Vysoké učení technické v Brně, Ústav soudního inženýrství

Ústav soudního inženýrství
Akademický rok: 2010/2011

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

student(ka): Ing. Miloš Krejcar

který/která studuje v **magisterském navazujícím studijním programu**

obor: **Realitní inženýrství (3917T003)**

Ředitel ústavu Vám v souladu se zákonem č.111/1998 o vysokých školách a se Studijním a zkušebním řádem VUT v Brně určuje následující téma diplomové práce:

Kritická analýza logistických a průmyslových center a predikce jejich vývoje

v anglickém jazyce:

Critical Analyse of Logistics and Industry Centers and its Development Prediction

Stručná charakteristika problematiky úkolu:

Prostřednictvím statistických metod a s využitím poznatků z kritické analýzy dosavadního vývoje odhadnout budoucí trendy v rozvoji logistických center v ČR.

Cíle diplomové práce:

Cílem práce je predikovat budoucí vývoj tržních charakteristik logistických center (nabídky, poptávky, nájemného, výnosů a cen) s ohledem na vývoj ekonomického cyklu a konkurence v rámci střední a východní Evropy.

Seznam odborné literatury:

1. BOBÁK, R. Základy logistiky. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta ekonomiky a managementu ve Zlíně, 1999, 173 s. ISBN 80-214-1428-6.
2. CEMPÍREK, V. a KAMPF, R. Logistická centra. Logistika, 2002, roč. VIII, č. 3, s. 27. ISSN 1211-0957.
3. DRAHOTSKÝ, I. - ŘEZNÍČEK, B. Logistika – procesy a jejích řízení. Computer Press, Brno, 2003, 334 s. ISBN 80-7226521-0.
4. KADEŘÁBKOVÁ, B. - PIECHA, M. a kol. Brownfields: Jak vznikají a co s nimi. C.H.Beck, 1.vydání, Praha, 2009. ISBN 978-80-7400-123-9.
5.STEHLÍK, . - KAPOUN, J. Logistika pro manažery. I. vydání. Praha : Ekopress, s. r. o., 2008. 266 s. Ekonomie, 2/08. ISBN 978-80-86929-37-8.
6. STEHLÍK, A. Mezinárodní přeprava a zasilatelství. 1. vyd. Brno : Masarykova univerzita, 1996. 133 s. ISBN 80-210-1451-2.

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Stanislav Škapa, Ph.D.

Termín odevzdání diplomové práce je stanoven časovým plánem akademického roku 2010/2011.

V Brně, dne 30.11.2010

L.S.

