

# Priority logistické strategie

Strategie rozvoje logistiky. Tak často je citovaná, tak často se o ní ve středoevropském regionu mluví, a tak rozdílné a většinou jen velmi málo profesionální jsou přístupy jednotlivých zemí. Závěrem loňského roku proběhly dvě významné mezinárodní logistické konference, kde bylo téma strategického rozvoje logistiky otevřeno. Byla to konference TLS, která proběhla v Budapešti a SpeedChain 2009 v Praze.



Ing. Miroslav Rumler, CSc.,  
Reliant s.r.o.,  
čestný prezident ČLA

Měl jsem příležitost zúčastnit se obou výše uvedených akcí a jsem nucen konstatovat, že získané poznatky nejsou pro nás, ale ani pro řadu dalších zemí tohoto regionu, povzbudivé. Jasnou představu a koncepci logistické strategie má jediná Německá spolková republika, které je v

úvodní článek tohoto čísla RLN. Dokázala jasně formulovat a napříč politickým spektrem prosadit jasný cíl: vytvořit z Německa logistický uzel Evropy. Současná dopravní infrastruktura této země, systematicky vybudovaná síť logistických center, výrazná orientace na mezinárodní spolupráci, ale i poloha v centru Evropy – to vše činí z Německa logistickou velmoc, která pochopila přínos logistiky pro národní ekonomiku a která vytváří i podmínky pro její další rozvoj a růst.

To vše však chybí nejen v našich podmínkách, ale i v přístupu většiny zemí ve střední Evropě. Jistě, Německo je do značné míry motorem tohoto rozvoje, představuje silnou ekonomiku a velkou tradici v budování potřebné infrastruktury. Právě proto se ukazuje jako absolutně nezbytné spojit síly a vytvořit v oblasti logistiky silného partnera efektivní spoluprací ostatních zemí střední Evropy. Zatím si tyto země spíše hrají na vlastním písečku a trochu žárlivě sledují své sousedy a mají tendenci opisovat z německé strategie. Naše koncepce se soustřeďuje na uvažované posilování hlavních železničních a silničních tahů, mapování logistických center podél nich, dlouhodobé a bezvýsledné diskuze o budování

a podpoře rozvoje veřejných logistických center, bez jasné strategie a návaznosti na sousední země. Ale jasnou představu, jak by měla vypadat oblast logistiky v dlouhodobém časovém horizontu, nemáme. A z vystoupení jednotlivých delegátů na SpeedChain 2009 vyplývá, že Slovensko, Maďarsko i Polsko jsou na tom obdobně. Na rozdíl od ostatních mají Maďaři přece jen jednodušší přístup k otázkám a možnostem mezinárodní spolupráce a využití evropských trendů.



Řada indicií svědčí o tom, že současná doba je pro dlouhodobý rozvoj logistiky významná a že se začínají rozdávat karty ve hře o dominantní logistické postavení ve střední Evropě pro další dlouhé období.

Není třeba si nic nalhávat – evropské zboží toky ve směru východ – západ jsou vlastně rozděleny a pro Českou republiku zbyly jenom drobečky, takže v tomto směru si dalších minimálně 20 let, což je období pro strategické plánování, žádné velké ambice dělat nemůžeme.

V úvahu přichází tedy směr sever – jih. Historicky jsme v tomto směru dominovali. Výhodná geografická poloha, svého času i kvalitní infrastruktura, představovala zejména v oblasti Moravy široký tranzitní koridor. Na druhé straně poválečné rozdělení Evropy vedlo k tomu, že nás v tomto směru začaly vyspělé evropské státy obcházet na západ od našich hranic. V období indu-

strializace Slovenska byla navíc vybudována kvalitní a na svou dobu moderní železniční i silniční infrastruktura napříč Slovenskem v údolí Váhu.

