



PROFIL

M+L Logistik

M+L Logistik je typickým příkladem dopravní společnosti, která se zrodila po velkých politických změnách. Podnikání vyžadovalo nejen odvalu, ale spoustu práce a sebezapření. Později, v dravé konkurenci, vydrželi jen ti vytrvalí. K nim patří i jednatel společnosti M+L Logistik Josef Melzer.

Jaké největší překážky musela společnost překonat?

První léta byla skutečně zatěžkávací zkouškou nejen pro nás, ale i pro naše rodiny. Rozhodně jsme to nevzdali a po překonání prvotních dětských nemocí začínajícího podnikání jsme začali dávat naší společnosti koncepci a přemýšleli o tom, jaké požadavky zákazníci mají a kde je případně příležitost pro rozvoj našich aktivit. Rozhodně nelehká byla léta 2003 a 2004, kdy docházelo k radikálnímu nárůstu cen pohonných hmot, a my jsme absolvovali s našimi zákazníky celou řadu jednání, kde jsme chtěli tento výkyv směrem vzhůru kompenzovat, abychom byli schopni zajišťovat i nadále vysokou úroveň poskytovaného servisu. V této době taky začíná ve větším měřítku vznikat to, co bylo do tehdejší

doby pouze v leteckém průmyslu, a to sice palivové doložky, které dopravcům umožňovaly pokrývat nárůst ve světových cenách ropných produktů.

Další překážkou byla a je legislativa, která se chová k dopravcům velmi macešsky. Každý rok zasazují naši zákonodárci dopravnímu sektoru jednu tvrdou ránu za druhou. Téměř všichni by nejraději vytěsnili kamionovou dopravu na okraj zájmu společnosti. Jedna z posledních akcí naší vlády je snaha o celoroční zákaz pátečních jízd v době od 15 do 20 hodin. Jako by nestačila zkušenost z předešlého období roku 2006 – 2007, kdy platil zákaz jízdy v odpoledních pátečních hodinách o prázdninách, čehož důsledkem byl kolapsový stav na čerpacích stanicích způsobený nedostatkem parkovacích míst.

Nehledě na to, že pokud se toto omezení podaří vládě skutečně prosadit, je třeba vzít do úvahy i vliv na pravidla pro doby řízení, bezpečnostní přestávky a doby denního a týdenního odpočinku. Řidič totiž bude muset při vynuceném přerušení na pět hodin, protáhnout pauzu na devět hodin, aby mu byla započítávána do denního odpočinku. V tom případě náklad vyloží v sobotu a povinný pětáctiřichtihodinový týdenní odpočinek posune jeho možný nástup do práce v dalším pracovním týdnu. Důsledkem bude zvýšení potřeby vozidel a řidičů a mnohým z nich bude znemožněno trávit víkend s rodinou.

Jaký je hlavní sortiment přepravovaného zboží. Nabízíte rovněž přepravu nebezpečných věcí?



Jedním z našich hlavních sortimentů je přeprava zboží pod regulovanou teplotou, zejména přeprava ovoce, zeleniny a mléčných výrobků. Tyto přepravy jsou náročné z hlediska udržení teplotního řetězce a pak včasnosti dodávek, protože se jedná o „rychloobrátkové“ zboží. Samozřejmě, že zákazníci berou včasnost dodávek za již standardní a ustálený parametr realizace přepravy. Každý zákazník, který se snaží o maximální efektivitu svého logistického řetězce, se tak snaží minimalizovat své skladové zásoby a udělat z vozidel vlastně pojízdné sklady. Toto ovšem není nic nového, protože uspět v dnešní tvrdé konkurenci vyžaduje efektivně řídit svoje náklady a nízká hladina zásob ve skladech zákazníků je důkazem, že si všichni tuto skutečnost již dávno

uvědomují a umí s tím pracovat. Dalším sortimentem zboží, které přepravujeme, jsou počítače, elektronika, televizní obrazovky a různé druhy náhradních dílů. Přepravujeme také i vysoce citlivé zboží jako jsou cigarety a alkohol, kde klademe skutečně velký důraz na bezpečnostní opatření k ochraně nejenom samotného zboží, ale i posádky vozidla. V neposlední řadě provádíme přepravy kontejnerů a zboží ADR. Pokud jde o přepravy ADR.