prof. Ing. Albert Bradáč, DrSc.
Ředitel vysokoškolského ústavu

Obsah

ÚVOD **11**

Metodologie **13**

1 Teoretická východiska práce **15**

1.1 Logistika 15

1.2 Logistické centrum 16

1.3 Logistické cíle 16

1.4 Logistické systémy 17

1.5 Logistický řetězec 18

1.6 Faktory ovlivňující logistiku 19

1.7 Logistické služby 20

1.8 Veřejné logistické centrum 20

1.9 Vznik veřejných logistických center 21

2 Vývoj logistiky na území ČR **23**

2.1 Vývoj logistických center na území české republiky 23

2.2 Význam logistický center 24

2.3 Přínosy logistických center 27

2.4 Funkce logistických center 27

2.5 Členění logistických center v ČR 28

2.5.1 Funkce dopravy v logistickém systému 29

2.5.2 Funkční efektivnost dopravy 32

2.6 Evropská legislativa vztahující se k logistickým činnostem v železniční doprav 33

2.7 Legislativa vztahující se k logistice v České republice 34

2.7.1 Výhledová legislativa pro podporu logistických center 34
2.7.2 Optimalizace polohy logistických center 35
2.8 ZPŮSOBY ALOKACE 36
2.8.1 Průmyslové zony v České republice 37
2.9 Program pro financování logistických center a průmyslových zon 39
2.9.1 Forma a výše finanční podpory 40
2.10 ANALÝZA ROZMÍSTĚNÍ LOGISTICKÝCH CENTER V ČR 42
2.11 Průmyslové zóny v ČR 42
2.11.1 Analýza průmyslových zón dle jednotlivých krajů 43
3 Rozbor logistického realitního trhu v letech 2006-2010 54
3.1 Rok 2006 54
3.1.1 Poptávka po logistických službách 2006 55
3.1.2 Praha a logistika 2006 55
3.1.3 Brno a dálniční koridor D1 v roce 2006 56
3.1.4 Plzeň a dálniční koridor D5 v roce 2006 56
3.1.5 Ostatní regiony v roce 2006 56
3.1.6 Nabídka logistických služeb v roce 2006 57
3.1.7 Primární trh v roce 2006 57
3.1.8 Sekundární trh v roce 2006 58
3.1.9 Noví developeři na trhu v roce 2006 58
3.1.10 Ostatní trhy v roce 2006 60
3.2 Nájemné v roce 2006 60
3.2.1 Nájemné na primárním trhu 60
3.2.2 Nájemné na sekundárním trhu 60
3.3 Přehled průmyslových nemovitostí v roce 2007 62
3.3.1 POPTÁVKA 63

3.3.2 Praha 64
3.3.3 Brno a dálniční koridor D1 64
3.3.4 Plzeň a dálniční koridor D5 65
3.3.5 Ostrava 65
3.3.6 Ostatní regiony 65
3.3.7 NABÍDKA 67
3.3.8 Nájemné na primárním trhu 67
3.3.9 Nájemné na sekundárním trhu 68
3.4 Přehled průmyslových nemovitostí v roce 2008 70
3.4.1 POPTÁVKA 71
3.4.2 Praha 72
3.4.3 Jižní Morava 72
3.4.4 Severní Morava 73
3.4.5 Plzeň a okolí dálnice D5 74
3.4.6 Střední Morava 74
3.4.7 Ústecký kraj 74
3.4.8 Východní Čechy 75
3.4.9 Vysočina a okolí dálnice D1 75
3.4.10 Rychlostní komunikace R10 75
3.4.11 NABÍDKA 76
3.4.12 Nájemné na primárním trhu 77
3.4.13 Nájemné v sekundárních oblastech 77
3.4.14 Nájemné za vestavěné kanceláře 78
3.4.15 Nájemné v terciárních oblastech 78
3.5 Přehled průmyslových nemovitostí v roce 2009 79
3.5.1 Nájemné 79

3.5.2 Nabídka a neobsazenost 79
3.6 Přehled trhu průmyslových nemovitostí v roce 2010 81
3.7 Přehled trhu průmyslových nemovitostí v roce 2011 83
3.8 Vývoj trhu v okolí Prahy 85
3.9 Vývoj trhu v regionech 85
4 Predikce vývoje budoucnosti logistických center a průmyslových center v souvislosti s ekonomickou situací 86
4.1 Německo drží českou ekonomiku nad vodou 86
4.1.1 Nižší exporty = nižší růst ekonomiky 87
4.1.2 Ekonomický boom posledních let je pryč 88
5 Predikce vývoje logistických center v následujících letech 89
5.1 Realistická predikce pro následující roky 89
5.2 Pesimistická predikce pro následující roky 92
6 Závěr 93
POUŽITÁ LITERATURA 96
Internetové portály 97
Seznam grafů, obrázků a tabulek 99
Přílohy: 100

ÚVOD

Vědní obor logistika se zabývá fyzickými toky zboží či jiných druhů zásob od a k odběrateli a informačními toky v písemné nebo i ústní podobě. Počátky logistiky sahají do raného středověku. Postupná výstavbou a zdokonalování dopravních sítí a utváření ekonomických vazeb mezi jednotlivými oblastmi světa v průběhu minulých století přispělo nejdřív k rozvoji mezinárodních dopravních služeb a spedice. K největšímu rozmachu oboru jako celku došlo až v 20. století, a to v důsledku nezadržitelného pokroku v oblasti technické vybavenosti, informačních technologií a komunikačních služeb a probíhající globalizaci světa. V současnosti si oblast logistických činností všímá nejen spedičních služeb a kvality dopravní infrastruktury, potřebné k přepravě zboží z místa výroby či uskladnění na místo určení, ale i způsobů skladování a lokalizaci skladů, zasílatelství a doprovodný logistických služeb, potřebných k uspokojení potřeb zákazníka (jedná se o finanční služby, celní služby, pojišťovací služby aj.). Zároveň je věnována pozornost rozmístění těchto služeb v závisti na rozmístění výroby, ekonomických předpokladech a geografických podmínkách území.

