

# Strategie rozvoje nákladní dopravy a logistiky SRN

V uplynulém roce jsem byl pozván na prezentaci dokumentu Masterplan Güterverkehr und Logistik německého Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Jedná se o strategický dokument spolkové vlády zpracovaný s pověstnou německou důkladností, který přináší řadu konkrétních oblastí, do kterých se bude v Německu doprava a logistika, které představují třetí nejvýznamnější sektor německé ekonomiky, v nejbližších letech profilovat. Dopravní a logistickou strategii Německa, tedy strategii našeho souseda a současně i největšího obchodního partnera a evropské průmyslové i logistické velmoci, jsme ve spolupráci s představitelem odboru strategie německého ministerstva dopravy Dr. Norbertem Tiedemannem prezentovali i na mezinárodní logistické konferenci SpeedChain 2009 na sklonku minulého roku, kde vzbudila velký zájem posluchačů. Pro ty, kteří se neměli možnost loňské konference SpeedChain zúčastnit, bych tento dokument alespoň ve zkratce přiblížil ještě na stránkách magazínu Reliant Logistic News.

## Nákladní doprava a logistika jako klíč k udržitelné dopravní politice

Budoucí podoba nákladní dopravy bude mít zcela zásadní vliv na to, jak bude vypadat celý dopravní systém. Zároveň bude určujícím faktorem toho, zda v horizontu 20 a více let bude dopravní systém schopen poskytovat další generaci podmínky pro ekonomickou prosperitu a dostatek pracovních příležitostí a současně vyhovět náročným ekologickým požadavkům. A konečně budoucí podoba nákladní dopravy ukáže, zda doprava umožní dosáhnout vyšší úrovně kvality lidského života, nebo zda představuje zásadní překážku mezi člověkem a přírodním prostředím. Jak je patrné z výše uvedeného, Masterplan Güterverkehr und Logistik (Strategie nákladní dopravy a logistiky) je dokumentem, jehož cílem je vytýčit směr pro celkovou dopravní politiku. Lidé a zboží k sobě mají blíže, než je na první pohled zřejmé.

Používají zpravidla stejnou infrastrukturu. Zůstane-li v dopravní zácpě uvězněno zboží, uvíznou v ní stejně i lidé. Nákladní doprava a logistika tak mají zásadní význam při úvahách o komplexním logistickém systému.

Dopravní systémy současnosti jsou klíčové pro **zajištění mobility**. Ta je jednou ze základních podmínek osobní svobody a zařazení jednotlivce do moderní společnosti. Ale nejen osobní doprava je o lidech a pro lidi. Tutéž úlohu plní i nákladní doprava a logistika. Jsou to lidé, kdo zboží odesílají a přijímají, lidé se zbožím při přepravě manipulují, lidé je jako koncoví zákazníci spotřebovávají. Nákladní doprava je jen jednou z významných součástí společenské mobility, je významným faktorem kvality našeho života a nezbytnou podmínkou integrace každého z nás do moderní společnosti. Nákladní doprava a logistika jsou službou lidí pro lidi. A to je hlavním důvodem, proč je Mas-



terplan Güterverkehr und Logistik určen nejen pro dopravní systém jako takový, ale také společností, které se na tomto odvětví podílejí a jejich zaměstnancům, bez nichž by mobilita jako jeden ze základních pilířů rozvoje naší společnosti nebyla možná.

Mobilita - bez ohledu na to, zda jde o mobilitu osob či zboží - je však také jedním ze základních zdrojů prosperity a zaměstnanosti ve společnosti. Moderní produkce je charakterizována dělbou práce a směnou zboží a služeb. Pro moderní ekonomiku průmyslu a služeb založenou na dělbě práce je doprava, která v sobě integruje jak dopravu osob, tak i zboží, nezastupitelným předpokladem. Odvětví průmyslu a služeb jsou stále více závislá na přesnosti a spolehlivosti dopravy a logistiky. Její přesné fungování má přímý či nepřímý dopad na každého z nás. Jedním z hlavních důvodů, proč doprava a logistika hrají tak významnou úlohu, je skutečnost, že německá ekonomika je do značné míry závislá na exportu. Jen mezi lety 1995 a 2006 vzrostla závislost německé ekonomiky z 16% na 23% a tento trend stále pokračuje. Ruku v ruce s růstem exportu roste v důsledku mezinárodní dělby práce i objem importovaného zboží. Německo je dnes jednou ze světových velmocí v hi-tech produkci a rostoucí objemy exportu jsou podmíněny dovozem materiálů a komponentů, jejichž zpracování a zušlechťování je zdrojem pracovních příležitostí pro německou ekonomiku. To vše vyžaduje odpovídající úroveň dopravy a logistiky. Její možnosti jsou a musí nadále zůstat katalyzátorem ekonomického růstu, přílivu zahraničních investic, a přínosem pro růst konkurenceschopnosti německé ekonomiky v dlouhodobém horizontu.

