

# NÁVRH ZÁKLADNÍCH PODMÍNEK PRO VZNIK LOGISTICKÉHO CENTRA

## PROJECT OF BASIC CONDITIONS FOR CREATING LOGISTIC CENTER

Václav Cempírek<sup>1</sup>

---

*Anotace: Příspěvek se zabývá stanovením základních podmínek, které podporují vznik logistického centra. V návrhu je definováno celkem deset podmínek, jejichž výčet nemusí být konečný. Tyto podmínky lze ohodnotit a pro konečný rozhodovací krok pro návrh umístění logistického centra lze využít např. multikriteriální analýzu. V závěru jsou uvedeny přístupy k osvětlení vzniku veřejného logistického centra.*

*Klíčová slova: logistické centrum, modalita, komodalita, veřejné logistické centrum*

*Summary: The Paper is about basic conditions which are necessary for establishing a logistic centre. Project defines ten conditions but this number is not definite. These conditions could be evaluated and for final step of creating logistic centre multicriteria analysis can be used. In final part of article approaches for establishing logistic centre are cited.*

*Key words: Logistic Center, Modality, Comodality, Public Logistic Center*

### 1. ÚVOD

Hlavní myšlenkou logistického centra je optimální vzájemné propojení jednotlivých dopravních prostředků s cílem vytvářet optimální přepravní proudy a propojit logistická těžiště jednotlivých regionů. Dělbá přepravní práce mezi silniční, železniční a vnitrozemskou vodní dopravu využívá zejména kombinovanou přepravu s ohledem na systémové výhody jednotlivých druhů dopravních prostředků. Prostorové propojení dopravců a odesílatelů umožňuje dosažení synergických efektů především při společném využívání infrastruktury pro kombinovanou přepravu při vytváření intermodálních přepravních řetězců na národní a mezinárodní úrovni. Cílem je zajistit udržitelný vývoj v permanentně rostoucí přepravě a trvale hledat odlehčení pro silniční infrastrukturu.

---

<sup>1</sup> prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel.: +420 466 036 176 , Fax: +420 466 036 303, E-mail: [vaclav.cempirek@upce.cz](mailto:vaclav.cempirek@upce.cz)

## **2. NÁVRH PODMÍNEK PRO VZNIK LOGISTICKÉHO CENTRA**

### **KAPITOLY**

#### **2.1 Činnosti logistického centra**

Logistické centrum je místem pro překládku, skladování, balení zásilek nebo deponování kontejnerů. Jsou zde zastoupeni operátoři kombinované přepravy, rejdařské společnosti, přístavní podniky, průmyslové a obchodní instituce a početní poskytovatelé služeb.

Důležitou součástí logistického centra jsou překládkové terminály pro kombinovanou přepravu, které mohou zajišťovat činnosti a provoz na ryze privátním základě.

Pro styk s potenciálními zájemci pro obsazení volných logistických ploch je vhodné zřídit kontaktní osobu pro podporu efektivního hospodaření na úrovni investiční společnosti s ručením omezeným.

#### **2.2 Vymezení základních podmínek**

Pro vznik logistického centra (LC) lze vymezit deset základních podmínek:

- a) geografické umístění předurčuje LC jako spojovací článek zbožových toků,
- b) v konkurenčním boji musí nesporně stát LC na špici,
- c) trimodální propojení dopravy znamená plus pro LC,
- d) trimodální dopravní síť zaručuje dostatečné zbožové toky,
- e) dostatečně velká plocha pro plánovanou výstavbu LC je předpokladem pro příznivou cenu,
- f) pro odborně koncipovanou výstavbu LC je vývojové pracoviště LC (samostatný subjekt) jako zájmový zástupce všech podnikatelských subjektů umístěných v LC v úzkém kontaktu s hlavním projekčním střediskem,
- g) konkurenčním náskokem před zahájením provozu LC je jeho velmi dobré napojení na veřejnou dopravní infrastrukturu,
- h) Silicon Valley efekt je urychlen koncentrací logistických firem s velkým počtem zaměstnanců,
- i) vertikální a horizontální stupeň provázanosti poskytuje synergický potenciál,
- j) dostatečné skladovací plochy pro logistiku, lehkou výrobu a velkoobchod.