Zatím není napsáno mnoho literatury, zachycující logistiku jako disciplínu, která je zkoumána z pohledu vývoje jednoho stavebního prvku. Tento stavební prvek jsem podrobil v překládané diplomové práci. Z tohoto pohledu jsem veškeré informace čerpal z rozhovorů s jednotlivými řediteli logistických a developerských společností se sídlem, jak v České republice, tak i v zahraničí.

Cílem předkládané práce je analýza logistických a průmyslových center a predikce jejich vývoje v budoucnosti.

Po pádu železné opony na český trh vstupuje řada nadnárodních logistických společností, které na našem území budují své areály. Po vstupu do Evropské unie padly bariéry, které dříve bránily volnému obchodu a na český trh proniká stále více zahraničních investic, díky čemuž se česky logistický trh rychle rozvíjí. Vznikají nové významné logistické a průmyslové areály, jejichž seznamu a lokalizaci v České

republice je věnována druhá část práce. Zmíněny jsou i největší firmy působící na českém trhu logistických služeb.

V další části práce jsou podrobně zaznamenávány informace z jednotlivých trhů po letech od roku 2006 do současnosti respektive do roku 2011. V tomto rozboru jsem se zabýval rozkladem centrálního trhu České republiky a i dílčími trhy. Všechny zmíněné informace jsou sekundární data, která jsou porovnávána k jednotlivým ekonomickým tendencím v každém roce.

V části predikce vývoje budoucnosti logistických center a průmyslových center v souvislosti s ekonomickou situací, jsem se zabýval popisným způsobem, jaké výsledky v minulosti měly logistické a průmyslové trhy v návaznosti na ekonomickou situaci. Zde jsem se nezaměřoval pouze na domácí trh, ale výsledky jsem vztáhl i na Německou republiku, jelikož právě ona je silným hráčem pro český průmysl a tudíž silně vědomky ovlivňuje de facko i výstavbu logistických center potažmo i vývoj logistického realitního trhu.

Poslední část je věnována budoucímu průběhu vývoje logistického realitního trhu. V této části se nachází jednotlivé scénáře, jak pozitivní vývoj, tak i negativní vývoj. Obě predikce jsou v návaznosti na sekundární informace z předešlích kapitol a také z informací od jednotlivých firem, jež se predikcí silně zabývají pro své další působení na realitním a investorském trhu.

Metodologie

Hlavním cílem této práce je na základě teoretických poznatků a celkového zhodnocení navrhnout predikci budoucího vývoje logistického trhu v dalších letech.

Tomuto hlavnímu cíli budou podřízeny cíle dílčí:

- Důkladné studium a souvisejících teoretických pramenů
- Analýza jednotlivých let tzn. od roku 2006 do roku 2011,
- Celkové zhodnocení jednotlivých let v souvislosti a provázanosti s ekonomickou situací,
- Predikce budoucího vývoje a prezentování realistického a pesimistického scénáře.

K naplnění hlavního cíle a výše uvedených cílů dílčích budou užity následující metody:

- Indukce a dedukce,
- Analýza a syntéza,
- Komparace.

Metody indukce a dedukce jsou v diplomové práci užity při vlastním zkoumání v jednotlivých letech a jejich následným zhodnocení.

Metoda analýzy je užita při rozboru let v realitním trhu, hlavně v kontextu logistické části. Pomocí metody syntézy je shrnuto v jednotlivých letech poptávka a nabídka po logistických areálech a průmyslových centrech.

Komparativní metodou jsou srovnávány jednotlivé kapitoly v konečné fázi v letech 2006 až 2011.

