

METODY A ZPŮSOB ALOKACE VEŘEJNÝCH LOGISTICKÝCH CENTER

Edvard Březina¹

1. ÚVOD

Bílá kniha „Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout“ uvádí poprvé při formování Evropské dopravní politiky do spojitosti dopravu a logistiku v systémovém přístupu. V evropských zemích zatím postupně přechází logistika z ryze komerční sféry do oblasti veřejné obsluhy a vznikají veřejná logistická centra, která mají specifické poslání obsluhy území. Obsluha může být definována rozlohou, hustotou osídlení, spotřebou a produkcí velkých, středních a malých podniků, případně i administrativním uspořádáním státu a přeshraniční spoluprací.

Trend vzniku VLC v rozvoji logistiky v Evropě a to i v provázanosti na Evropskou dopravní politiku je nutné nejen vzít na vědomí, ale i systémově rozvíjet v ČR.

Právě z těchto důvodů v Dopravní politice ČR pro léta 2005 – 2013 ve specifických cílech Dopravní politiky podle priorit jsou přijata následující opatření.

- zpracovat koncepci rozvoje veřejných logistických center v nákladní dopravě ve spolupráci s ministerstvem průmyslu a obchodu, místního rozvoje a regionálními orgány
- připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a užívání veřejných logistických center
- zajistit výběr vhodných lokalit pro vznik veřejných logistických center s respektováním zdrojů a cílů přeprav, rozmístěním průmyslových zón a možnosti napojení na dopravní síť zejména pak železniční

2. METODY A ZPŮSOB ALOKACE VLC

2.1. Rozmístění průmyslových závodů včetně zahraničních investic na území ČR jako první faktor

V 90. letech 20. století se od základů změnila ekonomická struktura národního hospodářství. Zatímco v prvních rocích 90. let převažovala v tvorbě hrubého domácího produktu primární a sekundární sféra (zemědělství, lesnictví, průmysl, stavebnictví)

¹ Ing. Edvard Březina, CSc., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel. +420 466 036 205, Fax +420 466 036 303, E-mail: edvard.brezina@upce.cz

postupem doby dominantní úlohu převzala terciální sféra (obchod, doprava, spoje, peněžnictví, pojišťovnictví, ostatní tržní a netržní služby).

Prostorové rozmístění daného souboru průmyslových podniků, analyzované v ČR ukazuje, že prostorové rozmístění má pásmový charakter. Ukazují na jednoznačné dominantní postavení středočeského regionu a Prahy, na významné postavení Brna a brněnského regionu. Další významné pozice zauímají Ostravsko, Ústecko, Českobudějovicko a Zlínsko.

Z logistického hlediska je třeba věnovat pozornost průmyslovým zónám vznikajícím na území ČR.

Západoevropské firmy nakupují v současné době přes 70 % zboží a služeb vyvezených z ČR. Jak vyplývá z průzkumu u 320 německých firem hodlá 58 % z nich v ČR rozšířit investice, 75 % rozšířit výrobu a 55 % přijmout nové pracovní síly.

ČR pobídkami vlády se snaží přilákat zahraniční investory do hospodářsky slabších problémových bývalých okresů s vysokou nezaměstnaností a do míst vznikajících průmyslových zón, kterých je plánováno zřít celkem 50.

Příliv zahraničních investic je směřován na území Prahy a Středočeského kraje, do pásma podél hranic se SRN a na východ do východní části Středočeského kraje a dále na Moravu. Uvedené skutečnosti významně ovlivňují další strategické úvahy o územním rozložení VLC v ČR.

2.2. Komoditní a relační struktura zahraničního obchodu ČR jako druhý faktor alokace VLC

Z analýz vyplynulo, že první místo v odvětvové struktuře českého zpracovatelského úmyslu zauímá potravinářský průmysl a na druhé pozici výroba motorových vozidel. Oba obory skýtají významný prostor pro perspektivní utváření logistických řetězců v integrované podobě a pro uplatňování dílčích a komplexních logistických technologií.

Z exportérů vyrábějících na území ČR při přepravách do evropských zemí využívá cca 90 procent silniční dopravu, 7 % železniční dopravu, 2 % leteckou dopravu a 1 % vodní dopravu.

Teritoriální orientace zahraničního obchodu determinuje zaměření poskytovatelů logistických služeb. Zákazníci od zasílatelů očekávají v neustálé rostoucí míře aktivní nabídku logistických služeb a to v oblastech jejich kvality, rozsahu poskytovaných služeb, ceny, spolupráce s evropskými partnery a intenzity péče o zákazníky.

Z uvedeného je zřejmé, že úspěšnost zasílatele logistických služeb stále více závisí na rozmístění, kapacitách a vybavení jeho logistických center jako významné základny pro zákazníky.

2.3. Rozmístění center spotřeby a obchodních sítí na území ČR jako třetí faktor alokace VLC

Obchodní společnosti se staly ve druhé polovině 90. let 20. století iniciátory procesu logistického reengineeringu jimiž v současnosti prochází více než 80 % firem v prostředí Evropské unie.

S probíhajícím reengineeringem se někdejší rozvětvené skladové sítě centralizují a koncentrují do minimálního počtu technicky dobře vybavených skladových objektů se širokou územní působností.

S trochou zjednodušení můžeme říci, že hlavní-primární-funkcí skladu velkoobchodů je dodávat požadovaným způsobem zákazníkům (odběratelům) zboží v požadované sortimentní skladbě, čili kompletovat a expedovat.

Pro zahraniční obchod, resp. pro zapojení do mezinárodních logistických řetězců je vhodné vzít v úvahu strategické analýzy celého středoevropského regionu. Jedna z analýz dospěla k názoru, že jako místo pro distribuční centrum je vhodná Praha, jestliže se jedná o národní rozsah trhu, na který je zboží dodáváno a jestliže má být dodržena lhůta dodání do 24 hod. Jako VLC regionálního charakteru se lhůtami dodání 3 – 8 dnů je vhodné Brno za předpokladu, že se jedná o trh pokrývající kromě ČR také Slovensko, Maďarsko a jižní část Polska. Variantním řešením Brna je Ostrava pro rozdělení mezi jižní státy a Polsko.

Přihlédneme-li ke všem uvedeným okolnostem a k výsledkům analýzy můžeme vyslovit závěr o vhodnosti lokalit:

- Prahy, Brna, event. Ostravy pro VLC mezinárodního významu
- Pardubic, Přerova, event. Olomouce, Liberce, Ústí nad Labem, Plzně a Český Budějovice pro VLC místního významu

3. ZÁVĚR

Dosavadním živelným vývojem vzniklá logistická centra nepokrývají všechny uvedené lokality resp. se nacházejí v řadě méně perspektivních míst.

Obdobný stav se konstatuje v zemích Evropské unie. Jedna z možných cest dalšího vývoje se proto ukazuje ve vytvoření hustší sítě VLC. Toto uspořádání spolu se zapojením většího počtu přepraveců, poskytovatelů logistických služeb a zejména dopravců by vedlo k další výrazné redukci zásob a k optimalizaci v dopravě včetně snížení rozsahu nevytížených jízd.

4. POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Dopravní politika ČR pro léta 2005 – 2013
- [2] Bílá kniha – „Evropská dopravní politika do roku 2010 čas rozhodnout“
- [3] Zahraniční studie
- [4] Přípravované podklady pro realizační studii VLC v ČR

5. ANOTACE

Vlastní příspěvek ukazuje na potřebu VLC jako integrujícího prvku v logistických řetězcích. Ukazuje na neodpovídající současný stav a ukazuje směry, jak VLC vymezit a kam.