

Čínský trh dopravy a logistiky

Dnes je již každému obecně známo, jakým vývojem prošla světová průmyslová výroba a následně i obchod za poslední 2 dekády. Došlo k nebývale masivní relokaci zdrojů výroby a absolutnímu odloučení od míst spotřeby. K nejrychlejšímu rozvoji pak došlo v Číně, a předmětem tohoto příspěvku jsou logistické aspekty takového vývoje.

Hromadná výroba především spotřebního zboží má v oblasti Číny již delší tradici. První výrobci a vývozci se však soustřeďovali především na Tajvanu a v enklávě (tehdy na ČLR nezávislé oblasti) Hong Kongu.

Logistická podpora v obou případech byla zjednodušena tím, že atraktivní obvody tamějších přístavů (tajwanského Keelungu respektive Kaohsiungu, a Hong Kongu samého) představují řádově několik kilometrů (na Tajvanu je většina výrob z geografických důvodů též soustředěna na severním a jižním okraji i tak nevelkého ostrova, v poslední době pak místní vláda podporuje rozvoj produkčních zón na západě, ovšem opět do 100 km od přístavu či mezinárodního letiště Taipei). Dopravní obsluha se tedy omezila obvykle na celní podporu vyvážených zásilek a na případnou konsolidaci menších zásilek – odpovědí byla špičková obsluha místních přístavů a letišť světovými dopravci včetně místně usazených prosperujících společností.

S otevřením ČLR a postupným umožněním vstupu zahraničních společností na rozsáhlý trh disponující navíc (tehdy zdánlivě nevyčerpatelnými) zdroji levné pracovní síly se situace začala měnit. Zatímco tajwanské firmy zakládaly pobočky v okolí megapolis Shanghai, firmy z Hong Kongu začaly teritoriálně expandovat především v provincii Guangdong, tzn. ústí Perlové řeky. Vedly je k tomu mimo jiné jazykové důvody, ale hlavním příslibem vyššího zhodnocení investice byla kromě

nákladů na výrobu i poměrně kvalitní dopravní obsluha těchto oblastí. Na jihu byly rychle budovány nové přístavy Shenzhen (dnes spolu s terminály Chiwan, Shekou i vzdálenějším Yantian na východním břehu šíje), které se dnes řadí mezi světovou desítku; obnoven byl tradiční vstup do čínského jižního vnitrozemí = Kanton (dnes Guangzhou), kde se zároveň, s ohledem na růst podílu sofistikovaných výrob jako elektronických součástek, koncentrovala i letecká doprava zboží. V oblasti ústí řeky Yang-Ce (provincie Jiangsu a Zhejiang) se proliferoval především přístav Shanghai (dnes spolu s nově budovaným terminálem na umělém ostrově Yang Shan, vzdáleném přes 20 km od pevniny a po dobudování schopném přijímat i největší kontejnerová plavidla o nosnosti 14 000 TEU), dnes asi světová jednička a letiště Pudong (Shanghai), patřící celosvětově též do první pětičky. Pozadu však nezůstaly ani další místa jako Ningbo, Nanjing (říční přístav v deltě řeky) či Wenzhou dále jižně.

V devadesátých letech však byla většina výrobních podniků stále koncentrována do úzkého pásu podél východního pobřeží Číny, s případnými mělkými vstupy do čínského vnitrozemí. Důvodem byla především zcela nepostačující infrastruktura, kde kromě říční plavby a několika významnějších železnic byl čínský venkov prakticky nedostupný. Rychlejšímu rozvoji pak bránila i značná strnulost právní úpravy podnikání v dopravě v ČLR: agentskou a dozorovou úlohu nad místními obchodními



zastoupeními zahraničních dopravních firem plnila státní společnost SinoTrans, zatímco podnikání v silniční a železniční dopravě bylo cizím subjektům uzavřeno úplně.

Od poloviny 90. let se však situace v ČLR – a s tím ruku v ruce též na čínském dopravním trhu – začala opět bouřlivě měnit.

Definitivně byl potvrzen a završen trend přesunu výrob z Hong Kongu a Taiwanu do čínského vnitrozemí. Význam předchozích center jako dopravních uzlů začíná upadat. Výroba dosahuje takového rozměru, že vyčerpává místní zdroje pracovních sil, respektive roste tlak na zvyšování mezd s růstem kvalifikace. Odpovědí je invaze výrob do vnitrozemí. Vzdalování od dopravních uzlů – přístavů a letišť – pak konečně přináší do Číny skutečné logistické potřeby, nároky neomezující se pouze na nakládku do lodi či nákladního letounu.

ČLR reaguje – vzhledem ke své velikosti – v komické kombinaci pomalosti a velikášství. Příkladem může být kontejnerový přístav Yang Shan, po jehož slavnostním otevření byl obviněn ze zpronevery státních prostředků nejvyšší provinční představitel KS. Dvě mezinárodní letiště vznikají v provincii Si-Chuan, neboť město Cheng Du je náhle zřejmě největším vnitrozemským sídlem v Číně, a mezi oběma letišti je nepřekonatelná vzdálenost 150 km. Na Velké řece, v provincii Hubei s velkou koncentrací textilního průmyslu, v městě Wuhan je vybudován říční přístav s pravidelnou denní obsluhou z a do námořní báze v Shanghai, a Wuhanský přístav se objevuje v jízdnicích řádech všech významných námořních linek jako součást jejich světové sítě. Ze stejného přístavu je pak vybudována železniční trať o velké rychlosti do vnitrozemského Nanjingu, čímž je Shanghai pevně připojena na západočínskou síť železnic s přechody do středoasijských republik s dosahem až do Evropy. U železniční přepravy je pak třeba připomenout i vybudování nové trati do Mongolska, a v nedávné době i dokončenou trať do Tibetu s nejvyšše položeným bodem na světě. V tomto bodě je však nutno podotknout, že i přes opakované slibné projekty mezinárodních spojení nehraje (až na dedikované výjimky) železniční doprava v čínském obchodě podstatnou roli.

V oblasti podnikání nastal průlom povolením vzniku tzv. WFOE (angl. Wholly Foreign Owned



Chinese Transport and Logistic Markets

Enterprise, obecně [wu:fi:]), čili 100% zahraničních investic do místních podniků charakteru s.r.o., fungujících bez omezení, ovšem dle čínského právního řádu. Význam těchto společností spočívá především v tom, že mohou bez prostředníka vstupovat do obchodních vztahů s místními i zahraničními firmami a podnikat v místní měně (CNY-Yüan, neboli Renminbi) a též platit daně ze zisku v ČLR. Naproti tomu předchozí forma (obchodní zastoupení) musela veškerou činnost provádět přes specializovanou agenturu za provizi, v případě mezinárodní dopravy přes SinoTrans. Ač založení WFOE není jednoduchou a levnou záležitostí (zákon předepisuje mj. výši záručního kapitálu) a souhlasu čínských úřadů předchází dlouhá zkušební doba, logistické firmy se tímto momentem dostávají na zcela jinou úroveň a mohou nabízet své služby v prostředí rychle rostoucí konkurence.

Jedinou oblastí, která je dosud uzavřena mezinárodním kapitálu, je oblast vnitrozemské přepravy (silnice, železnice), s poukazem na ochranu místního (značně zastaralého a tudíž málo efektivního) trhu. Jistou nadějí však skýtá rozvoj kontraktní logistiky a budování skladištních zón i mimo tradiční bezcelní oblasti uvnitř přístavů. Ač jde o aktivitu teprve několika málo předchozích let (především z kapitálových důvodů) a omezenou opět především na centra výroby (Beijing metro area, Shanghai a Shenzhen-Guangzhou), tato zařízení mohou na krátké vzdálenosti = obvykle pro přímé dodávky v režimech JIT nebo Kan Ban = používat i svoji techniku (dodávky do určité nosnosti).

Autor tohoto článku měl možnost být přítomen slavnostnímu otevření prvního necelního non-bonded skladu v rámci metropolitní oblasti Shanghai pod značkou Dachser Far East Ltd. (firma ve skupině autorova zaměstnavatele), a ač zatímni využití tohoto skladu není – především z důvodu poklesu přepravních výkonů globálně – na maximální úrovni, považuje především s ohledem na koncentraci výroby automobilového průmyslu ve Velké Shanghai (tzn. klasického zákazníka kontraktní logistiky) tento čin za další mezník ve vývoji skutečné logistiky v ČLR. ■

Petr Rožek, DACHSER CZ



Petr Rožek je již mnoho let činný v oblasti námořní přepravy i dopravy. Během své kariéry pracoval na různých pozicích (včetně zahraniční mise) u dopravců (Československá

námořní plavba, zastoupení rejdarské firmy, výkonná pozice u operátora kombinované kontejnerové dopravy) i spedičních a zasilatelských firem (Schenker CZ, od roku 2007 mezinárodní zasilatelství Dachser) a o své zkušenosti se dělí i formou příležitostné výuky na různých vysokých školách v ČR i v zahraničí a poradenství v rámci služby poskytované ICC CR.

It is today in general very well known what has been the development of the industrial production and simultaneously the trade within the recent two decades. An unprecedented massive relocation of sources and an absolute division from the points of consumption were the main trends. The utmost highest progress has been seen in China, and the following article aims at the logistic aspects of such changes.

The mass production – above all of consumer goods – has already a longer tradition in the Chinese region. The pioneers of production and exports were however concentrated mostly in Taiwan and (the then independent enclave) Hong Kong.

Logistic support was in both cases much simplified by the fact that the attraction zones of both ports (Taiwanese Keelung or Kaohsiung respectively, and Hong Kong itself) are not wider than just a few kilometers. In Taiwan, due to geographical limits the production is concentrated in the most northern and southern tips of the mid-sized island. Recently, the Taiwanese government supports the production zones on the western shore, but again, not more than 100 km distant from Taipei international airport or port. The logistic support used to be limited to custom services to the exported goods and eventual consolidation of smaller shipments – by return the ports as well as airports of the region were given an utmost level of service by the global carriers including the residential ones.

Upon the opening of the People's Republic of China and the resulting gradual access of foreign companies to the wide Chinese markets, with their sources of cheap labor (in that times taken as „unlimited“) the situation got to change. While the Taiwanese investors set to open their branches in the vicinity of the megapolis Shanghai, the Hong Kong capital crossed the border primarily to the Guangdong province i.e. the Pearl River estuary. There were several reasons to do so (incl. the language) but the prime promise of a higher appreciation of investment was seen in the relative good transport coverage of these regions. In the South, several new ports of Shenzhen were quickly completed (today consisting of Shenzhen itself, the Chiwan, Shekou terminals and Port of Yantian on the eastern edge of the isthmus) and rank today among the global TOP TEN. The traditional gateway to the southern inland = Gunagzhou or Kanton were refurbished, and here also – due to a stronger concentration of high sophisticated products such as electronic parts, also the air transport proliferated. Within the estuary of Yang-Tze River (provinces of JiangSu and ZheJiang) the leading positions were taken



mostly by the port of Shanghai (actually growing again with the newly built Yang Shan terminal on an artificial island, more than 20 km remote from the shore). After completion this terminal shall be able to operate the largest container ships = Suezmax size with capacity over 14,000 teu and both „old“ port and Yang Shan shall firmly occupy the top position in the world. Also the Pudong airport ranks itself to global Top Five. However, the other points as the Port of Ningbo, Nanjing (within the river delta) or Wenzhou more to the south should not be forgotten.

By the 90's however, most of the production was concentrated in a narrow belt copying the eastern shores of China with seldom and short influence to the hinterland. On top of reasons there was an absolutely insufficient infrastructure, beyond some navigation on the main rivers and few rail tracks making the Chinese countryside practically inaccessible. A faster progress had also been limited by the considerable rigidity of the legal system towards the transport industry: the agency and control functions above the local commercial representations of foreign transport companies

ODVĚTVOVÁ LOGISTIKA

were performed by the Public company Sinotrans, while the rail and road transport industry were banned to foreign investors completely.