V důsledku výše uvedených faktorů dosáhla německá logistika významných mezníků:

- Logistický sektor v SRN dnes zaměstnává na 2,6 miliónu lidí a je jedním z největších a nejrychleji se vyvíjejících sektorů země.
- Svým obratem ve výši 836 miliard EUR





(EU 27 + Norsko a Švýcarsko, 2006) je logistika na třetím místě v tabulce hlavních evropských sektorů jen těsně za stavebním a potravinářským sektorem, s velkým náskokem před hutnictvím a automobilovým průmyslem.

● SRN představuje se svým obratem 189 miliard EUR a podílem 21% nejvýznamnější logistický trh v evropském měřítku.

Nákladní doprava a logistika tak představují významný, i když mnohdy nedoceněný zdroj ekonomické prosperity Německa. Jsou důležitými faktory ekonomického růstu a zaměstnanosti.

Jednotlivé politické strany zastoupené ve spolkové vládě vyjádřily svou dohodou z 11.11.2005 společnou vůli pokračovat v jednotném úsilí o posílení role „Německa jako logistického uzlu Evropy“, podpoření rozvoje „konkurenceschopné infrastruktury Německa jako logistického uzlu“ a především vytvoření podmínek pro „zvýšení produktivity národního dopravního systému pro potřeby nákladní dopravy a optimalizaci využití dopravní infrastruktury“.

Na základě této dohody vyhlásil ministr dopravy SRN iniciativu na vznik tzv. Masterplan Güterverkehr und Logistik, zahrnující celou řadu oborů napříč německou ekonomikou. Velký zájem o účast na této iniciativě z oblasti průmyslu, akademických a nevládních institucí i představitelů regionů, měst a obcí je zřejmým důkazem toho, že společnost vnímá sektor logistiky jako velmi perspektivní, plně si uvědomuje jeho význam pro další úspěšný rozvoj celé společnosti a cítí potřebu se do změn aktivně zapojit.

### Nákladní doprava a logistika v centru společenských změn – nové výzvy dopravní politiky

Německá dopravní infrastruktura je jednou z nejmodernějších na světě a nabízí hustou a kvalitní síť silnic a dálnic, železničních tratí, vnitrozemských vodních cest, říčních a námořních přístavů a letišť. Úkolem federální vlády v této situaci je účinně zajistit udržení vedoucího postavení SRN v oblasti logistiky a nákladní dopravy a současně

nabídnout vhodnou koncepci efektivního provozu a vhodného rozvoje infrastruktury. Z tohoto důvodu je nezbytné specifikovat ty nejvýznamnější výzvy jak pro veřejný, tak pro soukromý sektor:

#### a) Růst přepravních objemů v důsledku pokračující globalizace a postupující dělby práce

V důsledku zvyšující se specializace a rostoucí dělby práce dochází stále ke strmému nárůstu mezinárodní výměny zboží. To následně vede k tomu, že stále více zboží je přepravováno na stále větší vzdálenosti. V nejbližší budoucnosti tak lze předpokládat strmý nárůst poptávky po nákladní dopravě a dalších souvisejících službách. Nestihneme-li na tento fakt včas adekvátně zareagovat, počet tun zboží přepravených na 1 km dopravní infrastruktury SRN vzroste mezi lety 2004 a 2025 o celých 71%, přičemž nárůst připadající na silniční dopravu bude činit 79% v lokálních přepravách a až 84% v dálkové dopravě. Nerovnoměrnost ve vývoji navíc způsobí, že na některých páteřních relacích dojde k více než dvojnásobnému nárůstu přepravovaných objemů. Zjednodušeně si lze tuto situaci představit tak, že tam, kde jsme dnes zvyklí na jeden pruh vyhrazený pro těžká nákladní vozidla, budou nákladní dopravy za méně než dvacet let vyhrazeny pruhy dva. K tomu navíc dojde i k nárůstu osobní dopravy, i když jen o něco málo méně než 19%. Smyslem změn, které je třeba připravit, není perzekuce jednotlivých logistických oborů, ale potřeba zajistit celé ekonomice podmínky pro udržitelný rozvoj, který je nezbytný pro udržení konkurenceschopnosti a společenského zapojení.