1 Teoretická východiska práce

1.1 Logistika

K tomuto pojmu se váže řada nejrůznějších definic, nejvýstižnější definicí je, že logistika je organizace, plánování, řízení a výkon toků zboží vývojem a nákupem počínaje, výrobou a distribucí podle objednávky finálního zákazníka konče tak, aby byly splněny všechny požadavky trhu při minimálních nákladech a minimálních kapitálových výdajích. Logistika je klíčovou součástí strategie celého podniku a je souborem činnosti, která zajišťuje a zabezpečuje zvýšení zisku podniku.[1]

Základní oblasti logistiky:

- Předpověď poptávky (Demand planning, forecasting)
- Řízení zásob a nákupu (Inventory management and replenishment)
- Řízení zákaznického servisu (Customer service)
- Řízení distribuce (Distribution management)
- Doprava (Transport)
- Skladování (Warehousing)

[1] KAMPF, Rudolf. Funkční požadavky kladené na logistické centra. In *utsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4.

1.2 Logistické centrum

Logistické centrum „je centrální článek logistických řetězců, ve kterém jsou jejich provozovateli poskytovány logistické služby včetně služeb s přidanou hodnotou.“[2]

„Logistické centrum integruje do jednoho místa dopravní a zasílatelské podniky, poskytovatele logistických služeb, celní, veterinární, fytotechnickou a hygienickou správu, průmyslové a obchodní podniky s jejich intenzivními požadavky, leasingové, pojišťovací a bankovní společnosti. Pro realizaci přepravních požadavků využívá nejméně dvou druhů dopravy (zejména silniční/železniční), řídí a prohlubuje kooperativní vztahy mezi jednotlivými subjekty.“[3]

1.3 Logistické cíle

Pod věcným obsahem logistiky je možno vnímat realizaci a řízení materiálového toku jako celku, včetně informačního toku sním spojeného. Logistika by neměla v podniku právo na existenci, kdyby neměla žádný cíl. Logistické cíle nemohou být v rámci podniku nikdy izolované, měly by vycházet z podnikových cílů a priorit. Vedení podniku je v prvé řadě zodpovědné za uskutečnění co největšího zisku s minimálními vloženými prostředky. To ovšem není vše, co musí vedení podniku zajistit. Musí uspokojit potřeby zákazníků. Zákazník je nejdůležitějším článkem celého řetězce,

[2] HÝBLOVÁ, Petra. *Logistika pro kombinovanou formu studia*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2006. s 59. ISBN 80-7194-914-0.

[3] Tamtéž, str. 45

protože v současné době převládá trh kupujícího a ne trh výrobce, jako tomu bylo v minulých letech. Od zákazníka vychází informace o požadavcích na zabezpečení dodávky zboží a s ní souvisících dalších služeb au zákazníka také končí logistický řetězec zabezpečující pohyb materiálu a zboží

1.4 Logistické systémy

Logistický systém zabezpečující realizaci logistických funkcí, organizuje, řídí, plánuje, provádí a kontroluje všechny dopravní, mechanické a skladovací procesy podniku zaměřené na dosáhnutí výkonových cílů v rámci celku.

Centrální systémové prvky jsou:

- materiálový systém,
- řídící systém,
- informační systém.

Vlastní realizaci fyzických procesů představuje materiálový tok a ostatní návazné procesy jsou zabezpečovány tokem informačním. Hlavním úkolem logistického systému je uspokojení potřeb zákazníků v určitém čase nebo s minimální potřebou času a globální optimalizace pohybu materiálu, a to ne jen v podniku, ale i mimo podniky. Cílem logistického systému většinou bývá posílení pozice na trhu, dosažení požadovaného stavu v daném časovém intervalu, dosažení určité struktury systému nebo chování systémů, plnění určité funkce nebo dosažení určitého výstupu (výsledku) systému.[4]

[4] KAMPF, Rudolf. Funkční požadavky kladené na logistické centra. In *utsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 114. ISBN 978-80-7395-022-4.

