



DOPRAVA A LOGISTIKA V ČESKÉ REPUBLICE

Petr Pernica *

Situaci, kdy nelze předvídat budoucnost a kdy budou úspěšné podniky schopné zásadně měnit konkurenční prostor a vytvářet nový prostor pro uspokojování nových potřeb zákazníků, bude všeobecně růst význam logistiky a v jejím rámci význam infrastrukturní připravenosti „dělat věci tam, kde je lze dělat nejlépe“. Příspěvek se zabývá hodnocením úrovně disponibilních logistických center v České republice z uvedeného hlediska .

In the situation when is impossible to anticipate future and when successful enterprises will be able to change the competitive space significantly and create new space for satisfying new needs of customers, the significance of logistics will be rising generally and in the frame of logistics will be rising the significance of infrastructure readiness to “make things better there where is possible to make them in the best way.” The paper deals with evaluation of standard of available logistic centres in the Czech Republic from mentioned viewpoint.

Klíčová slova: strategie, logistika, logistická centra.

Key words: strategy, logistics, logistics centers.

Z analýzy současných logistických řetězců v České republice ¹⁾ vyplývá, že první místo v odvětvové struktuře českého zpracovatelského průmyslu zaujímá potravinářský průmysl, na druhé pozici stojí výroba motorových vozidel, na níž se 65,8 % podílí výroba vozidel a motorů a 32,1 % výroba dílů a příslušenství. Oba obory skýtají významný prostor pro perspektivní utváření logistických řetězců v integrované podobě a pro uplatňování dílčích a komplexních logistických technologií. Podíl firem se zahraničním kapitálem na celkových výkonech průmyslu je kolem 19 %. Tyto firmy se podílejí na vývozu 40 % a na dovozu 48 %. Protože v našich poměrech zpravidla existuje těsná vazba mezi zahraniční kapitálovou účastí a doceněním významu logistiky pro konkurenceschopnost firmy, vytvářejí uvedené firmy zároveň tržní příležitosti pro dodavatele logistických zařízení a technologií a pro poskytovatele logistických služeb. Jako příznivá skutečnost se jeví, že přes 70 % zboží a služeb vyvezených z České republiky nakupují západoevropské firmy a že se prohlubují hospodářské vazby na země EU – vývoz na vyspělé trhy bezesporu stimuluje rozvoj logistiky.

* doc. Ing. Petr Pernica, CSc.,
vedoucí katedry logistiky, Podnikohospodářská fakulta,
Vysoká škola ekonomická v Praze, nám. W. Churchilla 4, 130 67 Praha 3,
pernica@vse.cz

Podíváme-li se však hlouběji do struktury statistických dat, skutečnosti se již tak jednoznačně nejeví. Optikou pěti dominantních položek vidíme takovouto komoditní strukturu zahraničního obchodu podle hodnotového objemu vývozu: 1. vozidla s motorem pístovým vznětovým, 1500 – 2500 cm³ 3,94 %, 2. vozidla s motorem vratným pístovým zážehovým, 1000 – 1500 cm³ - 3,07 %, 3. části karosérií vč. kabin traktorů, automobilů osobních a nákladních – 1,85 %, 4. vozidla s motorem vratným pístovým zážehovým, 1500 – 3000 cm³ – 1,72 %, 5. televizní přijímací přístroje barevné – 1,65 %, ²⁾ což vzbuzuje naději na rozvoj logistických řetězců v exportu automobilového a elektronického průmyslu, neboť tyto obory jsou všeobecně známé vyspělou logistikou. Ve fyzickém objemu ve vývozu však dominují: 1. uhlí živičné (bitumenní) neaglomerované – 9,25, 2. uhlí hnědé neaglomerované – 7,39 %, 3. uhlí černé ostatní neaglomerované – 4,91 %, 4. dřevo surové ostatní jehličnaté – 3,34 %, 5. oleje minerální a z nerostů živičných, ne surové – 2,97 %, tedy položky typické pro vývoz ze zemí fungujících jako zdroj surovin pro vyspělé ekonomiky, neschopných produkce s vyšší přidanou hodnotou a v zásadě ani nepotřebujících náročnější, kvalifikovanou logistickou podporu exportu. Podle hodnotového objemu v dovozu dominují: 1. plyn zemní v plynném stavu – 3,25 %, 2. oleje minerální a z nerostů živičných, surové – 2,95, 3. oleje minerální a z nerostů živičných, ne surové – 2,17 %, 4. léky – 1,38 %, 5. části strojů na automatické zpracování dat – 1,27 %, podle fyzického objemu v dovozu to jsou: 1. plyn zemní v plynném stavu – 19,52 %, 2. oleje minerální a z nerostů živičných, surové – 12,00 %, 3. rudy železné, koncentráty, aglomerované – 8,16 %, 4. oleje minerální a z nerostů živičných, ne surové – 6,13, 5. rudy železné, koncentráty, neaglomerované – 5,59 %, a to znamená, že i v importu jde převážně o hromadnou dopravní a ne sofistikovanou logistickou obsluhu.

