



CESTOVNÍ ZPRÁVA

ze služební zahraniční cesty

Datum cesty:	23. 4. – 25. 4. 2014
Název, cíl a důvod cesty:	Hamburg, Německo Hotel Maritim Reichshof, Kirchenallee 34-36, 20099 Hamburg - účast na Regionálním mítinku klíčových hráčů projektu ChemLog T&T (dále jen RSM - Regional Stakeholder Meeting)
Harmonogram cesty:	<u>středa 23. 4.</u> 09:30 hod. odjezd služebním autem 10:00 hod. přejezd hranice do Německa (D/8 – A/17) 13:00 hod. příjezd Magdeburg 13:00 – 15:30 hod. návštěva „mimoúrovňového křížení“ Labe a plavebních kanálů Mittellandkanal a Havel-Spree kanal 18:30 hod. příjezd do Hamburгу, ubytování v hotelu Reichshof 19:00 – 21:00 hod. pracovní večeře spojená s jednáním o výsledcích pilotního projektu ChemLog T&T <u>čtvrtek 24. 4.</u> 08:00 – 09:00 hod. příprava - koordinace vystoupení mezi ÚK a SCHP 09:00 hod. zahájení RSM – přivítání účastníků 09:30 – 11:00 hod. návštěva terminálu kontejnerové dopravy 11:00 – 13:30 hod. komentovaná prohlídka přístavu (Hafen Hamburg Marketing) 14:00 – 16:30 hod. jednání RSM, přednáška společnosti DAKOSY k systému sledování nebezpečného zboží v přístavu; využití pro veřejné orgány (město, Policie, Celní správa, ...) 17:00 – 20:00 hod. diskuse, příprava a zplánování závěrečného RM k zakončení projektu <u>pátek 25. 4.</u> 08:00 – 11:00hod. zhodnocení RM a stanovení dalších postupů 11:00 hod. odjezd z Hamburku služebním vozem 14:30 hod. přejezd hranic do ČR (A/17 – D/8) 14:30 – 15:55 hod. cesta přes Děčín do Ústí n/L. 15:55 hod. příjezd na KUÚK
Průběh a výsledky cesty:	Během cesty z Ústí n/L. do Hamburku využili účastníci příležitost seznámit se s významnou stavbou vnitrokontinentální lodní dopravy na území Magdeburku, kde byl v 90. letech minulého století dokončen splavný most přes řeku Labe, který spojuje Mittellandkanal (lodní cesta směr Rotterdam) s kanálem Spree-Havel, (spojka směrem Berlín, Štětín). Tento most i navazující vodní cesty byl připravován již od 40. let minulého století, ale na rozdíl od vnitroněmeckých kanálů nebyl dokončen. Až po sjednocení Německa v roce 1989 bylo rozhodnuto tuto stavbu dokončit a umožnit tak plynulou lodní dopravu napříč Německem s napojením na všechny velké evropské řeky – Rýn, Moselu, Veseru, Labe, Odru a přes další kanály i na Dunaj a Rhônu. Propojení s Labem zajišťují unikátní plavební komory či lodní výtah, pomocí kterých je překonáván až 18 metrový výškový rozdíl mezi hladinami v Labi a v obou navazujících kanálech. Stavba je důkazem, jakou vážnost přisuzovalo Německo vnitrokontinentální lodní dopravě a propojení bývalého „Východního

Německa“ k systému vodních cest v západní Evropě ještě v devadesátých letech minulého století.

Po příjezdu do Hamburku a ubytování v hotelu byl zahájen Regionální mítink klíčových hráčů (RSM) projektu ChemLog T&T společnou pracovní večeří, které se zúčastnilo všech 24 účastníků z České a Slovenské republiky. Během večeře byli účastníci informováni o dosavadním průběhu pilotních projektů a sledování kontejnerů s nebezpečným zbožím ve všech třech dopravních módech (kamionová, železniční a říční doprava). Ing. Sixta informoval o technických aspektech sledování a hodnocení, Ing. Špaček pak o průběžných závěrech, které zpracovává společnost DEKRA Automobile, jakožto najatý externí expert SCHP i ÚK.

Druhý den pokračoval RSM krátkým ranním úvodem, který zajistil organizátor (Ústecký kraj) ve spolupráci s představiteli společnosti Hafen Hamburg Marketing, která je dlouhodobým partnerem projektů ChemLog. Pronajatým autobusem objednaným SCHP se účastníci přesunuli do areálu nejmodernějšího kontejnerové překladiště Altenwerder, kde většinu manipulací s kontejnery zajišťují plně robotizované jeřáby a transportní vozy. Veškerý provoz všech strojů je na elektřinu (elektromotory nebo bateriový pohon), kterou majitelé areálu získávají převážně z vlastních větrných elektráren, které jsou umístěny v areálu překladiště. Překladiště patří severoamerickým majitelům a vztahují se na něj bezpečnostní předpisy USA, což vedlo např. k absolutnímu zákazu fotografování i vystoupení z autobusu, kterým účastníci projížděli terminálem. Přesto bylo velmi zajímavé seznámit se s nejnovějším a nejmodernějším kontejnerovým terminálem na světě.

Dalším bodem RSM byla dvouhodinová komentovaná plavba přístavem malou lodí, tzv. „barkassou“. Během plavby nás zástupci ČSPL (Ing. Raba a Ing. Hamalčík) seznámili se skutečnostmi a důvody poklesu zájmu o lodní dopravu po Labi i s místy a sklady, které využívají čeští dopravci (vč. části přístavu, který je stále ještě součástí území České republiky).

Posledním bodem programu RSM byla přednáška a následná diskuse s představitelům společnosti DAKOSY, která má na starosti komplexní přenos a správu dat o veškerém zboží (vč. nebezpečného), které se obchoduje přes přístav Hamburg. Zvláštní pozornost byla věnována seznámení se se systémem GEGIS, což je program pro evidenci, sledování a obchodování s nebezpečným zbožím. Každý účastník obchodu (výrobce, zasílatel, dopravce, přepravce i zákazník) spolu s orgány veřejné správy (Policie, Celní orgány, město Hamburg, ...) má díky tomuto systému dostatek informací, ke kterým je oprávněn nebo které jsou pro jeho činnost nezbytné. Veškerá komunikace se odehrává elektronicky a všechna data jsou spravována výhradně tímto systémem společnosti DAKOSY. Společnost je tak „jediným oknem do přístavu Hamburg“.



V následující diskusi se účastníci zaměřili na využitelnost takového přístupu v podmínkách České republiky a zejména v podmínkách jednotlivých regionů. Město Hamburg je svobodným hanzovním městem, z čehož plyne jeho odlišnost od situace regionů, jakým je Ústecký kraj. V rámci Spolkové republiky Německo má statut spolkové země. Navíc je majitelem všech pozemků a většiny rozvodů inženýrských sítí v celém přístavu, což mu dává výhodnou pozici pro jednání se všemi soukromými majiteli společností a zařízení, která zajišťují funkci přístavu Hamburg a která si musí pro svoji činnost pozemky od města pronajímat.

Závěrečný den RSM byl vyplněn pouze cestou služebním vozem zpět do Ústí nad Labem.

Spolucestující:	Ing. Zdeňka Šváchová, Ing. Luboš Trojna, Drahoslav Tesař, Ing. Jiří Aster, Jaroslav Kohout,
Náklady na cestu hrazeny z:	rozpočet ÚK jako součást oprávněných nákladů projektu ChemLog T&T (ÚZ.....)
Zpracoval:	Ing. Jan Sixta, CSc.
Datum:	29. 4. 2014