1.5 Logistický řetězec

Logistický řetězec je účelné uspořádání množiny technických prostředků pro uskutečňování logistických cílů. V systému jde o přemisťování věcí nebo osob a přemisťováni informací, energií a financí. Logistický řetězec je nejdůležitější pojem logistiky, protože se jedná o dynamické propojení trhu spotřeby a trhu surovin, materiálů a dílů v hmotném a nehmotném stavu vycházející z poptávky konečného zákazníka nebo se váže na konkrétní zakázky. V řetězci se vyskytují jak pasivní prvky v podobách surovin, materiálů, nedokončené zboží, obalů atd., tak i aktivní prvky tj. prostředky jejích působením se toky pasivních prvků realizují.

Logistické řetězce se plánují adresně pro určitý produkt nebo jeho části. Při jejich plánování je nutné dílčí procesy svědomitě definovat a řídit se určitými pravidly. Prvořadým požadavkem je kvalifikace relevantních logistických ukazatelů:

- Velikost zásob,
- průběžné doby,
- pravděpodobnosti dodržování termínů,
- vytížení kapacit a jednotlivých nákladů.

Po zodpovězení těchto otázek je logistický řetězec optimální. V praxi to znamená, že žádná jiná skupina organizací nevytváří větší objem zisku nebo vyšší spokojenost zákazníků v přepočtu na peněžní jednotku výrobních nebo skladovacích nákladů na daný výrobek.

1.6 Faktory ovlivňující logistiku

Nezbytné a velmi důležité je brát v úvahu všechny faktory, které logistiku mohou často ovlivňovat. Jedná se o:

- Požadavky trhu a situaci na trhu – jde o konkurenci, velikost trhu atd.
- Výrobní program – kvalita výrobků, šíře sortimentu.
- Přeprava a manipulace – jak přepravovat a čím.
- Právní podmínky.
- Tržní situace – velikost trhu, ziskové rozložení.
-

Mnoho autorů ve svých publikacích také uvádí vztah mezi logistikou a marketingem. Málokterý z nich však marketing uvádí jako faktor ovlivňující logistiku, protože marketing byl dlouhou dobu spojován s logistikou velmi zřídka. V současné době se však stále více propojují v jeden celek a tím vytvářejí mnohem lepší podmínky pro podnik na trhu.

1.7 Logistické služby

Logistické služby jsou souborem logistických činností, které jsou nezbytné pro realizaci optimálního řízení materiálového toku a řízení fyzické distribuce zboží z místa jeho vzniku do místa jeho spotřeby.[5]

1.8 Veřejné logistické centrum

„Veřejné logistické centrum je místo určené pro koncentraci nabídky širokého spektra logistických služeb včetně kombinované dopravy, ve kterém je možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy (silnice/železnice/voda/letecká doprava). Předpokladem pro jeho vznik, resp. umístění, je existence dostatečné výroby/spotřeby a možnost napojení na kapacitní dopravní infrastruktury více druhů dopravy. Veřejným zájmem/přínosem je co nejdokonalejší a nejefektivnější dopravní obsluha konkrétního území a eliminace negativních vlivů rostoucí silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vznik a rozvoj sítě těchto center není možný bez jednotné koncepce na regionálním principu s možností podpory ze státního a veřejných rozpočtů včetně zdrojů EU.“ [6]

---

[5] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy. Zhodnocení současného stavu a přehled závěrů dosud zpracovaných studií a projektů. 224 s. Praha, 2005. Str. 3

[6] NANTL, František. Veřejná logistická centra – nový fenomén pro územní plánování? Urbanismus a územní rozvoj. 3/2006. [cit. 4.3.2008]. Dostupné na: <http://www.uur.cz/images/publikace/uur/2006/2006-03/06_verejna.pdf>.

Veřejné logistické centrum je místo určené pro koncentraci nabídky širokého spektra logistických služeb včetně kombinované dopravy, ve kterém je možné zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy silnice/železnice/voda/letecká doprava). [7]

Předpokladem pro jeho vznik, resp. umístění, je existence dostatečné výroby/spotřeby a možnost napojení na kapacitní dopravní infrastruktury více druhů dopravy. Veřejným zájmem/přínosem je co nejdokonalejší a nejefektivnější dopravní obsluha konkrétního území a eliminace negativních vlivů rostoucí silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví. Vznik a rozvoj sítě těchto center není možný bez jednotné koncepce na regionálním principu s možností podpory ze státního a veřejných rozpočtů včetně zdrojů EU.