Výstavbu logistických center ovlivňuje růst rozsahu přepravy, rostoucí význam kombinované přepravy a s tím spojená restrukturalizace logistiky v oblasti nakládky, překládky a odesílání zásilek.

Vývoj logistických úkolů a funkcí nepřekročí základní poslání logistického centra jak vyplývá ze základní definice, poskytované logistické činnosti budou převzaty z projektu outsourcingu (především se jedná o skladování, komisionářské a distribuční služby). Tyto požadavky vyžadují vhodné umístění s dostatečnou rezervou plochy a možností provedení obsluhy konečného zákazníka do jedné hodiny.

V logistickém centru kooperují podnikatelské subjekty z různých oborů podnikání, společně využívají centrální budovu a servisní zařízení. Spolupráce přináší synergické efekty všem partnerům usídleným v logistickém centru. Pro zákazníky přináší logistické centrum velké výhody, protože rozdílné požadavky koordinují a organizují prostřednictvím odvolávek.

Výstavba logistických ploch je realizována v závislosti na potřebách a požadavcích pronajímatelů. Výstavba dalších krytých logistických hal musí následovat, proto území logistického centra musí disponovat dostatečným volným prostorem.

Kompetenční centrum logistiky vykonává v dané oblasti příslušného logistického centra činnosti spojené s jeho budoucím vývojem, stávajícím využitím, vstupem a stimulací podnikatelských subjektů a zaměstnanců apod. Zpracovává především návrhy pro zlepšení postavení logistického centra a jednotlivých podnikatelských subjektů a pravidelnou kontrolní činností zajišťuje dlouhodobý vývoj logistiky. Tím jsou dosahovány důležité impulsy pro růst výkonů a zaměstnanosti. Z tohoto důvodu jsou zapojeny rozhodující podnikatelské subjekty, hospodářská komora a krajské úřady do společné iniciativy.

Ucelený koncept podporuje aktivity pro výstavbu a integraci logistické infrastruktury, zesíťování a propojení kompetencí od ekonomiky a vědy, inovačního transferu, vývoje a využití nových technologií až k propojení mezinárodních trhů.

### **2.3 První logistické centrum ve Spolkové republice Německo**

První úvahy spojené s projektem rychlého překládkového terminálu pro Brémy jsou spojeny s počátkem 60 let, kdy požadavky na jeho výstavbu předložila hospodářská komora. První logistické centrum bylo pak uvedeno do provozu až v polovině 80 let. Po intenzivních koncepčních diskusích, hledání vhodného umístění a prosazení požadovaných právních postupů mohly konečně v roce 1985 vstoupit první firmy do LC Brémy. Od této doby se rozvíjelo ve spolkovém státě Brémy jako nejúspěšnější projekt a stalo se modelovou předlohou pro vývoj dalších LC v Německu.

V současné době je z celkové plochy 496 ha téměř polovina využita, aktuálně je zde aktivních 135 firem s 5 500 zaměstnanci. V první řadě jsou zde dopravní a logistické firmy, např. z oboru kurýrních, expresních a balíkových služeb, spedice nebo poskytovatelů logistických služeb.

Spolková republika Německo počítá ve strategickém plánu, že budovaná síť bude zahrnovat 35 logistických center. Jejich další vývoj bude ovlivňován podle požadavků zákazníků. Dceřiná společnost Stinnes Logistics Deutsche Bahn DB provozuje na železniční síti 14 logistických center s velmi dobrým napojením na dálniční síť a na významné koncové zákazníky. Spektrum služeb logistických center je zaměřeno na překládku železnice/silnice, distribuci zboží dle požadavků klienta, spediční výkony s pokračováním po železnici, skladování a s ním spojené administrativní úkony, celní odbavení, kontrolu kvality, balení zboží, paletování/polepování, ekologickou likvidaci odpadu. Cílem je poskytování ucelených logistických řešení přepravy a manipulace se zbožím od odesílatele k příjemci.

