

V poslední době je patrná snaha řešit přepravní řetězce komplexně. Logistický přístup umožňuje optimalizovat řešení přepravního procesu jako celku. Logistické systémy řízení oběhu materiálu, jeho skladování, balení, překládání, distribuce a přepravy nemohou být realizovány bez stabilně fungujícího přepravního systému. Přeprava v takovém systému musí být integrujícím prvkem logistických systémů.

Právě z důvodu zefektivnění a urychlení vzájemných vztahů mezi dopravou a ostatními dílčími systémy jsou v posledních letech budována tzv. logistická centra. Podle mého názoru se označení veřejné logistické centrum (dále označení VLC) vztahuje na takový objekt, jehož výstavba bude podpořena z veřejných zdrojů.

Z pohledu dopravní logistiky lze VLC charakterizovat těmito faktory

- vstupem dopravních podniků, speditérských firem, podnikatelskými subjekty v logistických službách a logistickém průmyslu,
- vstupem obchodních, pojišťovacích a bankovních organizací, celních orgánů, orgánů státní správy apod.,
- napojením na nejméně dva druhy dopravy,
- terminálem kombinované dopravy,
- synergickým efektem.

V tabulce jsou uvedeny požadavky, které musí být splněny při výběru lokality pro výstavbu logistického centra. V České republice nebyla do roku 2006 věnována pozornost výstavbě průmyslových zón s ohledem na zajištění logistických činností. Již několikrát jsem publikoval o nutnosti, aby v souvislosti s výstavbou průmyslových zón byla poskytnuta podpora i na výstavbu logistických center (center nákladní dopravy). Ve většině případů se jedná o hromadnou výrobu závislou na pravidelných a spolehlivých dodávkách. Takový požadavek je možné zajistit využitím systémových výhod silniční a železniční dopravy.

Pro rozvoj výstavby logistických center je nutná podpora z veřejných zdrojů v podobě uznatelných nákladů [viz uvedený bod a)].

■ Požadavky ovlivňující umístění logistického centra

Lokalita	Napojení na dopravní infrastrukturu			Postavení v logistickém systému		
	Multimodální koridory – křižovatka	Možnost napojení na vodní cestu	Mezinárodní letiště	EuroHUB – komoditní a destinační struktura zahr. obchodu ČR	Národní HUB Potřeby ČR	Regionální logistické centrum. Potřeby krajů a regionů
	1	2	3	4	5	6

Lokalita	Napojení na dopravní infrastrukturu			Postavení v logistickém systému		
	Zájem investovat – investiční pobídky státu, růst vnitřního potenciálu	Růst spotřebního potenciálu – požadavky zákazníků	Hustota a ekonomická síla obyvatelstva	Podpora malého a středního podnikání v oblasti	Významná městská nebo průmyslová aglomerace	Vzdálenost 70 až 100 km od atrakčního obvodu jiných VLC
	7	8	9	10	11	12

Financování výstavby veřejných logistických center musí být z více zdrojů

a) z veřejných zdrojů (státní rozpočet, rozpočty krajů, měst)

- náklady spojené s výkupem pozemků,
- budování inženýrských sítí, zásobování energetickými zdroji,
- přístupové cesty a příjezdové komunikace na celostátní síť silniční, železniční a vodní dopravy,
- komunikace pro technologické práce související s druhem dopravy – vodní bazény, vlečky, apod.,
- propojení informačních a řídicích systémů,
- podpora nákupu dopravních a přepravních prostředků,
- odpadové hospodářství (recyklace, likvidace),
- nutné přeložky inženýrských sítí a přírodních toků apod.
- podpora životního prostředí (protihlukové stěny, záchytné jímky, ...)
- nákup služeb (poradenské služby) v oblasti pořízení podnikatelských plánů nebo dalších aktivit spojených s rozvojem podniku.

b) z privátních zdrojů

- výstavba vlastních objektů včetně technologických zařízení,
- informační systémy,
- doplňkové služby bankovního a reklamačního systému,
- doprovodné služby.

c) zdroje EU

Nevratná dotace formou veřejné podpory by mohla být propočítávána k celkovým uznatelným investičním nákladům projektů, neměla by překročit 46–50 % uznatelných nákladů projektu. Veřejná podpora na nákup služeb by mohla být až do výše 50 % uznatelných nákladů.