Je škoda, že naši logističtí experti, kteří se touto problematikou zabývají a připravují logistické záměry, na vznikající situaci neumějí zareagovat. Dochází k rozšiřování Evropské unie, řada nových unijních zemí a zemí, které o vstup do EU usilují, se snaží otevřít Evropě a hledají vhodné koridory. Bulharsko, Rumunsko, země bývalé Jugoslávie, ale i Albánie a Turecko hledají vhodné dopravní a logistické spojení s Evropou. Roste aktivita středomořských přístavů, které také hledají možnosti, jak ukrojit krajíc z pomyslného přepravního koláče, využít možnosti zkrátit dobu námořní přepravy zboží z blízkého a zejména dálného východu. Velký rozvoj a zájem o spolupráci vykazuje i rumunská Konstanta ležící v Černém moři. Kromě dosud





málo využívaného potenciálu Dunaje nabízí nově vybudované železniční terminály s dobrým napojením na evropskou železniční síť. Obdobnou aktivitu projevují i známé přístavy v severním moři. Možnou spolupráci avizoval například zástupce přístavu Rotterdam, který dostal příslib výrazné státní podpory pro vlastní rozvoj s podmínkou, že podpora bude využita výhradně pro posílení segmentu železniční dopravy. V neformálním rozhovoru pak přiznal, že jsou mimo jiné motivováni snahou vytvoření konkurenčních podmínek v oblasti, kde v současné době dominuje německá doprava a logistika. Tedy protiváhu německým přístavům a DB. Ti všichni a samozřejmě řada dalších hledají nové strategické partnery, kteří jejich úsilí budou schopni podpořit nejen nabídkou dopravních tras, ale zejména nezbytných a kvalitních logistických služeb.

Současná hospodářská krize uvedené trendy dočasně zpomalila. Není třeba být prognostikem, abychom pochopili, že s oživením, které postupně přijde, můžeme očekávat skokový nárůst poptávky po dopravě a kvalitních logistických službách. A v logistice více než kde jinde platí, že štěstěna přeje připraveným. Co je ale podstatné, a v čem bychom se měli poučit u našich německých sousedů, je nutnost, aby rozvoj logistiky byl koncepčně stimulován na vládní úrovni. Pokud iniciativa zůstane,

stejně jako dosud, pouze na podnikatelské úrovni, potom můžeme očekávat, že pro nás zase zbudou jenom drobečky z evropské logistické hostiny. Je nezbytně nutné, aby stejně jako v Německu byla prosazena podpora rozvoje logistiky napříč poli-

tickým spektrem a aby byl urychleně obdobně vytvořen „Akční plán rozvoje dopravy a logistiky“, který by zahrnul řadu rozhodujících oborů napříč naší ekonomikou a oslovil navíc i představitele obcí, měst a regionů i akademických obcí a nevládních institucí. Ve vyspělých zemích se stala logistika jedním z největších a nejrychleji se vyvíjejících sektorů národních ekonomik. U nás se o ní v posledních letech alespoň mluví, ale na vrcholové úrovni bohužel jenom mluví. Nenechme si ujet vlak, hledejme možnosti koncepční spolupráce iniciované na vládní úrovni se sousedními zeměmi, hledejme cesty, jak být dobře připraveni. Času moc nezbyvá, všichni se těšíme, že krize odezní. Proto je třeba být připraveni na vznikající poptávku. Pokud to nezvládneme, budeme za dva roky stále teoreticky diskutovat o logistických centrech, spokojeně přemítat a přebarvovat již mnohokrát zpracované náměty, studie a podklady, ale nepostoupíme ani o krok. A budeme hledat, kde je příčina toho, že nás všechny hlavní dopravní trasy obcházejí ze severu, jihu, západu i východu.



Máme-li být připraveni, pak je třeba seriózně vypracovat strategii a koncepci dalšího rozvoje. Není možné zůstat na úrovni „knížecích rad“ a odborných, neadresných doporučení. Je třeba už konečně říci co se udělá, kdo to udělá a kdy to udělá. Ministerstvo dopravy, které oblast logistiky primárně zastřešuje, by mohlo využít dřívější zkušenosti MPSV se zakládáním a podporou logistických zón. Dokonce se nabízí možnost užší spolupráce i s účelovými organizacemi MPSV jako je např. CzechInvest, které umějí pružně vypracovat jak vhodnou marketingovou strategii, tak vyhledat a oslovit vhodné potenciální partnery.

Jako první krok by bylo třeba urychleně zformulovat rámcovou vizi rozvoje logistiky. Není čas znovu oslovovat výzkumnou základnu a stanovovat jí dlouhodobé úkoly. Už bylo hodně času promarněno, teď je třeba jednat. ■

Ing. Miroslav Rumler, CSc.