V relační struktuře zahraničního obchodu podle hodnotového objemu vývozu dominují: 1. SRN – 38,10 %, 2. Slovensko – 8,04 %, 3. Rakousko – 5,76 %, 4. Velká Británie – 5,47 %, 5. Polsko – 5,19 %, podle fyzického objemu vývozu dominují: 1. SRN – 34,93 %, 2. Rakousko – 16,81 %, 3. Slovensko – 15,32 %, 4. Polsko – 9,13 %, 5. Maďarsko – 4,80 %, V dovozu podle hodnotového objemu to jsou: 1. SRN – 32,92 %, 2. Rusko – 5,48 %, 3. Slovensko – 5,38 %, 4. Itálie – 5,26 %, 5. Francie – 4,80 %, podle fyzického objemu dovozu dominují: 1. Rusko – 27,18 %, 2. SRN – 13,84 %, 3. Slovensko – 13,80 %, 4. Ukrajina – 12,08 %, 5. Polsko – 9,32 %.

Hodnoty fyzického objemu vývozu a dovozu se spolu s tranzitem odrážejí v počtech dopravních prostředků překračujících státní hranice. Z celkového počtu nákladních automobilů bylo registrováno na hraničních přechodech: se SRN 47,04 %, Slovenskem 25,64 %, Rakouskem 14,26 % a Polskem 13,06 %, z toho při vývozu: se SRN 46,10 %, Slovenskem 26,40 %, Polskem 14,25 % a Rakouskem 13,25 %, při dovozu: se SRN 48,06 %, Slovenskem 24,82 %, Rakouskem 15,34 % a Polskem 11,78 %. Z celkového počtu železničních vozů to bylo: se Slovenskem 32,91 %, Polskem 24,60 %, Rakouskem 20,41 % a SRN 19,92 %, z toho při vývozu: se Slovenskem 32,58 %, Polskem 24,61 %, Rakouskem 20,91 % a SRN 19,80 %, při dovozu: se Slovenskem 33,25 %, Polskem 24,59 %, SRN 20,05 % a Rakouskem 19,90 %.

Teritoriální orientace zahraničního obchodu determinuje zaměření zasílatelských firem v ČR činných v mezinárodním měřítku: není mezi nimi žádný zasílatel, který by nebyl aktivní v destinacích v některé ze zemí západní Evropy; z tohoto zaměření zasílatelé realizují 55,48 % ze svého celkového obrátu, přičemž pro 45,16 % zasílatelů toto zaměření představuje mezi 51 až 75 % obrátu a pro dalších 22,5 % zasílatelů, mezi 76 až 100 % obrátu. Přitom 90,32 % těchto zasílatelů využívá silniční dopravu, na kterou se váže 56,41 % jejich obrátu, 46,16 % železniční dopravu při 8,16 % obrátu, 45,16 % kombinovanou dopravu při

2,98 % obratu, 77,42 % námořní dopravu při 13,32 % obratu, 9,68 % vnitrozemskou vodní dopravu při 0,26 % obratu a 83,87 % leteckou dopravu při 18,86 % obratu.

Zákazníci od zasílatelů očekávají v neustále rostoucí míře aktivní nabídku logistických služeb. Uvážíme-li, jak zákazníci v zemích EU zasílatele převážně hodnotí – v SRN je to podle kvality (váha 57 %), rozsahu poskytovaných služeb (49 %), ceny (49%), spolupráce s evropskými partnery (44 %), intenzity péče o zákazníky (30 %), ve Velké Británii podle poskytovaných služeb (98 %), kvality zaměstnanců (94 %), ceny (90 %), zkušeností v mezinárodní přepravě (84 %) a ve vnitrostátní přepravě (83 %), zkušeností v daném sektoru ekonomiky (74 %) a v dané oblasti služeb (45 %) – potom je zřejmé, že úspěšnost zasílatele při poskytování logistických služeb stále více závisí na rozmístění, kapacitách a vybavení jeho skladů a logistických center jako významné základny pro tvorbu hodnot pro zákazníky.

Skladové kapacity a logistická centra mají v ČR v současné době k dispozici zasílatelé, provozovatelé skladů a v menším rozsahu developerské společnosti. Vlastní kapacity má 61,90 % uvedených firem (jedná se o 69,49 % z celkové disponibilní plochy skladů a center), pronajaté kapacity 57,14 % firem (30,51 % z celkové plochy). Naprostá většina zasílatelských firem, která využívá skladů či logistických center, sídlí v Praze, dalším významným místem je okres Praha-západ a okres Kladno, jednotlivé firmy jsou v okresech Praha-východ, Beroun, Mělník, Mladá Boleslav, dále v Plzni, v okresech Děčín, Jičín, Pelhřimov, Břeclav, Zlín a Ostrava. Zasílatelé mají v 19,05 % vlastní kapacity (představují 50,82 % z celkové plochy, již zasílatelé disponují), 42,86 % zasílatelů využívá pronajaté kapacity (je to 49,18 % z celkové plochy). Zasílatelé tvoří 52,38 % ze všech vlastníků či nájemců skladových kapacit a logistických center. Provozovateli skladů je 40,48 % z tohoto okruhu firem v ČR. Naprostá většina provozovatelů skladů sídlí opět v Praze, kromě Prahy jsou významnějšími sídly okresy Praha-západ, Kladno a Ostrava, dále Praha-východ a Břeclav, jednotlivé firmy jsou v okresech Beroun, Mělník, Mladá Boleslav, Cheb, Pardubice, Brno a Uherské Hradiště. Developerské společnosti (7,14 % firem) sídlí pouze v Praze, v okresech Praha –západ a Ostrava.

Logistickými službami, poskytovanými v současné době prostřednictvím skladů a logistických center, jsou:

- kompletace, a to v 82,93 % objektů; nabízejí ji zasílatelé se sídly v Praze v okresech Praha-západ, Kladno, Beroun, Mělník, Mladá Boleslav, Plzeň, Jičín, Pelhřimov, Břeclav a Ostrava a provozovatelé skladů a center v Praze a v okresech Praha-západ, Kladno, Beroun, Mělník, Praha-východ, Mladá Boleslav, Pardubice, Brno, Břeclav, Uherské Hradiště a Ostrava;
- balení zboží, v 80,49 % objektů; balí zasílatelé sídlící v Praze, v okresech Praha-západ, Kladno, Mělník, Praha-východ, Mladá Boleslav, Plzeň, České Budějovice, Děčín, Jičín, Pelhřimov, Břeclav, Ostrava provozovatelé skladů a center v Praze a v okresech Praha-západ, Příbram, Kladno, Mělník, Praha-východ, Mladá Boleslav, Pardubice, Brno, Břeclav, Uherské Hradiště a Ostrava;
- konsolidace, v 78,05 % objektů; provádí ji zasílatelé v Praze, v okresech Praha-západ, Beroun, Kladno, Mělník, Mladá Boleslav, Plzeň, České Budějovice, Děčín, Jičín, Pelhřimov Břeclav, Zlín, Ostrava a provozovatelé skladů a center v Praze, v okresech Praha-západ, Beroun, Kladno, Mělník, Mladá Boleslav, Cheb, Pardubice, Brno, Břeclav a Ostrava;
- cross-docking, v 36,59 % objektů; provádí zasílatelé v Praze, v okresech Praha-západ, Beroun, Kladno, Mělník, Břeclav, Ostrava a provozovatelé skladů a center v Praze a v okresech Praha-západ, Kladno, Mělník, Brno, Břeclav a Ostrava.

Doplňme, že pro automatickou identifikaci je vybaveno celkem jen 34,15 % objektů a pro EDI jen 36,59 % objektů.