Podpora se vždy týká přínosů ve vytvoření nových, dlouhodobě stabilních pracovních příležitostí v oblasti zpracovatelského průmyslu s vysokou přidanou hodnotou, posilující spolupráci podniků a stimulující export místních výrobků.

V letech 1998–2006 bylo v České republice podpořeno 92 průmyslových zón (viz *Schéma umístění průmyslových zón v ČR*), kde již investovalo přes 350 nových podniků, které zde zaměstnaly dohromady více než 50 tisíc pracovníků. O úspěchu tohoto programu svědčí také skutečnost, že většina podpořených zón je již plně obsazena investory. Podle pravidelné statistiky obsazenosti zón podpořených ze státního rozpočtu jsou v průměru plochy obsazeny ze 78 %.

Průmyslové zóny (dále jen PZ) lze označit jako další stupeň vývoje VLC. Jak bylo uvedeno výše, do VLC nebyl vyloučen vstup lehkého průmyslu. Musíme ale konstatovat, že lehký

průmysl je zatím velmi málo rozvinut ve VLC a v České republice se zatím neprosadil vůbec.

Závěr

V letošním roce byla zahájena jednání o možnosti podpory veřejných logistických center z veřejných zdrojů obdobně jako je tomu u průmyslových zón. Některá rozhodnutí mohla být ovlivněna teoretickými připomínkami z univerzitních pracovišť zabývajících se logistickými systémy, což je jen ku prospěchu věci. Kde je koncentrace průmyslu, měla by být budována i veřejná logistická centra. Pro jejich alokaci nepostačují pouze verbální požadavky tak jak jsou uvedeny v tabulce, ale i lokačně alokační úlohy operačního výzkumu. Pro tato matematická řešení však mnohdy chybí požadovaná data a proto výsledky nemusí být správné. Jak je uvedeno výše, mnohdy skutečně pro umístění nejen průmyslové zóny, ale i přílehlého veřejného logistického centra rozhodují finanční pobídky (nízká cena za pozemek, dotace na pracovní sílu, daňové prázdny apod.).

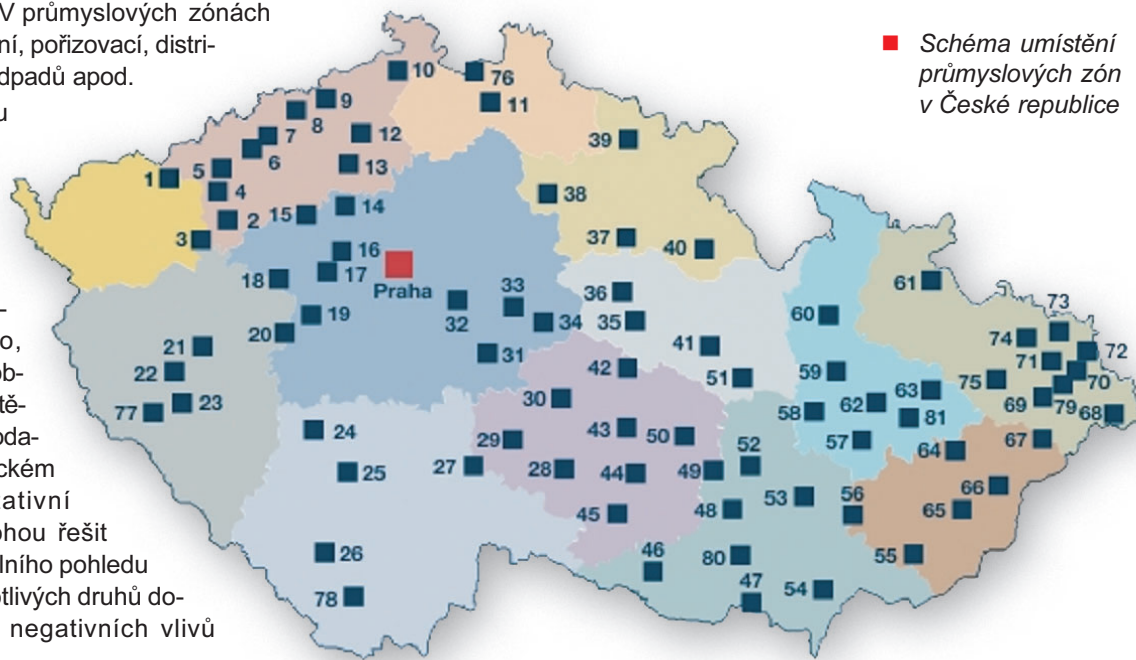
Průmyslové zóny lze charakterizovat následujícími faktory

- podporují ekonomické postavení daného regionu,
- rozvíjejí pracovní sílu,
- spolupracují se vzdělávacími institucemi (univerzity, vyšší odborné školy, odborné školy),
- zřizují vývojová a projekční pracoviště,
- zajišťují napojení na dopravní, energetické, informační sítě apod.

Jak vyplývá z předcházejících charakteristik, PZ je daleko více zaměřena na výrobní potenciál. Doprava a logistika jsou zde dosud považovány za vedlejší činnosti. To je nesprávné zjištění, protože jsou nezbytnou součástí všech procesů. V průmyslových zónách se jedná o činnosti výrobní, konsolidační, pořizovací, distribuční, skladovací, balící, zpracování odpadů apod.

V průmyslových zónách se většinou jedná např. o průmysl zpracování potravin, automobilový, farmaceutický, elektrotechnický apod.

Průmyslová zóna musí být zabezpečena i z hlediska výrobní logistiky, která však v prvních fázích rozvoje nehraje velkou roli. Jde ovšem o to, aby logistické činnosti, které budou výrobci k svému rozvoji potřebovat, byly zajištěny zejména prostřednictvím externích dodavatelů umístěných ve veřejném logistickém centru. V každém případě kvalitativní a kvantitativní logistické řetězce mohou řešit otázku dopravních požadavků z modálního pohledu (snížení kongescí, příznivý podíl jednotlivých druhů dopravy na přepravním trhu, snížení negativních vlivů na životní prostředí apod.).



■ Schéma umístění průmyslových zón v České republice

Vysvětlivky:

1 Klášterec nad Ohří	18 Tuchlovice	35 Chrudim	52 Blansko	69 Frýdek-Místek (2)**
2 Žatec (2)**	19 Zdice	36 Pardubice	53 Vyškov (2)**	70 Třanovice
3 Podbořany (2)**	20 Žebrák	37 Hradec Králové	54 Hodonín	71 Paskov
4 Kadaň	21 Plzeň (2)**	38 Jičín (2)**	55 Staré Město	72 Český Těšín
5 Chomutov (2)**	22 Úherce	39 Vrchlabí	56 Brankovice	73 Karviná
6 Most	23 Stod	40 Kvasiny	57 Prostějov	74 Ostrava (3)**
7 Bílina	24 Blatná	41 Svitavy	58 Litovel	75 Mošnov
8 Teplice	25 Písek	42 Ždírec nad Doubravou	59 Uničov	76 Hrádek nad Nisou
9 Přestavov	26 Prachatice	43 Žďár nad S.	60 Šumperk	77 Domažlice
10 Rumburk	27 Kamenice nad Lipou	44 Velké Meziříčí	61 Krnov	78 Český Krumlov
11 Liberec	28 Jihlava	45 Třebíč	62 Olomouc (3)**	79 Nošovice
12 Ústí nad Labem	29 Pelhřimov	46 Znojmo	63 Hranice	80 Pohořelice
13 Lovosice (2)**	30 Havlíčkův Brod	47 Mikulov	64 Valašské Meziříčí	81 Velká Bystřice
14 Slaný	31 Zruč nad Sázavou	48 Brno (2)**	65 Zlín	
15 Louny	32 Velim	49 Kuřim	66 Vsetín	
16 Kladno	33 Kolín	50 Bystřice nad Pernštejnem	67 Kopřivnice	
17 Unhošť	34 Kutná Hora	51 Moravská Třebová	68 Třinec	

** Číslo v závorce u názvu obce, místa označuje celkový počet podpořených zón v této lokalitě