavy a někdy si mysleli, že ví všechno lépe. Pro nás bylo výzvou nalézt rovnováhu mezi standardy a systémy, firemními „pravidly hry“, kulturou a různými vývojovými stadii nových zemí v koncernu. Při pohledu zpět vidíme, že jsme samozřejmě udělali chyby, snad ale i mnoho správného: V současnosti je Gebrüder Weiss zastoupen v 11 zemích střední a východní Evropy. GW je v tomto regionu rozhodně významným hráčem.

Zpočátku vedly toky zboží do Rakouska, západní Evropy a zámoří přes základnu ve Vídni. Organizace v nových zemích se pak postupně osamostatnily a zavedly vlastní pravidelnou dopravu. Vedle silných organizací pro pozemní dopravu a logistiku byly nakonec na nejdůležitějších stanovištích vybudovány i produktivní kanceláře Air & Sea. Naším požadavkem je poskytovat ucelenou nabídku logistiky na našich domovských trzích v alpsko-dunajském regionu. A k tomu patří i místní, globálně propojené týmy Air & Sea. Dokonce i v menších státech, případně regionech.

Připouštíme, že krize tvrdě postihla ještě ne tak silné hospodářské oblasti střední a východní Evropy. Mnohé z těchto států v jejím důsledku utrpěly bolestivý neúspěch. Přesto jsem přesvědčen, že se rozmach nezastavil natrvalo. Region má nadále pozoruhodné šance k růstu a rozvoji.

Heinz Senger-Weiss, člen představenstva

## GW-Air & Sea-Kontakt

Gebrüder Weiss s.r.o. Air & Sea Terminal Prague  
Terminal Menzies / P.O.Box 132  
160 08 Prague  
T +420.220.116.692 F +420.224.281.054

air-sea-prague@gw-world.com  
www.gw-world.com

# Spediční slabikář orange globe

## Souhrnná hlášení

### Jaké lhůty platí v letecké a námořní přepravě

Od začátku roku je třeba podávat celním úřadům za zboží, které je dováženo do celního prostoru Evropské unie, resp. z něj vyváženo, souhrnná vstupní (zkráceně: ENS) a výstupní hlášení (zkráceně: EXS). Aby bylo možné na základě těchto údajů včas provést analýzy rizik s podporou počítačového zpracování dat, je třeba dodržet zákonem předepsané lhůty. Z tohoto opatření je vyjmuta veškerá přeprava zboží se Švýcarskem a Norskem.

#### Letecká přeprava

- U letů na krátké vzdálenosti (s délkou do čtyř hodin) musí být ENS podáno nejpozději při startu letadla.
- U letů na dlouhé vzdálenosti (delších než čtyři hodiny) musí být ENS k dispozici alespoň čtyři hodiny před příchodem zásilky na první letiště v celním prostoru Evropské unie.
- Při exportu předává Gebrüder Weiss bezpečnostní data již při ohlášení vývozu (provádí-li GW vývozní odbavení).

#### Námořní přeprava

- V případě kontejnerové dopravy musí být ENS podáno alespoň 24 hodin před nakládkou v přístavu odeslání.
- U break bulk (kusové zboží) musí být ENS odevzdáno rovněž alespoň 24 hodin před nakládkou v přístavu odeslání.
- Při exportu předává Gebrüder Weiss bezpečnostní data automaticky při elektronickém ohlášení vývozu.

## Podrobena kritice



## Incoterms 2010

Michael Büchele, manažer Marketing & Sales - Air & Sea u Gebrüder Weiss, vysvětluje, co se změnilo s novým zněním obchodních doložek a čemu je třeba v praxi věnovat zvláštní pozornost.



Před 75 lety zveřejnila Mezinárodní obchodní komora ICC poprvé sérii předpisů o dělení povinností, nákladů a rizik, týkajících se organizace přepravy, nakládky, vykládky, pojištění a celního odbavení. Od té doby se Incoterms (International Commercial Terms, Mezinárodní obchodní podmínky) vyvinuly v nesporné standardní dílo, které je pravidelně přepracováváno a přizpůsobováno běžné praxi. Od 1. ledna 2011 vstoupily v platnost podmínky Incoterms 2010.

### Nové podmínky – nové místo dodání v některých podmínkách

Tato nová verze, která nahrazuje znění z roku 2000, má za cíl zejména lepší srozumitelnost a jednodušší použití dodacích podmínek. Namísto původních 13 zůstalo pouze jedenáct podmínek rozdělených do dvou kategorií: na podmínky všeobecně platné pro všechny druhy přepravy (EXW, FCA, CPT, CIP, DAT, DAP, DDP) a na podmínky pro námořní a vnitrozemskou vodní dopravu (FAS, FOB, CFR, CIF). Nové Incoterms DAT („Delivered at Terminal“) a DAP („Delivered at Place“) nahrazují dosavadní podmínky DEQ, DAF, DES a DDU.

A v neposlední řadě bylo nově definováno místo dodání u stávajících podmínek FOB, CFR a CIF. Podle Incoterms 2010 je zboží považováno za dodané, jakmile je dopraveno na palubu lodi, nikoliv jako dosud, jakmile

přešlo zábradlí lodi. I zde je nezbytné exaktně stanovit přesné místo, tedy přístav a za určitých okolností i část přístavu, kde se má zboží nakládat. Je-li dohodnuta podmínka FOB, ale není definován přístav, je volba místa na prodávajícím.

### Důležitá kontrola verze

Podmínky Incoterms je možné podle ICC použít u vnitrostátních i mezinárodních kupních smluv. Smluv, založených na starších verzích, např. Incoterms 2000, se nejnovější změny netýkají. Podle ICC se používá vždy poslední platné znění Incoterms, není-li dohodnuto jinak. Teoreticky je však možné uzavírat stejně jako dříve kupní smlouvy se začleněním dřívějších verzí. Prodávající i kupující by proto v kupní smlouvě měli jasně definovat, jaká verze Incoterms byla vzata za základ – např. „FOB Hamburg, Incoterms 2010“.

V případě otázek k novinkám je Vám k dispozici místní poradce Gebrüder Weiss.

# Žádné Incoterms bez místa dodání

Významnou součástí Incoterms je přesné označení místa dodání – tedy takového místa, na němž přechází riziko z prodávajícího na kupujícího. S výjimkou podmínek C je to zároveň i místo, na němž náklady přecházejí na kupujícího. Orange globe objasňuje, proč je tak důležité, aby nezůstal žádný prostor pro více možností interpretace v definici místa, a způsob, jakým je možné vyhnout se všem nedorozuměním od samotného počátku.

V Incoterms 2010 byly čtyři podmínky „Delivered“ nahrazeny dvěma novými podmínkami: DDU, DAF a DES za DAP a DEQ za DAT; DDP zůstává zachována i v Incoterms 2010. DAP znamená, že prodávající nese náklady a riziko až do chvíle, kdy je zboží dáno k dispozici k vyložení na ujednaném místě určení. Tím může být např. cílový přístav nebo cílové letiště, spediční sklad, hraniční přechod nebo sklad kupujícího.

## Přesná definice místa

„DAP Shanghai“ může být podle Klemense Strohmera, operačního manažera Air & Sea CEE u Gebrüder Weiss, vykládáno různými způsoby: „Zboží je totiž považováno za dodané, je-li na lodi, která připlula do přístavu v Šanghaji, na nákladním automobilu ve spedičním terminálu v přístavu v Šanghaji nebo nevyložené k dispozici u skladu kupujícího.“ Pro zamezení nedorozuměním a konfliktům je třeba k „DAP Shanghai“ navíc vysvětlit, zda je míněn „DAP přístav“, „DAP spediční terminál“ nebo „DAP sklad kupujícího“ (vždy se jménem a adresou).

DEQ, Delivered ex Quay, byla v předchozích verzích Incoterms jedinou podmínkou, která definovala, že riziko a náklady přecházejí na kupujícího poté, co je zásilka dána k dispozici vyložená z přepravního prostředku, který ji přivezl – přepravním prostředkem však mohla být výhradně loď. ICC nyní vytvořila podmínku DAT, která nahrazuje DEQ a je použitelná i pro jiné přepravní prostředky a jiná místa dodání v přepravním řetězci. Je tak možné použít např. „DAT ujednaný spediční terminál“, má-li prodávající nést jak náklady a rizika až do dodávky na tento spediční terminál, tak i náklady a rizika na vykládání z nákladního automobilu nebo železničního vagónu. Pojmeme terminál je přitom podle definice ICC míněno jakékoliv místo, ať je zastřešené nebo ne. „Je třeba však dbát na to, že kupující musí mít možnost na tomto místě zboží převzít,“ doplňuje Strohmer.

A také u DAT je nezbytné přesně stanovit místo. To konkrétně znamená: neuvádět pouze město, v němž přecházejí náklady a rizika, ale přesnou adresu. Tímto způsobem lze zamezit mnohým nedorozuměním a z nich vyplývajícím právním sporům. Ale pozor: uvedení pouhého názvu města může vést rovněž k potížím. Některá města po celém světě totiž nesou stejná jména (např. Athens, Řecko a Athens, Georgia, USA), a proto by se měla psát vždy země a v případě potřeby i PSČ.

## U CFR a CIF sjednejte i vývozní přístav

Na místě dodání přechází riziko z prodávajícího na kupujícího. V případě CFR a CIF je jím vývozní přístav. V praxi se však často sjednává pouze přístav určení. To znamená, že je sice jasné, kde na kupujícího přechází náklady – kupující ale někdy nezná místo, kde na něj přechází riziko.

„Je-li k tomu dohodnuto určité datum dodání,“ říká Strohmer, „vztahuje se u CFR a CIF k datu naložení zboží na loď a nikoliv k datu, kdy by mělo dorazit do přístavu

určení.“ Proto by bylo žádoucí v kupní smlouvě zakotvit jak vývozní přístav, tak i datum, k němuž by zboží mělo dojít do přístavu určení. Totéž platí pro CPT a CIP: Prodávající splní svou povinnost dodání, jakmile předá přepravci zboží a ne až tehdy, když zboží dorazí do místa určení. Proto by i zde mělo být v kupní smlouvě definováno místo dodání a datum doručení na místo určení.

## Přizpůsobení u podmínek námořní přepravy

Osvědčené podmínky FAS, FOB, CFR, CIF je možné dohodnout stejně jako dříve výhradně v případě námořní a říční dopravy. I když je velmi lákavé stanovit „FOB letiště“ (a vyjádřit tím, že je zboží dodáno v okamžiku naložení na palubu letadla), není to přípustné. V případě použití jedné z těchto podmínek pro přepravu letadlem nebo nákladním automobilem je možné, že v případě škody nebo sporu bude rozhodnuto, že zboží nebylo dodáno. Riziko na kupujícího tedy nepřechází, ačkoliv bylo zboží doručeno na cílové letiště, protože během celé přepravy nebylo naloženo na loď.

„Namísto „FOB uvedené letiště“ je možné doporučit „FCA uvedené letiště, loaded on aircraft,“ informuje Klemens Strohmer. Doplněk „loaded on aircraft“ je při

tom důležitý, jinak by bylo možné vykládat „FCA uvedené letiště“ jako „FCA terminál letiště“. To by mělo za následek, že náklady a riziko přecházejí na kupujícího již tam, kam prodávající dodal zboží připravené k vyložení.



Klemens Strohmer

## Pojistná povinnost, převzetí rizika a nákladů podle Incoterms 2010

	Seller	Carrier	Border	Port	Ship	Port	Named Place	Buyer
EXW	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FCA	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CPT	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CIP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DAT	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DAP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
DDP	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FAS	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
FOB	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CFR	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light
CIF	Dark	Light	Light	Light	Light	Light	Light	Light

Legend:

- Dark: The risk is borne by the seller
- Light: The risk is borne by the buyer
- Diagonal lines: Transport insurance is the responsibility of the seller
- Dark: The costs are borne by the seller
- Light: The costs are borne by the buyer
- Orange square: Clauses for sea and inlandwater transport

Legend:

- Dark: The risk is borne by the seller
- Light: The risk is borne by the buyer
- Diagonal lines: Transport insurance is the responsibility of the seller
- Dark: The costs are borne by the seller
- Light: The costs are borne by the buyer
- Orange square: Clauses for sea and inlandwater transport



Rok 1989 je označen jako mezník v zemích střední a východní Evropy. V roce 2004 přistoupily první státy bývalého východního bloku k Evropské unii. Rozšiřování na východ nebylo pouze šancí, ale i výzvou pro projekt „Společné Evropy“. Navzdory mnohým obavám dnes souhrnný výsledek vyznívá výrazně pozitivně.

## Z Čech na Valašsko:

# toulky „novou“ Evropou

**Působivá města a atraktivní krajina, rozmanitá kultura a nádech tajemna – země východní a střední Evropy leží stranou obležených turistických vyšlapaných cest a chtějí být objeveny. Od vstupu Maďarska, České republiky, Slovenska, Slovinska, Bulharska a Rumunska na evropskou scénu, se otevírají nové možnosti i pro hospodářství.**

Mnoho Evropanů tráví pravidelně dovolenou v „Olaszország“. Skutečně? Stejně tak mnoho Vídeňanů a obyvatel Burgenlandu jezdí často do „Magyarország“. Ani to jste neslyšeli? Abyste porozuměli těmto výrazům, museli byste umět maďarsky. A to - kromě obyvatel „Magyarország“ - umí velmi málo lidí, pomineme-li maďarské menšiny v sousedních zemích. V „Olaszország“ se naproti tomu maďarsky nemluví. Je to totiž Itálie.

### Brána do východní a západní Evropy

Maďarsko je svým jazykem ve světě ojedinelé. Což není úplně nevýhoda, vezmeme-li v úvahu historii země. Ať už za panování Turků nebo Habsburků, Maďaři v minulosti často nebyli pány ve vlastním domě. Může to být balzám na duši, být také jednou pouze mezi svými. „Řeč je jako ochranná zeď, za kterou se může národ se všemi svými tajemstvími a zvláštnostmi opevnit,“ píše Wilhelm Droste, který již mnoho let pracuje v Budapešti jako docent a spisovatel.

Budapešť je bránou zároveň do východní i západní Evropy. „Založená Římany, obroušená Mongoly, sedřená Osmany,“ charakterizuje Spiegel maďarské hlavní město, které muselo samo sebe v průběhu své historie znovu a znovu objevovat. S 1,7 miliónem obyvatel je Budapešť o trochu větší než Vídeň. Je bohatá světovým kulturním dědictvím, jako je např. panorama na břehu Dunaje nebo Andrásyho třída, maďarská obdoba Champs-Élysées v Paříži nebo 5th Avenue v New Yorku. Stejně jako její rakouský protějšek je Budapešť kromě toho známá i svou kavárenskou kulturou.

Maďaři jsou považováni za družný a temperamentní národ. Už za komunismu byla země označována za „nejveselejší kasárnu v táboře východního bloku“ a byla považována za relativně liberální. Stát povolil Maďarům - dříve než ostatní východní země - soukromé podnikání. V zemi byla i svoboda cestování již téměř dva roky před pádem železné opony.

Významnými průmyslovými odvětvími jsou v současnosti strojírenství a automobilový průmysl. Vysoký význam má i zemědělství: žádná jiná země v Evropě nemá více zemědělské půdy - ta tvoří více než dvě třetiny území státu. Pěstuje se zde mimo jiné kukuřice, pšenice nebo cukrová řepa a samozřejmě paprika, která je v současnosti se jménem Maďarska neoddělitelně spojená. Důležitou roli kromě toho hraje i turistika. Žádanými destinacemi jsou jak Budapešť, tak Balaton, největší jezero střední Evropy.

### Moderní země na Vltavě

Ani Češi to neměli vždy lehké. Rádi proto hledali útěchu v satíře a humoru. A co pro Maďary znamenala jejich řeč, to byl pro Čechy v minulém století jejich Švejk. Na začátku 20. let minulého století vydal Jaroslav Hašek svůj román „Dobry vojak Švejk“, kde zachytil náladu doby. Tato taškařice poskytla návod, jak se vyrovnat Istí, humorem a stoickou trpělivostí se situacemi, které není možné změnit.

Od konce komunismu si mohou Češi konečně sami určovat svůj směr. Dnes se tato země prezentuje jako moderní demokracie, která se etablovala na evropské úrovni - a to i hospodářsky. V roce 2009 dosáhla Česká republika hrubého domácího produktu 13 097 EUR na hlavu, což odpovídá 82 procentům evropského průměru. Region Praha patří podle Eurostatu v přepočtu na hlavu dokonce k nejproduktivnějším v celé Evropě.

Hlavní město Praha je centrem země - a nejenom kulturním, ale i průmyslovým a finančním centrem České republiky. „Zlaté město“ na Vltavě je kromě toho díky početným architektonickým skvostům z období vrcholné gotiky a baroka turistickým magnetem. Historické Staré město téměř přetéká památkami. V roce 1992 proto bylo organizací UNESCO vyhlášeno za součást světového kulturního dědictví. Symbolem města jsou Hradčany, největší uzavřený hradní areál na světě, který je dnes - mimo jiné - sídlem prezidenta republiky.



„Zlaté město“ na Vltavě: Praha je centrem země a díky početným mistrovským dílům gotické a barokní architektury i turistickým magnetem.

Česká republika má dlouhou průmyslovou tradici a u zahraničních investorů se těší velké oblibě. Podle německého ministerstva zahraničí jsou dceřiné společnosti zahraničních podniků odpovědné za více než 50 procent české průmyslové výroby. Dopravní infrastruktura je považována za nejlepší z bývalých států východního bloku. Ve dvou posledních dekadách byl velmi silně podporován automobilový sektor, což České republice společně se Slovenskem, Maďarskem a Polskem přineslo přezdívku „Detroit východu“. K tomu bylo intenzivně podporováno zemědělství. Světoznámé je české pivo – a v jeho konzumaci jsou Češi světovými mistry, nechávají za sebou i Rakušany a Němce.

### Kořeny Andyho Warhola

Slovenská republika vznikla stejně jako Česká republika v důsledku dobrovolného rozdělení Československa v roce 1993. Dnes má tato země okolo 5,4 miliónu obyvatel a úzký vztah k Rakousku: V Evropě totiž nejsou žádná dvě jiná hlavní města, která by ležela tak blízko sebe jako Vídeň a Bratislava (Pressburg). Někdy se kvůli společnému hospodářskému prostoru dokonce používá pojem Twin City.

Bratislava je s 430 000 obyvateli sice výrazně menší než například Praha nebo Budapešť, vyznačuje se však vyšší dynamikou hospodářství a zaměstnanosti. Podle rakouského deníku „Die Presse“ bratislavský region „již dokonce předčil Vídeň v kupní síle a patří k nejbohatším evropským regionům“.

Před přelomem v roce 1989 dominoval těžký průmysl, nyní tvoří cca 60 procent hrubého domácího produktu oblast služeb. Žádné jiné národní hospodářství eurozóny nerostlo v roce 2010 rychleji. V otázce kultury jsou Slovinci hrdí zejména na své báječné operní pěvce, jako jsou Miroslav Dvorský nebo Dalibor Jeniš a také na jednoho Američana. Tomu je věnováno dokonce jeho vlastní muzeum. Touto váženou osobností byl ještě za svého života Andy Warhol. Příjmení jeho otce ještě znělo Varchola, když z východního Slovenska emigroval do Pittsburghu.

### Země se vzorovou ekonomikou

Se dvěma milióny obyvatel a rozlohou pouhých 20 000 čtverečních kilometrů patří Slovinsko k nejmenším zemím Evropské unie. Obyvatelstvo někdejší svazové republiky se 23. prosince 1990 v referendu rozhodlo pro nezávislost na Jugoslávii.

Následovala nová orientace v hospodářství – od zemědělství k průmyslu a službám. Tato malá republika je mezi novými členskými státy považována za zemi se vzorovou ekonomikou. Stejně jako Slovensko i Slovinsko již zavedlo euro.

Navzdory své malé velikosti má Slovinsko velmi rozmanitou krajinu. Na jedné straně – ráj pro turisty – Julské Alpy s Triglavským národním parkem, na druhé straně syté zelené nížiny. V Postojně je možné navštívit spektakulární vápencové jeskyně, které patří k největším veřejnosti přístupným jeskyním na světě. Nesmíme zapomenout ani na Středozemní moře. Žádný div, že turistika kvete a v současnosti patří k nejlukrativnějším hospodářským odvětvím.

### Na Zlatých pískách

Bulharsko je naproti tomu země opředená tajemstvím. Až do konce komunismu bylo mezi Středoevropany téměř neznámé. Bylo založeno roku 681 a proto se řadí mezi nejstarší státy Evropy. Dnes žije ve východní části Balkánského poloostrova okolo 7,5 miliónu obyvatel.

V Bulharsku proběhl v posledních dvaceti letech rozsáhlý proces transformace hospodářství, především v tradičně silných průmyslových odvětvích strojírenství, zpracování kovů a petrochemie. V současnosti je země bez diskuze na cestě k výrobě technicky náročnějších výrobků. Téměř 50 procent HDP produkuje sektor služeb. Zejména turistika se dobře rozvíjí, „Zlaté písky“ u Černého moře prožívají prudký rozmach.

K nejznámějším osobnostem patří nositel Nobelovy ceny za literaturu Elias Canetti a moderní umělec Christo, který se naposledy po celém světě proslavil zahalením berlínského Říšského sněmu.

### Tam kde se Dunaj vlévá do Černého moře

Rumunsko přistoupilo k EU 1.1.2007 společně s Bulharskem. Ještě v 90. letech minulého století se tento cíl zdál být velmi vzdálený: země se příliš zabývala sama sebou, tržní hospodářství se dlouho nemohlo správně rozběhnout.

V současné době se však největší národní hospodářství na Balkáně s 21,5 milióny obyvateli stalo zajímavým i pro zahraniční investory. Až do světové hospodářské krize zde po několik let působivě rostl HDP. Naposledy v roce 2008 byl zaznamenán nárůst o 7,1 procent. K nejdůležitějším oborům tradičně patří strojírenství, chemický a ropný průmysl.

Mimo to, se zde snaží přilákat do země turisty. Atraktivní je především dunajská delta se svými jezery a ostrovy, vyhlášená biosférickou rezervací UNESCO. Dosud jezdili do Rumunska na své náklady především návštěvníci se slabostí pro morbiditu: Na hradě Bran údajně v 15. století sídlil Vlad III., který nosil přízvisko „Tepes“ („Napichovač“). Ten měl údajně inspirovat Brama Stokera k románové postavě Dráculy.



Budapešť: V průběhu historie vždy znovu nově objevovaná.

## Otázka důvěry



V únoru 2011 vyslala společnost Gebrüder Weiss na cestu speciální náklad. Pro jeden rakouský podnik měly být lodí přepraveny ze Španělska do Indie 34 metrů dlouhé listy rotoru pro větrné turbíny. Zakázka si vyžádala intenzivní přípravu: bylo třeba zorganizovat dodání do přístavu speciálním transportem, najmout si loď, vypracovat zadání pro manipulaci v přístavu a zajišťovací práce. A to všechno v těsné spolupráci se zákazníkem.

V rozhovoru informuje Franco Ravazzolo, expert na projektový obchod a break bulk u GW Air & Sea, o svém oboru působnosti a objasňuje, jak je možné, že takovéto speciální zakázky probíhají bez nesnází.

**Pane Ravazzolo, co se vlastně rozumí pod odborným výrazem „break bulk“ – a kdy se začalo zboží tímto způsobem přepravovat?**

Námořní přepravu pevných látek je možné rozdělit do tří kategorií. Tou první je bulk, přeprava sypkých hmot, jako jsou rudy, uhlí a obiloviny. Pak je to unitized, to jsou unifikované náklady, jako například kontejnery a automobily. A konečně break bulk. Do této kategorie spadá kusové zboží, jako například řezané dříví, balíky celulózy, ale i komponenty zařízení a ocelové výrobky. O způsobu přepravy obvykle rozhodují rozměry a hmotnost nákladu. V zásadě lze říci: Co je příliš velké na kontejner, je vhodným kandidátem pro break bulk.

**Změnil se v minulých letech význam přepravy break bulk?**

Určité toky zboží se přesunuly z break bulk do kontejnerové přepravy, protože to fyzikální vlastnosti přepravovaného zboží dovolovaly. Právě množství dřeva, papíru, celulózy a oceli se od 70. let výrazně snížilo a dále klesá. Na druhé straně je více speciálních transportů, protože ve strojírenství a výstavbě investičních celků se používají stále větší a těžší jednotky. Obor těžkého zboží prožívá boom.

**Co přesně nabízí GW v oboru projektový obchod/break bulk?**

Předem bych chtěl říct jedno: Výzvou v této oblasti obchodní činnosti je enormní rozmanitost zboží. Jednou jde o to, přepravit pro energetické hospodářství větrné elektrárny, generátory, turbíny nebo jádra vrtáku. Jindy máme co dělat s kompletními výrobními zařízeními, s vybavením pro hornictví, speciálními a kolejovými vozidly, loděmi, jachtami nebo prvky ocelových konstrukcí. Provádíme nejrůznější přepravy, přičemž se soustředíme u těžkého zboží na kategorii do 500 tun jednotkové hmotnosti.

**Takové zakázky vyžadují perfektní plánování a řízení. Co je třeba na straně logistika, aby mohl splnit vysoké nároky objednatele?**

Projektový obchod je především otázkou důvěry. Proto zaprvé vyžaduje odpovídající zkušenosti a odborné vědomosti. Protože naši zákazníci jsou zpravidla specialisté na svůj obor, kteří očekávají komplexní poradenství a podporu. Zadruhé jsou pro spolehlivou a profesionální realizaci takových obchodů důležité kontakty po celém světě. Z tohoto důvodu se koncern Gebrüder Weiss připojil ke GPLN (Global Project Logistics Network, www.gpln.net), mezinárodní síti specialistů na break bulk a projektovou přepravu.



# Zaměřeno na země střední a východní Evropy

**Pobočky Gebrüder Weiss Air & Sea jsou optimálně rozmístěny i v zemích střední a východní Evropy: v jedenácti zemích, od České republiky po Ukrajinu, jsou na místě experti Air & Sea a zajišťují maximální kvalitu služeb. Nejmladším členem sítě je kancelář v Sarajevu, hlavním městě Bosny a Hercegoviny, která byla otevřena v pozdním létě loňského roku.**

**Které země jsou míněny zeměmi „střední a východní Evropy“ (CEE) vždy závisí na definici a příslušném kontextu. Nehledě k ne zcela jasným obrysům oblasti je ale jisté jedno: CEE zahrnuje více zemí, které jsou často mylně považovány za homogennější, než ve skutečnosti jsou. Rozdíl se neprojevují jenom v různých jazycích - i pohled na individuální historii zemí, jejich kultury a s nimi spojené zvyklosti a obyčeje, zdůrazňují bájnou rozmanitost regionu ležícího severovýchodně a jihovýchodně od Rakouska. V neposlední řadě se i ekonomiky a měny vyvíjejí občas zcela rozdílně.**

### Silný vzestup

V CEE pracuje v současnosti organizace Gebrüder Weiss Air & Sea v jedenácti zemích, které jsou vedeny třemi regionálními vedoucími: Za Slovinsko je odpovědný Michael Büchele, za Maďarsko a Slovensko Harry Kostial, všechny ostatní země jsou pod vedením Jochena Uraye. Ačkoliv se země vyvíjely rozdílně, shrnuje Jochen Uray, že se CEE po dvou extrémně těžkých letech opět téměř zotavily. „V roce 2009 a v první polovině roku 2010 jsme ještě intenzivně pracovali na optimalizaci našich struktur, což nakonec vedlo k úspěchu. Po těžkém začátku roku jsme přeci jen dosáhli v roce 2010 nárůst obrátu o 60 procent.“ Regionální vedoucí vyzdvihl v této souvislosti zejména úspěšnou novou orientaci oddělení námořního importu v různých CEE: „Díky rostoucí produkci stávajících zákazníků v kombinaci s velmi zajímavými novými obchody, bylo možné zejména v České republice a Rumunsku importy LCL (námořní kusové zásilky) skoro zdvojnásobit.“ GW se v současnosti díky pravidelným přímým sběrným kontejnerům z Asie řadí v obou zemích mezi vedoucí firmy na trhu.

### Dobrá spojení

Nová služba se pozitivně projevila na celém regionu. Země bývalé Jugoslávie jsou pokryty přímými sběrnými kontejnery pro Koper a Rijeku, Maďarsko a Slovensko mají každý týden přímé sběrné svozy. Nesmíme zapomenout na LCL-HUB (překladiště kusových zásilek námořní přepravy) ve Vídni, který je se svými denními odjezdy ve všech CEE stále používán. Zejména v případě nižšího objemu zásilek pro jednu zemi. I v letecké přepravě se něco událo: Budapešť a Praha se v současnosti mění na nové brány regionu – čtené letecké společnosti létají pravidelně se zasilateli z Asie přímo na Ferihegy a Ruzyni. Ať už v letecké nebo námořní přepravě: zákazníci se ve všech CEE mohou spolehnout na vysokou kvalitu služeb GW, na kterou jsou zvyklí.

### Kvalifikovaní pracovníci

Zmíněný růstový kurz by měl být také dále poháněn díky podpoře lidí na místě. V uplynulých dvou letech se na jedné straně velmi mnoho investovalo do prodejního týmu, na druhé straně stáli ve středu zájmu operativní pracovníci v přímém kontaktu se zákazníkem. „Cílem různých interních a externích kvalifikačních opatření bylo vybrousit smysl pro potřeby zákazníků,“ informuje Uray. „Protože zákazník chce být proaktivně, kompetentně a především, co možná nejrychleji zásoben informacemi – ať už při tom jde o údaje o zásilkách, řešení problémů nebo nabídky pro potenciální nové zákazníky.“ Trvalá kvalita se u GW píše velkými písmeny, doplňuje Harry Kostial. „Z toho teď pro nás vyplývá, že bychom měli dále cíleně investovat do vzdělávání a doškolování.“ Důležitým stavebním kamenem úspěchu je pro Kostiala v neposlední řadě pravidelná výměna v síti – jak v rámci sítě Air & Sea, tak s organizacemi pozemní dopravy.



### WR Indien přijala významného hosta

Během své týdenní cesty po Indii se předsedkyně rakouské Národní rady Barbara Prammer zastavila v Chennai. Společnost Weiss-Röhlig Indien využila této příležitosti k pozvání její delegace k diskusi. S podporou průmyslové a obchodní komory a rakouského honorárního konzulátu v Chennai byla zorganizována recepce, které se zúčastnili vedle významných zákazníků i vysoce postavení zástupci domácího hospodářství a ekonomický delegát rakouského velvyslanectví v Novém Dillí. Pod heslem „Austro Indian Business Opportunities“ se diskutovalo o možném rozšíření obchodních vztahů mezi Rakouskem a Indií.