Uplatníme-li prostorové hledisko při analýze poboček zasílatelských firem (vyjma na hraničních přechodech) a při analýze sítě skladů a logistických center na území ČR, zjistíme, že-při zjednodušení situace – z poboček zasílatelů je umístěno na území samotné Prahy 21,32 %, ve Středočeském kraji dalších 15,44 % - tj. v regionu středních Čech je celkem 36,76 % poboček; na západ od tohoto území je to 30,88 % poboček a na východ 32,35 % poboček. Z celkového počtu skladů a logistických center je na území Prahy umístěno plných 43,18 % objektů, ve Středočeském kraji dalších 31,82 % objektů – v regionu středních Čech se tedy nachází 75,00 % všech objektů; na západ od něj leží je 4,55 % objektů, zatímco na východ 20,45 % objektů.

Uvedené skutečnosti vedou k těmto závěrům:

1. Zapojení ČR do hospodářských vazeb s EU v období předcházejícím přijetí za člena EU nese jak znaky obvyklé u jiných, hospodářsky původně slabších zemí (totiž zapojení nejprve výrobou komponentů, později finálních výrobků a naposled poskytováním služeb), tak znaky nerespektované, surovinově a energeticky neúměrné náročné ekonomiky, sloužící popř. i jako zdroj surovin pro vyspělé ekonomiky. Tento rozporný vývoj ekonomiky České republiky vyvolává protichůdné tendence v rozvoji logistiky a v řadě českých podniků konzervuje logistiku na úrovni dispečinku dopravy nebo skladů.
2. Rozvoj zahraničního obchodu vede k nutnosti urychlení rozvoje logistické infrastruktury v zájmu podpory konkurenceschopnosti českých firem na trzích EU, zejména v relaci k SRN a Rakousku; nelze podceňovat rozvoj infrastruktury ve vazbě na Slovensko, Polsko a Maďarsko, avšak rozvoj systémový, neredukovaný jen na dopravní infrastrukturu.
3. Dominantou logistické infrastruktury se s velkým náskokem stala Praha s blízkým okolím, kam byly umístěny nové kapacity skladů a logistických center, jimiž disponují převážně zasílatelé (např. jen v areálu Rudná je nyní na 120 000 m² nových kapacit). Menší význam dosud mají Brno a Ostrava. Ostatní území ČR je logistickou infrastrukturou pokryto velmi nerovnoměrně, což představuje značný handicap pro rozvoj podnikatelských aktivit, zejména v Jihočeském kraji a v kraji Vysočina a vede ke zvyšování výkonů v silniční dopravě při svozu a rozvozu. Naopak v aglomeraci Prahy lze očekávat silící zatížení dopravní infrastruktury a nárůst kongescí, umocňovaný centrální polohou Prahy jako dopravního uzlu, jímž prochází tranzitní doprava.
4. Logistická centra vznikají jako produkt konkurenčního prostředí, bez vzájemných sladovacích vazeb na infrastrukturní i procesní úrovni, které by mohly vést k vyšší hospodárnosti v dopravní obsluze i při skladování, k dalším zdrojům snižování zásob a redukcí výkonů v dopravě k sekundárním příznivým efektům v oblastech dopravních kongescí a životního prostředí. Logistická centra, až na zanedbatelné výjimky, nemají přímé napojení na železniční dopravu. Postrádáme účinné projevy státního zájmu a zájmu městských orgánů o integraci logistických center a dalších infrastrukturních

prvků do systému city-logistiky. Vývoj city-logistiky je u nás ve srovnání se zahraničními velkými městy kriticky opožděn.

5. Trh logistických služeb poskytovaných prostřednictvím logistických center bude v příštích letech růst, přičemž relativně bude nabývat na významu poskytování služeb v oblasti cross-dockingu, tedy přímých dodávek bez tvorby skladových zásob, spolu s poskytováním služeb přidávajících hodnotu.

Literatura:

- ¹⁾ Analýza byla zpracována v rámci grantového projektu GA ČR č. 402/01/0153.
Viz www.vse.cz, www.logistika.cz
- ²⁾ Kvantifikace z dat ČSU, Celní správy ČR, České obchodní kanceláře, s. r. o., Praha a z vlastních šetření.