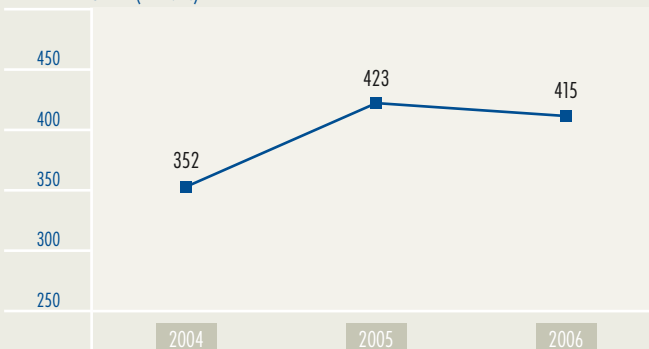
K tomu, abyste pružně reagovali na požadavky zákazníků potřebujete mít k dispozici vyspělý komunikační systém. Co usnadňuje a urychluje vyřizování zakázek s jednotlivými klienty? Samozřejmě že zákazníci chtějí být informováni o tom, jak se realizují

HISTORIE

Společnost vznikla v roce 1992, tehdy ještě s jejím původním názvem Autodoprava M+L. V té době zašínal ve dvou lidech a se dvěma vozidly značky Avia. U toho dnešní jednatel se svým společníkem nechťeli zůstat. „V roce 1996 začali podnikat na poli kontejnerové dopravy a všichni tenkrát nevěřícně kroutili hlavami, že jsme se pustili do této oblasti trhu. A vidíte, dnes je kontejnerová doprava jednou z nejdynamičtější se rozvíjejících oblastí přepravy. Také se podařilo uzavřít strategické partnerství se zákazníkem v oblasti chladírenských přeprav, což je také jedna z našich stěžejních aktivit,“ říká J. Melzer.

STATISTIKA

OBRAT (v mil. Kč)



ZAMĚŠTANCI:
celkem **195**

z toho řidičů **151**



VE ZKRATCE

ROK ZALOŽENÍ:	1992
NEJVYŠŠÍ PŘEDSTAVITEL:	JOSEF MELZER (jednatel) LUDEK LOUKOTA (jednatel)
SPECIALIZACE:	CHLADÍRENSKÁ DOPRAVA KONTEJNEROVÁ DOPRAVA
HLAVNÍ SÍDLO:	JINOČANY 36, 252 25 JINOČANY (PRAHA-ZÁPAD), CZ
HLAVNÍ ZEMĚ PŮSOBNÍ:	CZ, D, NL, BE, GB, IT



Neustále zdokonalovat nabízené služby a hledat možnosti pro vznik nových.

jejich zakázky. První takové kroky jsme učinili již před mnoha lety v době postupného rozšiřování mobilních telefonů, kde každá posádka vozidla měla mobil a byla tak v neustálém spojení s dispečinkem, který tak předával informace o zakázce a mohl kontrolovat průběh jejího plnění. V současnosti ovšem nastupují i další technické prostředky, které dokážou efektivně monitorovat zakázku a využívání vozové kapacity. Hovořím o technologii sledovacího systému GPS. Poprvé jsme tento systém použili v roce 2001, takže tento systém pro nás není žádnou novinkou. Pochopitelně se už nedá srovnat vyspělost tehdejšího a našeho současného systému. Dodavatelé neustále přicházejí s novými a novými vylepšeními monitorování a kontroly, kde je maximální snaha o co nejpřívětivější uživatelské prostředí.

Připravujete v rámci racionalizace odsunutí méně lukrativních přeprav?

Myslím, že každý by rád odsunul méně lukrativní přepravy a ne-

chal si ty, které mu dokážou přinášet pouze zisky. Ovšem praxe ukazuje, že to někdy není možné. Někdy potřebujete i ty méně lukrativní zakázky, abyste dokázal realizovat ty, na kterých můžete vydělat. Tady se ovšem dotýkáme daleko většího problému v dopravním sektoru, a to je poměrně problematická platební morálka některých zákazníků a dlouhé lhůty splatnosti. Dnes není vůbec žádným problémem mít u některých zákazníků splatnost 60 dnů. U nahodilých přeprav je to ještě umocněno rizikem, že Vám zakázku třeba nemusí vůbec zaplatit. Změnit tento stav k lepšímu, to bude skutečně vyžadovat ještě mnoho času. Samozřejmě lze uplatnit už existující nástroje, jak tato rizika snižovat, například faktoringem. Ovšem doba prověření bankou trvá někde mezi čtrnácti dny až jedním měsícem, ve výjimečných případech i déle, takže tento nástroj není aplikovatelný na nahodilé přepravy, ale spíše pro nastavení dlouhotrvající spolupráce.