Since the half 90's the situation in China – and together with that the transport industry as well – entered another revolutionary period.

The transfer of production from Hong Kong and Taiwan to mainland China has been completed. The importance of the „old” transport centers as hubs starts to deteriorate. The scope of production reaches such a level that the local sources of labor get exhausted and it is reflected, together with the improving qualification levels, in a growing pressure on wages respectively. The answer was an attack on deeper hinterland. The growing distance from the hubs – ports and airports has been finally bringing to China the real logistic needs, requirements not limited to loading the goods on board a ship or an aircraft.

The Chinese environment reacts, due to its size, in combination with a comical slowness and megalomania. An example above all is the container port of Yang Shan and the legal procedures against the regional top party executive (for public funds speculation) after its opening pomp. Two international airports are erected in the Si-Chuan province as the city of Cheng Du has suddenly turned to most probably largest city in China, and these airports are more than 150 km far from each other without a chance of connection. On the Big River, deep in Hubei province with a great concentration of textile industries, the City of Wuhan is turned into a river port with daily departures to Shanghai seaport, and Wuhan port is suddenly found in schedules of all bigger sea carriers as a part of their global network. Also from Shanghai a fast track railway is being opened to Nanjing in the hinterland, and thus Shanghai is firmly locked to the western Chinese rail web with links to Central Asian republics and further to Europe. Talking about rail transportation, we must also remember a new track to Mongolia,



and the recently opened rail connection to Tibet with the most elevated point in the world. At the same time it should be stressed that – in contrary with many gorgeous projects of international traffic (except few dedicated connections) – the rail transportation plays only a peculiar role in the Chinese trade.

The business was given its breakthrough by allowing establishment of so-called WFOEs (Wholly Foreign Owned Enterprise or [wu:fi]), i.e. 100% foreign investment into a local enterprise of a Co.Ltd. character, functioning without limitations but in accordance with the Chinese Law. Such a position is mostly important in view of the license to perform trade with other local as well as foreign companies without an intermediary, in the local currency (CNY-Yüan or Renminbi) and last but not least to pay local taxes. In contrary, the previous legal form of a commercial branch was obliged to perform its activities through a specialized agency at commission, in case of the international transport through Sinotrans. Although the establishment of a WFOE is neither cheap nor simple (a.o. the value of registered capital is strictly defined) and a long trial period has to be undergone before the approval is given by the authorities, logistic providers reach an absolutely

different level and may offer their services in a fast growing competition niveau.

The only industry yet forbidden to foreign investment remains to be the inland transportation (rail and road), with the official reason of protection offered to very local (out-of-dated and therefore highly inefficient) markets. Certain promise can be seen in the contract logistics and erection of warehouse facilities outside the traditional bonded areas of the ports. Although this activity has been limited to a very short past (mostly because of the high investment needs) and concentrated again mostly to production areas (Beijing Metropolitan area, Shanghai and Shenzhen-Guangzhou belts), these facilities are for shorter distances = in common for direct deliveries within JIT or KanBan regimes = able to use their own fleet (vans below certain capacity).

The author of this article had a chance to visit the ceremonial opening of the first non-bonded warehouse within Shanghai metropolitan area under the Dachser Far East Ltd. Brand (the author's company group). Notwithstanding a certain actual interim decline in its utilization ratio – mostly due to global decrease of transport volumes – this project is without dispute, and especially hand in hand with the concentration of the automotive industry in the Greater Shanghai (being the classical customer of contract logistics), another benchmark in the development of the real logistics in China. ■ Petr Rožek, DACHSER CZ



Petr Rožek has been active in the field of sea transport and transport in general for many years. In his career, he has worked on various positions (including outward missions) with transport operators (Československá námořní plavba, a shipping company, an operator of combined container transport), as well as forwarding companies (Schenker CZ, since 2007 Dachser, a leading logistic service provider) and he shares his experience in the form of occasional lectures given at universities both in CR and abroad and counseling provided within the service offered by ICC CR.