### Nejlepší hodnocení bonity pro GW

Renomovaná ekonomická informační agentura Dun & Bradstreet potvrdila finanční stabilitu a maximální kredibilitu společnosti Gebrüder Weiss. Logistický koncern získal nejlepší známku 1 a zařadil se tak mezi „Top Rating Companies“. Toto hodnocení dosud obdrželo pouze pět procent všech rakouských podniků. Certifikát D&B je celosvětově uznávaný a potvrzuje GW jako důvěryhodného, spolehlivého obchodního partnera se stabilní situací podniku a velmi dobrou platební morálkou.



### Průkopník v ochraně klimatu

Na stanovišti Wörgl (AT) uvedla společnost GW v únoru 2011 do provozu první logistickou halu v Rakousku bez vlivu na klima. Dřevěná konstrukce nabízí 1.300 m<sup>2</sup> kompletní a manipulační plochy a chladiřenský sklad se 150 paletovými místy. „Stavba budovy bez vlivu na klima je dalším stavebním kamenem naší strategie trvale udržitelného rozvoje,“ říká finanční ředitel Wolfram Senger-Weiss.

### Česká republika

**Úřední řeč:** čeština, **rozloha:** 78.866 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 10,5 miliónu, **hustota zalidnění:** 130 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** česká koruna, **připojení k EU:** 2004, **kanceláře Air & Sea:** Praha, Brno, Ostrava

### Slovinsko

**Úřední řeč:** slovinština, **rozloha:** 20.273 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 2 milióny, **hustota zalidnění:** 99 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** euro, **připojení k EU:** 2004, **kanceláře Air & Sea:** Koper, Lublaň

### Slovensko

**Úřední řeč:** slovenština, **rozloha:** 48.845 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 5,4 miliónu, **hustota zalidnění:** 110 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** euro, **připojení k EU:** 2004, **kanceláře Air & Sea:** Bratislava, Žilina

### Maďarsko

**Úřední řeč:** maďarština, **rozloha:** 93.000 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 10 miliónů, **hustota zalidnění:** 107,5 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** forint, **připojení k EU:** 2004, **kanceláře Air & Sea:** Budapešť

### Chorvatsko

**Úřední řeč:** chorvatština, **rozloha:** 56.542 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 4,5 miliónu, **hustota zalidnění:** 79 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** kuna, **připojení k EU:** není v EU, **kanceláře Air & Sea:** Záhřeb

### Bosna a Hercegovina

**Úřední jazyky:** bosenština, srbština, chorvatština, **rozloha:** 51.197 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 4,6 miliónu, **hustota zalidnění:** 89 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** konvertibilní marka (KM), **připojení k EU:** není v EU, **kanceláře Air & Sea:** Sarajevo

### Srbsko

**Úřední řeč:** srbština, **rozloha:** 88.361 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 7,5 miliónu, **hustota zalidnění:** 97 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** dinár, **připojení k EU:** není v EU, **kanceláře Air & Sea:** Bělehrad

### Rumunsko

**Úřední řeč:** rumunština, **rozloha:** 237.500 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 21,5 miliónu, **hustota zalidnění:** 93,7 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** rumunský lei, **připojení k EU:** 2007, **kanceláře Air & Sea:** Bukurešť, Constanta, Kluž

### Makedonie

**Úřední řeč:** makedonština, zčásti turečtina, srbština a albánština, **rozloha:** 25.713 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 2,1 miliónu, **hustota zalidnění:** 79 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** makedonský denár, **připojení k EU:** není v EU, **kanceláře Air & Sea:** Skopje

### Ukrajina

**Úřední řeč:** ukrajinština, **rozloha:** 603.700 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 46 miliónů, **hustota zalidnění:** 78 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** hřivna, **připojení k EU:** není v EU, **kanceláře Air & Sea:** Kyjev

### Bulharsko

**Úřední jazyk:** bulharština, **rozloha:** 111.910 km<sup>2</sup>, **počet obyvatel:** 7,6 miliónů, **hustota zalidnění:** 70 obyvatel na km<sup>2</sup>, **měna:** Lev, **připojení k EU:** 2007, **kanceláře Air & Sea:** Sofie

# Mezi včerejškem a zítřkem

Na celém světě je velmi málo podniků, jejichž působnost je zdokumentovaná za dobu více než 500 let. Gebrüder Weiss k nim patří. Orange globe Vás zve na putování polovinou tisíciletí a představuje protagonisty, kteří se podíleli na psaní příběhu oranžového úspěchu – od počátků, v podobě transalpské kurýrní služby, až po globální logistický koncern současnosti.

\* Zde uveřejněné informace jsou založeny na knize „WeissBuch“, vydané Heidi a Paulem Senger-Weissovými.

## Poslové z Mailandu

První listinná zmínka o rodině Weissů sahá až do počátků 14. století. V seznamu daní kláštera v St. Gallenu se objevuje záznam „Wizze“. Společně s rodinou Spehlerů, která pocházela rovněž z Fussachu, provozovali předkové bratří Weissů od roku 1474 kurýrní službu mezi Lindau a Mailandem. Dne 2. června 1788 vedl Leonhard Spehler dokonce i Johanna Wolfganga von Goethe po jeho první cestě po Itálii nebezpečnou Via Mala a průsmykem Splügenpass.