## **3. VEŘEJNÉ LOGISTICKÉ CENTRUM**

**Veřejné logistické centrum** je místo, do kterého vstupují ziskové i neziskové podnikatelské subjekty s cílem poskytovat zákazníkům široký rozsah logistických služeb a činností na nediskriminačním principu. Takové místo musí být napojeno minimálně na dva druhy dopravy (vždy silniční a železniční dopravu a podle místních podmínek na vnitrozemskou vodní a leteckou dopravu). Na základě splnění této podmínky nabízí modalitu

přepravy a modalitu přepravních výkonů. Předpokladem vzniku resp. umístění VLC na dopravní síti je existence dostatečného současného i rozvojového potenciálu výroby/spotřeby. Přínosem takového centra je optimální a efektivní dopravní obsluha konkrétního území a snižování negativních vlivů z dosud převažující silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví a nabídka logistických služeb malým a středním podnikatelským subjektům. Vznik a rozvoj sítě veřejných logistických center není možný bez jednotné koncepce na nadnárodním, národním a regionálním principu s možností podpory z veřejných rozpočtů popřípadě zdrojů EU.

Veřejný zájem je takový zájem, jehož nositelem jsou především orgány veřejné správy, které uplatňují ve své pravomoci zájmy veřejnosti (celospolečenské zájmy). Tyto zájmy nesmí být v rozporu s platnými právními předpisy a jako takové musí být aprobovány orgány veřejné moci.

Pojem „veřejný“ lze spojit s konceptem veřejného zájmu, který je uplatňován především ve veřejné politice, veřejné ekonomice, etice a právu. Odkazuje k všeobecnému dobru a společenskému blahobytu. Obecně za veřejný zájem je označována taková orientace politiky, která podporuje rozvoj společnosti a řešení jejích reálných problémů. Z uvedeného vymezení je zřejmé, že identifikace a uznání veřejných zájmů může být (a bývá) ve společnosti zdrojem konfliktů, protože představy o tom, co je pro společnost dobré a jaké jsou její problémy, se liší. Proto ve společnosti probíhají boje o identifikaci, uznání a prosazení různých veřejných zájmů. Uznání veřejných zájmů mohou být formulovány v právních normách. Veřejný zájem je spojován s udržitelným rozvojem, hospodářským růstem, zdravím obyvatelstva a bezpečností.

Právě veřejné logistické centrum se účastní na trvale udržitelném rozvoji, jež je takovým způsobem rozvoje lidské společnosti, který uvádí v soulad hospodářský a společenský pokrok s plnohodnotným zachováním životního prostředí. Mezi hlavní cíle trvale udržitelného rozvoje patří zachování životního prostředí dalším generacím v co nejméně pozměněné podobě. Evropský parlament definoval udržitelný rozvoj jako „zlepšování životní úrovně a blahobytu lidí v mezích kapacity ekosystémů při zachování přírodních hodnot a biologické rozmanitosti pro současné a příští generace.“

Veřejný zájem zatím v platné právní úpravě není obsahově vymezen, ale často se používá ve smyslu tzv. neurčitých pojmů. Veřejný zájem je opakem zájmů „soukromých“, skupinových, dílčích, nebo krátkodobých. Často se používá při obhajobě návrhů zákonů, dalších právních předpisů a při uplatňování požadavků v praxi veřejné správy, např. na úseku územního plánování a rozhodování, při ochraně přírody a krajiny, ochraně zemědělského půdního fondu nebo při investorské činnosti ve stavebním řízení. V konkrétních podmínkách mohou zájmy (veřejné a soukromé) působit nikoliv konzistentně, ale proti sobě navzájem.

Z povahy věci lze dovodit, že veřejný zájem nebo zájmy jsou takové, jejichž nositeli jsou především orgány veřejné správy, které uplatňují ve své pravomoci zájmy veřejnosti (celospolečenské zájmy). Tyto zájmy nesmí být v rozporu s platnými právními předpisy a jako takové musí být aprobovány orgány veřejné moci.

Pojem veřejného zájmu je zanesen již v usnesení předsednictva ČNR – Sběrka zákonů č. 2/1993 ze dne 16.12.1992 „Listina základních práv a svobod“. Zákon stanovuje, který majetek je nezbytný pro zabezpečení potřeb celé společnosti, rozvoje hospodářství a že

veřejný zájem smí být použit jen ve smyslu vlastnictví státu, obce nebo určených právnických osob. Naproti tomu v případě opačném může stát stanovit, že určité věci mohou být pouze ve vlastnictví občanů nebo právnických osob se sídlem v ČR. Vlastnění ovšem zavazuje. Nesmí být zneužito proti právům druhých nebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Výkon vlastnění nemůže a nesmí poškozovat lidské zdraví ani životní prostředí.