Podařilo se Vaší společnosti získat podporu na rozvoj činnosti v rámci EU?

Ano, podporu z EU se nám skutečně podařilo získat, a to v roce 2005 na vzdělávání zaměstnanců. Je to projekt s názvem „Zvýšení adaptability zaměstnavatelů a zaměstnanců na změny ekonomických a technologických podmínek, podpora konkurenceschopnosti“. Zjednodušeně řečeno, jde o prostředky určené na různé druhy školení a kurzy. Ovšem nejsou tímto programem hrazená povinná školení ze zákona. Podařilo se nám tak tyto prostředky, kde 20% z vynaložených nákladů hradí naše společnost, investovat do cílových skupin, jako jsou řidiči, technici, dispečeři a manažeři. Tento projekt probíhá už dva roky a jeho ukončení je naplánováno na srpen 2008. Samozřejmě máme zájem získat další prostředky od EU; nemusí to být nutně jenom v oblasti vzdělávání. Bohužel ve vyhlášeném období 2007 – 2013 Česká republika silně pokulhává ve vyhlašování výzev, a tak si na některé programy budeme muset ještě počkat.

Často prosakují zvěsti o přetěžování a dokonce o „tachografových podvodech“, což ovšem u vynalézavých českých řidičů s velkou schopností improvizovat a podvádět není nic překvapivého. Jak jste se s touto skutečností vyrovnali u vaší firmy?

Pokud jste zmínil „tachografové podvody“, tak určitě existuje celá řada firem, které nutí řidiče k porušování platné legislativy o pracovní době řidičů, tj. pro české dopravce stanovené v zákoníku práce a nařízením vlády č. 589/2006 Sb. s účinností od 1. 1. 2007. Snahou naší společnosti je pochopitelně dodržování všech legislativních požadavků a takovéto konání v žádném případě netolerovat. Součástí pracovní smlouvy je také závazek řidiče k řádné a svědomité obsluze záznamového zařízení, jinými slovy, že nebude manipulovat se záznamovým zařízením ani s tachografovými kotouči. V případě přetěžování vozidel není situace vůči dopravci vstřícná, pokud jde o rozdělení odpovědností, protože pokud není realizace zakázky ošetřena ujednáním

SLOŽENÍ

■ VOZOVÝ PARK

Mercedes Benz
(nejpočetněji zastoupená značka)

■ PŘÍPOJNÁ TECHNIKA

Lamberet, Schmitz
(nejpočetněji zastoupené značky)

■ DODAVATELÉ POHONNÝCH HMOT A MAZIV

Armex, WAG, Shell, Total, Probotrans,
Silmet, Slovnaft

■ PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ TAHAČŮ

2,3 let

■ PRŮMĚRNÉ STÁŘÍ PŘÍPOJNÝCH VOZIDEL

5,6 let

■ PRŮMĚRNÉ UJETÉ KILOMETRY ZA ROK NA VOZIDLO A MĚSÍC

vnitrostátní doprava - 70 000 až 90 000
mezinárodní kamionová doprava
- 120 000 až 150 000



INCOTERMS, většinou je podle jiné legislativy, především národních předpisů a zvyklostí Odpovědný za rovnoměrné rozložení nákladu na jednotlivé nápravy je řidič. To lze provést u těch případů, které je schopen ovlivnit. Například velmi těžko ovlivníte rozložení na nápravy u kontejnerových přeprav, kdy s vlastním nákladem není možné manipulovat. Řidiči jsou pak kontrolními orgány v těchto případech postihováni, což se domnívám není správné.

Kde začít s výchovou kvalitních českých řidičů? Domníváte se, že jsou skutečně naši řidiči, resp. dopravci, obecně „pozadu“ ve srovnání se západními kolegy?

Pro výchovu kvalitních českých řidičů vidím zejména důležité to, aby se změnilo celospolečenské klima, které vnímá společenskou prestiž práce řidiče stále jako velmi podřadnou. Přitom řidiči jsou vystavováni dennodenně enormnímu tlaku a stresu na permanentně přecpaných komunikacích, pohybují se stále v nedostatečné a zanedbané infrastruktuře,

zejména budeme-li se bavit o infrastruktuře v České republice. Není se pak co divit, že mladí lidé, kterým se v dnešní době naskytají možnosti volného a svobodného pohybu po celé Evropě s množstvím aktivit naplňujících jejich volný čas, nemá o práci řidiče, jehož pracovní doba je v podstatě od pondělí do pátku mimo domov, zájem. Pochopitelně jednou věcí je slušné ohodnocení této náročné profese, ale také je nutné zvýšit její prestiž, a to osvětou veřejnosti. Doprava by měla být vnímána jako podněcovatel růstu a pomocník ekonomiky země a ne jako nepřítel, který konečným spotřebitelům škodí. V tomto ohledu jsme za našimi západními kolegy zcela jistě ještě pozadu.

Nedávno jste se účastnil konference EASTLOG 2008 a byl jste tam i jako host jedné z prezentací. Jaké hlavní téma jste si vybral pro Váš příspěvek?

Na konferenci EASTLOG 2008 jsem byl pozván společností ČESMAD Bohemia k prezentaci programu „Ekonomická realita v české kami-

onové dopravě“. Nosnými tématy této prezentace byla zejména eliminace kurzových ztrát v dopravě, strmý nárůst cen pohonných hmot a dopady zavedení mýta v ČR. Všechny tyto tři faktory výrazně ovlivňují podnikání v dopravním sektoru v České republice.

Eliminaci rizik z kurzových ztrát začíná v dnešní době stále více firem ošetřovat jako v případě pohonných hmot tzv. kurzovou doložkou, kde se tyto disproporce vyrovnávají a pomáhají tak eliminovat ekonomické ztráty v případě úhrad faktur v eurech. V případě vzrůstajících cen pohonných hmot je to pro dopravní firmy stěžejní téma, protože tato položka je ve struktuře nákladů opravdu majoritní. Už jsme o tom spolu před chvílí mluvili, ale tento problém se dá z části ošetřit uzavíráním palivových doložek, případně investováním do moderních vozidel s nižší spotřebou pohonných hmot.

Zavedení mýta s sebou rozhodně efekt fungující infrastruktury nepřineslo a nějakou dobu také nepřinese. V konečném důsledku stejně zatěžuje běžné občany, protože

není v silách dopravců, aby mohli nést tyto zvýšené náklady na svých bedrech a převádí tyto náklady na své zákazníky, kteří je v podobách zvýšených cen ve zboží přenáší na koncového spotřebitele.

Všechny tyto aspekty jsou ekonomickou realitou českých dopravců, kteří se s nimi více či méně úspěšně vypořádávají.

Jaké je krédo Vaší firmy M+L Logistik?

Naším krédem je poskytovat takové služby, abychom našim zákazníkům ubírali starosti se zajišťováním jejich logistiky a pochopitelně, aby s námi byli spokojeni. Chceme i nadále rozvíjet naše služby.

Dosáhnout těchto cílů nám pomáhají naši loajální zaměstnanci a dodavatelé, na které se můžeme spolehnout. Bez těchto dvou velmi podstatných složek by nebylo možné tyto cíle realizovat.

Děkuji za rozhovor

Vlastislav Tůma
foto: archiv



FLEET MANAGEMENT

SERVIS

pro běžné opravy používáme interní, jinak externí Mercedes Benz

SMLUVNÍ PARTNEŘI (dodavatelé dopravní techniky)

v rámci celé ČR, Mercedes Benz

FINANCOVÁNÍ

UniCredit Bank

FINANČNÍ A OPERATIVNÍ LEASING

Deutsche Leasing, SG Equipment Finance Czech Republic, Mercedes-Benz Financial

IT TECHNIKA

Dell

UŽITEČNÉ ODKAZY

Operační program doprava www.opd.cz
Evropské strukturální fondy www.esfcr.cz
CzechInvest www.czechinvest.org
Sdružení Česmad www.prodopravce.cz
Stránky společnosti M+L LOGISTIK