## Faktorie

Končící 18. století bylo politicky, technicky i hospodářsky pohnutou dobou. Johann Kasimir Weiss, který tehdy byl mailandským poslem, v tomto období stanul na počátku skutečné historie společnosti Gebrüder Weiss. Dobře si uvědomoval, že tradiční obchodní odvětví nemají po průmyslové revoluci velkou budoucnost. V roce 1781 byl společníkem ve faktorii Johanna Schneidera ve Fussachu, která z pověření lindské obchodní komory vysílala posly, zabývala se dočasným skladováním zboží a snažila se najít řešení přepravních problémů jakéhokoliv druhu.

## Tři bratři Weissové

V 19. století ve Vorarlbergu vyrostly továrny. Textilní průmysl vyšlapal cestu i pro jiná odvětví, byla liberalizována silniční a lodní doprava. Stezky pro soumary přes Arlberg a Reschen nahradily moderní silnice. Železnice zahájila své vítězné tažení. Z faktorie se urychleně vyvinula pravá spedice. Bratři Weissové uměli využít toto široké spektrum možností, které se jim v grunderském období nabízelo. Josef, Leonhard a Johann Alois Karl Weissovi dali firmě v roce 1823 novou zakladací smlouvu a název: Gebrüder Weiss (Bratři Weissové).

## Válečné zmatky a budovatelská práce

Téměř sto let se podniku stále dařilo. Aby splnil požadavky rozvíjejícího se průmyslu ve Vorarlbergu, založil Ferdinand Weiss starší pobočky ve středomořských přístavech, důležitých pro Rakousko, a ve Vorarlbergu a jeho okolí. Rozvoj zastavila až první světová válka. Tímto strašným obdobím provedli podnik s nejvyšší hospodárností Anton Weiss a Adolf Jerie. Po smrti Antona Weisse v roce 1921 se musel kormidla chopit jeho 19letý syn Ferdinand. Na podnik přišly znovu těžké časy: hyperinflace, světová hospodářská krize, fašismus, druhá světová válka. S heslem „Vyhřneme si rukávy!“ se Ferdinandu Weissovi podařilo po skončení války nejen obnovit zničené struktury, ale i vybudovat síť poboček po celém Rakousku.

V prosinci 2004 předala Heidi Senger-Weiss kormidlo řízení Wolfgangu Niessnerovi a jeho kolegům v představenstvu.



## Mezinárodní generace

Po překvapivé smrti Ferdinanda Weisse převzala vedení společnosti v roce 1968 jeho dcera Heidi. Při zdolávání její nové úlohy ji účinně podporoval její manžel Paul Senger. Generační výměna přinesla nový rozmach: Společnost Gebrüder Weiss se změnila z tradičního vnitrozemského podniku na spediční koncern s celosvětovými vazbami. Mezi léty 1975 a 1989 plynula dobrá polovina všech investic – celkem více než 530 miliónů eur – do stavby nových zařízení.

## Oranžová cesta

Železná opona padla. Rakousko přistoupilo k Evropské unii. Zároveň se zglobalizovaly výrobní řetězce. Toto období bylo v historii společnosti Gebrüder Weiss nejrazantnější, vyznačovalo se bolestnými předěly, novými strukturami a netušeným růstem. Nové politické změny v Evropě po roce 1989 využil koncern GW k rychlé expanzi na nové trhy. Avšak nejenom v Evropě směřoval vývoj vzhůru: Roku 1991 otevřel Paul Senger-Weiss první pobočku na jiném kontinentu – GW Šanghaj. Členství Rakouska v EU, které znamenalo vstup na vnitřní trh EU, konečně postavilo podnik před enormní výzvu. Ale GW dokázal drastický pokles v dosud tak důležité oblasti obchodní činnosti, jakou bylo proclívání, vyrovnat díky úsporám, restrukturalizaci a úvahám o podnikové kultuře – a využít ho spíše jako šanci.

## Start v rozmachu

V roce 2005, po 36 letech vedení, předali Heidi a Paul Senger-Weissovi podnik další generaci. Od té doby řídí osudy firmy Wolfgang Niessner jako předseda představenstva a Peter Kloiber společně s novými členy

představenstva Wolframem a Heinzem Senger-Weissovými. Předání odpovědnosti proběhlo plynule. Tak bylo možné optimálně využít následující léta hospodářského boomu. Jádrový region GW v Evropě posílil a rozšířil se, stejně jako globální síť Air & Sea s partnerem joint venture, firmou Röhlig. Zejména během krize, která otrásla v roce 2008 světovým hospodářstvím, se logistický koncern stále držel své expanzní strategie – a díky zdravému hospodářskému základu a stabilitě podniku dnes míří opět směrem k úspěchu.



## WeissBuch<sup>3</sup>

Vydali Heidi a Paul Senger-Weissovi

Nakladatelství Christian Brandstatter  
Formát 228 x 274 mm  
Rozsah 280 stran  
cca 340 obrázků  
Plátěná vazba a knižní přebal



1474

1781

1872

1948

2004

2005