Dalším zákoníkem, jenž se zabývá veřejným zájmem, je Občanský zákoník – zákon č. 40/1964 Sb. ve znění pozdějších novelizací. V části druhé, Věcná práva, hlava první, Vlastnické právo je uzákoněno, že vlastník je oprávněn předmět svého vlastnictví držet, užívat a požívat i jeho plody. Všichni vlastníci mají stejná práva a povinnosti. Dále je nutné si uvědomit, že v případě vyhlášení stavu nouze nebo jiném naléhavém případě, lze použít jeho věc, a to na dobu nezbytnou, nelze-li dosáhnout daného účelu jinak.

V rámci Stavebního zákona č.183/2006 Sb. lze najít paragrafy týkající se účelů vyvlastnění. Práva k pozemkům a stavbám potřebná pro uskutečnění staveb nebo jiných veřejně prospěšných opatření lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny ve vydané územně plánovací dokumentaci. Příkladem je veřejně prospěšná stavba dopravní a technické infrastruktury, stavební opatření pro podporu ekologické stability a celkovou ochranu územní suverenity. Právo k pozemku lze také odejmout nebo omezit též pro vytvoření nezbytného přístupu k pozemku, stavbě nebo pro její užívání. Následné řízení o vyvlastnění pak upravuje zvláštní právní předpis. Ve své obsahové podstatě je zákonem o vyvlastnění, zákon č. 184/2006 Sb. o odnětí nebo omezení vlastnického práva k pozemku.

#### **4. ZÁVĚR**

Závěrem lze konstatovat, že evropská i národní dopravní politika požadují zvýšit konkurenceschopnost železniční, vodní a kombinované přepravy, protože je zřejmé, že i přes dočasný pokles přepravních požadavků nebude pouze pomocí silniční přepravy možné efektivně zvládnout jejich očekávaný nárůst. V současné době v rámci probíhající revize evropské dopravní politiky byl zmírněn negativní náhled na silniční dopravu v důsledku zavedení pojmu „komodalita“. Je jisté, že silniční přeprava bude vždy v určitých velmi významných segmentech přepravního trhu nenahraditelná. Je poukazováno na to, že dominuje i tam, kde by své uplatnění měly najít jiné způsoby přepravy, které jsou šetrnější k životnímu prostředí a jsou schopny přispět k udržitelnému rozvoji společnosti. Je nasnadě, že taková řešení podpoří vznik logistických center, která jsou v některých zemích západní Evropy již v provozu více než 15 let. V České republice taková soustava dosud chybí. Návrh koncepce podpory logistiky z veřejných zdrojů je proto mimo jiné zaměřen na stanovení zásad vzniku obdobné sítě veřejných logistických center v ČR s napojením na evropskou síť. Veřejná logistika založená na regionálním principu bude mít dopad na rozvoj regionů a pomůže řešit zásadní problémy v oblasti dopravy.

#### **POUŽITÁ LITERATURA**

- [1] CEMPÍREK, V. *Nové možnosti kombinované dopravy*. Logistika, č. 10, ročník XII, Měsíčník hospodářských novin, *Economia*, a.s., str. 32, ISSN 1211-0957, (2006).

- [2] NOVÁK, J., CEMPÍREK, V., NOVÁK, I., ŠIROKÝ, J. *Kombinovaná přeprava*. Monografie Institut Jana Pernera, o.p.s., 320 s., ISBN 978-80-86530-47-5, (2008).
- [3] ŠIROKÝ, J., SLIVONĚ, M., CEMPÍREK, V. *Centra nákladní dopravy a jejich optimalizace na vybrané dopravní síti*. Elektronický odborný časopis o technologii, technice a logistice v dopravě "Perner's Contacts", Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy, Pardubice, č. II, ročník třetí, IV., str. 81-94, ISSN 1801-674X, dostupné z: <http://pernerscontacts.upce.cz/>, (2008).

*Příspěvek vznikl za podpory řešení projektu MŠMT 0021627505 – Teorie dopravních systémů.*

Recenzenti: doc. Ing. Miroslav Tomek, Ph.D.  
Žilinská univerzita v Žiline, FŠI, Katedra technických vied a informatiky  
doc. Ing. Rudolf Kampf, CSc.  
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky