



■ Ing. Jiří Kládva

Nové aktivity v Rusku a na Ukrajině

Ve východní Evropě zaznamenal rok 2006 výrazný krok kupředu v oblasti rozšiřování kapacit a služeb, přidávajících hodnotu, ale i pokud jde o porozumění logistice a o její know-how. To je konstatování zejména západních odborných pozorovatelů. Ne všechny problémy však byly překonány a ty staré, ale i některé nové, brzdí rozjezd. Ale ve všech zemích východní Evropy jsou výhybky v roce 2007 nastaveny jednoznačně směrem dalšího rozvoje. V průměru lze zaznamenat enormní rozdíl ve srovnání se situací krátce po politických změnách před koncem minulého století.

Polsko

Zde vznikly do roku 2006 skoro 2 miliony m² nových skladových ploch podle moderních mezinárodních standardů. Mezi novými členskými zeměmi EU je Polsko považováno za logistického šampiona. Nachází se zde kolem 60 % všech postavených nových kapacit z celé východní Evropy, přičemž 73 % je ve Varšavě a okolí. Nabídka se však rozvíjí také v dalších regionech. Jde především o Poznaň, Lodž a Katowice, za nimiž následují Wrocław, Toruň a Krakov.

Podle místních expertů je aktuální poptávka po moderních logistických skladech v Polsku již zčásti pokryta. Hospodářství však rychle roste, takže poptávka poroste i nadále. Do oblasti moderní zbožové logistiky, zejména pokud jde o terminály typu Cross-docking pro budoucí zbožový překlady bude však třeba ještě silně investovat.

Také ČR, SR, Maďarsko

Rovněž celou Českou republiku, Slovensko a Maďarsko začínají obepínat logistické sítě. Dále vzrostl počet poskytovatelů služeb. Pokud jde o kvalitu nových skladů a terminálů, není již ve východní Evropě rozdíl oproti Evropě západní.

Rumunsko a Bulharsko

Tyto nové členské země EU vzaly rozhodnutí o svém přijetí do Unie jako silný impuls pro růst přímých investic a s nimi spojenou poptávku po logistických službách a zařízeních. Rovněž zde operuje rostoucí počet zahraničních poskytovatelů služeb.

Rusko a Ukrajina

I zde opustil logistický trh startovací bloky. V posledních letech se zde začaly aktivně podílet na skladových a logistických nemovitostech mezinárodně fungující rozvojové společnosti. Mezinárodní investiční fondy chtějí například v nejbližší době vložit 2,5 miliardy USD do výstavby ruských skladových komplexů. Nejrychleji se rozvíjí nový trh v moskevském regionu. Na sever od města, kudy probíhají nejsilnější zbožové proudy, již existuje citelná konkurence poskytovatelů služeb. To zvýšilo zájem i o západní a jihozápadní část moskevského regionu.

Dosud největším projektem tady je před rokem otevřený logistický park „Krekšino“ mezi kijevským a minským „šosé“ s jeho dosud 120 000 m² skladových ploch třídy A o vysokém standardu. Investoři přicházejí z USA a z Velké Británie, provozovatelem je Nacionalnaja Logističeskaja Kompanija NLK, největší ruský poskytovatel logistických služeb. Do roku 2008 má „Krekšino“ dosáhnout rozlohy 350 000 m². To ukazuje s jakými rozměry potřeb se v Rusku počítá.

Celková plocha skladu tříd A a B v Moskvě byla na počátku 4. čtvrtletí minulého roku udávána číslem 1,93 mil m². Přitom poptávka velkých firem maloobchodu a distributorů je stále velká. Proto trh stále dobře absorbuje nové projekty.

Podobně jako v Moskvě se rozšiřuje nabídka logistických ploch i v Petrohradě a okolí. Podle zahraničních expertů by tu měly do dvou let dosáhnout rozlohy kolem 2 milionů m² nových ploch. To nové z loňského roku je, že se mezinárodní investoři v logistickém sektoru začínají angažovat i v příhodných oblastech dalších ruských mi-

lionových měst. Na řadě jsou Povolží a Ural. Ruská skupina Eurosib, která uvedla do provozu svůj první logistický terminál v Petrohradě počátkem loňského roku, staví další v Novorosijsku. Vedení skupiny vidí perspektivy jak v regionálních obrotech, tak také v nárůstech zbožových proudů směrem na dálný východ a zpět. Skupina se chce zaměřit hlavně na místa podél Transsibiřské dráží magistraly.

Z hlavních problémů

Nejen v Rusku, ale i v řadě dalších zemí východní Evropy je další rozvoj logistických kapacit konfrontován ze slabinami regionální a komunální politiky, nejasnostmi kolem pozemků a řadou administrativních překážek. Nedostatky v dopravní infrastruktuře se řeší často za finanční podpory EU. Je velký rozdíl mezi kvalitou hlavních silničních tahů a místními rozvoznými sítěmi. Starým a současně novým problémem je nedostatek kvalifikovaného personálu. Zatímco dříve to byla především otázka získání a zvýšení kvalifikace, dnes již to není ani tak záležitost nedostatku know-how jako spíše odchod pracovníků do západní Evropy. Podniky v některých regionech si stěžují, že se odborně vyprazdňují...

V řadě zemí se ukazuje nedostatek řidičů a skladových zaměstnanců. Hodně jich nachází novou práci na západě, kde si vydělají více peněz. Oblíbenými cíli jsou Velká Británie a Irsko, kde nejsou omezení pro přijímání zaměstnanců z východní Evropy.

Jsou to stále ještě hlavně zahraniční investoři, kteří logistický trh na východě Evropy popohánějí. Investují do tohoto oboru a nebo se angažují v průmyslu a obchodě, přičemž hledají možnosti také zde praktikovat outsourcing, jako to činí doma.



■ Nesviž (Bělorusko) – Přečerpávací kompresorová stanice plynovodu Yamal-Evropa v Bělorusku – Nesviž – leží asi 150 km jihozápadně od Minska. Majitelem je však ruský Gazprom.