#### b) Klimatické změny a ochrana životního prostředí

Větší provoz znamená, kromě jiného, i více emisí CO<sub>2</sub> a větší zábery půdy. Skutečností zůstává, že 71% veškeré dopravy v Evropě závisí na ropě, u silniční dopravy je tento podíl na úrovni 97%. Doprava produkuje téměř 20% veškerého CO<sub>2</sub>. Silniční nákladní doprava má asi třetinový podíl na veškerých emisích produkovaných v silniční dopravě. A protože emise CO<sub>2</sub> produkované v rámci soukromé přepravy osob postupně klesají a ob-

jemy silniční nákladní dopravy meziročně stabilně rostou, tento poměr se postupně obrátí v neprospěch nákladní dopravy. Navíc technologické možnosti v oblasti snižování emisí velkých diesellových motorů pro nákladní vozidla – na rozdíl od motorů pohánějících osobní vozidla – jsou dnes již minimální. Tato oblast tedy představuje druhou významnou výzvu. Úkolem této iniciativy tak je nalézt cesty, jak udělat dopravu méně náročnou na spotřebu energií, účinnější, čistší a produkující méně hluku.

#### c) Demografické změny

Stejně jako demografie většiny vyspělých zemí, i demografie německá předpokládá významné změny; celkový počet obyvatel Německa poklesne z dnešních 82,5 milionu do roku 2050 na pouhých 74 milionů. Pokles obyvatelstva však nebude mít s ohledem na výše uvedené prohlubování specializace a růst dělby práce za následek pokles celkových objemů přeprav. Dojde však v důsledku celé řady faktorů k nerovnoměrnému vývoji v rámci jednotlivých regionů a přepravních koridorů, přičemž největší zatížení dopravní infrastruktury bude mezi přístavy a v okolí hlavních aglomerací. Bude tedy třeba zajistit, aby tvůrci dopravní politiky země nastavili priority rozvoje tak, aby co nejlépe odrážely požadavky vyvíjejícího se trhu.

Dalším významným vlivem měnící se demografie národa je stárnutí populace. To povede nejen ke změnám v povaze zboží, ale nepochybně v mnohém přinese i prostor pro vznik nových logistických konceptů a produktů. Příkladem mohou být například nově koncipované rozvozy a svozy do a z domácností apod. Lze tedy předpokládat, že pokles počtu obyvatel nejen že nepovede ke snižování dopravních a logistických výkonů, ale že naopak bude mít spíše opačnou tendenci.

#### d) Změny pracovních podmínek a požadavků na kvalifikaci

Je zřejmé, že společnosti poskytující služby v oblasti logistiky benefitují ze specializace a dělby práce v globální ekonomice, současně ale stále více narážejí na problém nedostatku kvalifikovaných pracovních sil pro realizaci těchto služeb. Tento jev se navíc bude dále prohlubovat v důsledku postupného stárnutí populace. Dalším faktorem, který negativně ovlivňuje trh, je skutečnost, že zaměstnanci v dopravě a logistice potřebují stále více odborných znalostí. Je v zájmu celé ekonomiky, aby v sektoru dopravy



a logistiky byly zavedeny účinné způsoby školení a vzdělávání, které umožní nepříznivý vývoj zvrátit. Celý sektor logistiky, stejně jako německý průmysl, má před sebou složitý úkol zamezit tomu, aby výkonnost celé ekonomiky právě v důsledku nedostatku pracovních sil ztratila své tempo. Navíc, s ohledem na skutečnost, že logistika dnes prostupuje všemi kontinenty a pracuje 24 hodin denně 365 dní v roce, je třeba věnovat zvýšenou pozornost i pracovním podmínkám, kterým jsou lidé v tomto sektoru vystaveni. Vedle získávání potřebné kvalifikace je tak nezbytné, aby subjekty aktivní v tomto sektoru zajistily vhodné pracovní podmínky svým zaměstnancům. Vytvoření vhodné legislativy v tomto smyslu a důsledná kontrola jsou důležitým úkolem spolkové vlády.

### e) Bezpečnost práce a logistických procesů

Zejména silící provoz na pozemních komunikacích, více starších uživatelů jako důsledek postupujících demografických změn, vyšší procento přírodních katastrof v důsledku klimatických změn a celá řada dalších faktorů akcentují potřebu přijetí nových opatření ke zvýšení bezpečnosti v dopravě. Současně s tím sílí i potřeba nalezení vhodných mechanismů k zabezpečení zboží, lidí a celých procesů proti teroristickým zásahům. Globalizace a s tím související provázanost jednotlivých ekonomik činí nákladní dopravu a logistiku zranitelnější, než kdykoliv předtím. Spolková vláda považuje potřebu zvýšení bezpečnosti logistických procesů a tím i zaměstnanců tohoto sektoru za společný zájem evropského a globálního společenství. Jen společným postupem s využitím účinných nástrojů bude možné zajistit jak potřebnou bezpečnost, tak i minimalizaci negativních dopadů na sektor i celou ekonomiku.

### Udržitelnost jako kritérium dopravní politiky

Měnící se prostředí přináší potřebu změnit současnou dopravu tak, aby nedošlo v blízké budoucnosti k neodvratnému omezení mobility. To



je úkolem pro vládu, podniky i společnost. V této souvislosti se musí vláda řídit principem udržitelnosti. To znamená, že způsob, jakým my dnes konfigurujeme současné dopravní systémy a infrastrukturu, nesmí být na úkor budoucích generací. Podstatou dopravní politiky spolkové vlády tak jsou tři základní kritéria udržitelnosti :

1. Ekonomické kritérium; přinést dlouhodobý benefit v podobě prosperity, zaměstnanosti a konkurenceschopnosti německé ekonomiky bez výrazné potřeby na další zábory zemědělské půdy;
2. Ekologické kritérium; rozvíjet se tak, aby nedošlo k narušení životního prostředí a tím i kvality života našeho ani příštích generací;
3. Sociální kritérium; zajistit mobilitu, bezpečnost, spolehlivost a dobré pracovní podmínky pro zaměstnance v nákladní dopravě.

Spolková vláda přijala tato kritéria – ekonomickou účinnost, vstřícnost k životnímu prostředí a sociální odpovědnost - jako určující pro vytvoření dokumentu Masterplan Güterverkehr und Logistik. Tato kritéria byla následně použita i v do-

kumentu Action Plan for Freight Transport and Logistics Evropské unie představený na podzim roku 2007 v Bruselu.

### Cíle dokumentu

- A. Optimalizace využití dopravní infrastruktury – řízení dopravy s cílem dosáhnout maximální efektivity,
- B. eliminace nepotřebných jízd a minimalizace neložených kilometrů,
- C. převedení části přeprav na železnici a vnitrozemské vodní cesty,
- D. zkvalitnění hlavních dopravních tepen a uzlů,
- E. doprava vstřícná k ochraně životního prostředí a klimatu,
- F. dobré pracovní podmínky a kvalitní vzdělávání v nákladní dopravě.

*Konkretizace jednotlivých cílů je v dokumentu velmi detailně rozpracována. Protože jejich popis vyžaduje prostor, který v tomto čísle již nemáme k dispozici, rád bych se k celé problematice vrátil podrobněji v příštím čísle magazínu. Je totiž zcela zřejmé, že většina cílů je v předložené podobě velmi dobře akceptovatelná i pro českou dopravní politiku a nabízí celou řadu velmi inspirativních námětů. ■*

*Ing. Miroslav Rumler*



## Freight Transport and Logistics Masterplan

The German Federal Government's Freight Transport and Logistics Masterplan is a document containing concrete measures for the future direction of freight transport and logistics in Germany. As the only strategic document of this kind and detail throughout Europe, it is a source of inspiration for Central European and other countries. It was presented by Dr. Norbert Tiedemann, Federal Minister of Transport, Building and Urban Affairs, Germany, at SpeechChain conference in December 2009 (his presentation is available at <http://www.speedchain.cz/cz/program-1-2009>).