1.9 Vznik veřejných logistických center

Vzrůstající zatížení silniční nákladní dopravou je faktem, kterému musí čelit naprostá většina rozvinutých ekonomik. V Evropě byl tento trend v posledních letech ještě zesílen rozšiřováním EU a rovněž hospodářským růstem v nových členských zemích. Volný pohyb zboží patří k základním principům fungování evropského hospodářského prostoru a restriktivní opatření v této oblasti jsou z praktických důvodů omezena na minimum. Omezit negativní vlivy silniční nákladní dopravy na společnost lze tak pouze promyšleným nastavením rámcových podmínek pro celý sektor nákladní dopravy a logistiky.

Výchozí myšlenkou sítě veřejných logistických center je fakt, že železniční a vnitrozemská vodní doprava se může nejlépe uplatnit při přepravě velkého množství zboží na větší vzdálenosti. V takovém případě je plně konkurenceschopná se silniční nákladní dopravou. Pokud budou přepravní požadavky soustředěny do optimálně

[7] Tamtéž, str.12

umístěných lokalit, bude možné přepravní požadavky mezi těmito centry realizovat kapacitní železniční nebo vodní dopravou při zachování potřebné kvality služeb. Silniční doprava je pak samozřejmě nezbytná pro obsluhu atrakčních obvodů jednotlivých logistických center.

Veřejná logistická centra (VLC) by měla splňovat několik základních předpokladů, odlišujících je od logistických center, která vznikají čistě z iniciativy soukromého sektoru i v ČR. V souladu s evropskou asociací Europlatforms, sdružující veřejná logistická centra v Evropě, by mělo jít především o následující charakteristiky:

- v rámci VLC musí být soustředěno maximum aktivit týkajících se logistiky a nákladní dopravy,
- přístup ke službám VLC pro všechny poskytovatele logistických služeb,

  nabídka logistických služeb všem zájemcům na nediskriminačním principu,

- VLC musí umožňovat napojení na minimálně dva druhy dopravy – intermodální

2 Vývoj logistiky na území ČR

V České republice začala mít význam logistika v šedesátých letech minulého století. Toto potřeba se zvyšovala se nadměrnou poptávkou po zboží. Byla to doba po velké průmyslové revoluci, kdy docházelo ke koncentraci výrobních kapacit hromadným zaváděním strojů do výroby, selhaly všechny dosud známé metody distribuce hotových výrobků. Dalším rozvojem v logistice nastal tehdy, když docházelo k plynulému přechodu od trhu výrobce k trhu zákazníka.

„V České republice vznikla a nadále se buduje řada logistických center a mnoho podniků začleňuje logistické principy do svého systému řízení. Existuje řada dopravních a spedičních firem, které přizpůsobily své podnikání stávajícímu trendu a přepravu dokázaly plně podřídit požadavkům partnerů v logistických řetězcích. Mnozí dopravci získali certifikaci systému řízení jakosti podle mezinárodní normy ISO 9000. Ti nejlepší dokázali v souladu s potřebami zákazníků nabízet komplexní služby, které kromě vlastní přepravy zahrnují i celní služby, skladování, konsolidaci zásilek, distribuci a další požadované činnosti v kvalitě odpovídající požadavkům nejnáročnějších zákazníků.“[8]

2.1 Vývoj logistických center na území české republiky

[8] Centrum dopravního výzkumu. Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy. Zhodnocení současného stavu a přehled závěrů dosud zpracovaných studií a projektů. 224 s. Praha, 2005. Str. 30

Rozvoj logistických center v České republice začal až v posledních letech minulého století, přičemž impulzem k budování logistických center bylo otevření hypermarketů, kdy vyvstala jasná potřeba existence efektivního distribučního řetězce. V letech 1997 – 1998 byly dokončeny první velké haly distribučních center. Logistická centra byla situována do dopravně výhodných poloh v blízkosti center poptávky po logistických a přepravních službách. Logistické kapacity se soustředily především v okolí Prahy např. Airport Logistic Park u ruzyňského letiště. Největší koncentrace logistických center je kromě okolí Prahy v okolí Brna, Olomouce, Ostravy a dále podél dálnice D1. Mnohem více logistických center se nachází v Čechách než na Moravě, v důsledku toho došlo k nerovnoměrnému pokrytí území ČR.

Teprve v posledních letech se začala rozvíjet logistická centra v jiných lokalitách, v oblastech nově vznikajících průmyslových zón. Díky této nerovnoměrnosti se vytvořily nerovné podmínky pro podnikání v odvětvích závislých na logistické obsluze, zejména pro malé a střední firmy ležící mimo velké aglomerace. Logistická centra jsou zaměřena především na obsluhu silniční dopravou a jsou zakládána téměř výhradně u dálničních a kapacitních silničních tahů a jejich výstavba není nijak koordinována či stimulována ze strany státních orgánů ani samosprávy.

2.2 Význam logistický center

Význam logistických center v poslední době neustále roste. Logistické centrum je uzlovým bodem, v němž se stýkají dopravní prostředky různých druhů dopravy, v podmínkách České republiky zejména silniční-železniční-silniční doprava. Logistická centra představují jeden z důležitých článků logistických řetězců v dopravě. Jejich

smyslem je hlavně zvýšit kvalitu a efektivnost přepravy a souvisejících služeb jakož i organizovanost a koncentraci toků zboží a zásilek.[9]

Logistické centrum efektivním řízením logistických činností snižuje zatížení opravní infrastruktury a přemísťuje přepravu na dopravní prostředky příznivější k životnímu prostředí, zároveň přizpůsobuje infrastrukturu prognózovaným požadavkům logistického trhu.[10]

Logistická centra sdružují dopravní proudy a podporují spolupráci mezi jednotlivými dopravci a druhy dopravy. Na straně jedné jsou stykovými body sdružených dálkových přeprav a na straně druhé stykovými body místních, regionálních, případně městských přeprav.[11]

Logistická centra tvoří jeden z článků tzv. logistických řetězců tj. souboru hmotných (zbožových) a nehmotných (informačních) toků, které probíhají v posloupnosti určitých navazujících článků, jejichž struktura je odvozena od potřeb konečného zákazníka.

Důležitými funkcemi, které logistická centra mají na starosti jsou:

- Funkce a rozvoj nákladní dopravy v logistických systémech (Tato funkce je zaměřena na navrhování dopravních systémů na logistických řetězcích s ohledem na vytváření synergického efektu minimalizace nákladů na celém logistickém řetězci).

[9] CEMPÍREK, Václav. Jaký význam a postavení mají v praxi logistická centra? Online.23/2007. České dopravní vydavatelství. C2004. [cit. 7.3.2008]. Dostupné na: http://www.dnoviny.cz/Logistika/Logistickacentra-3185/
[10] tamtéž
[11] tamtéž

- Rozvoj moderních služeb v oblasti silniční, železniční a kombinované dopravy a zasilatelství (Tato funkce je zaměřena na průzkum a prověřování možností zlepšení činnosti a rozvoje silniční dopravy a zasilatelských organizací v oblasti nabídky služeb, jejich technologického zabezpečení a odhad očekávaných přínosů těchto opatření. Jsou využívány moderní přístupy managementu, marketingu a logistiky).

Logistické centrum integruje do jednoho místa dopravní a zasílatelské podniky, poskytovatele logistických služeb, celní, veterinární, fytotechnickou a hygienickou správu, průmyslové a obchodní podniky s jejich intenzivními logistickými požadavky, leasingové, pojišťovací a bankovní společnosti. Pro realizaci přepravních požadavků využívá nejméně dvou druhů dopravy (zejména silniční/železniční dopravu), řídí a prohlubuje kooperativní vztahy mezi jednotlivými subjekty.

Rozdělování pracovních postupů, procesů a tendence outsourcingu v průmyslu a obchodě vyžadují moderní a inovativní logistické struktury, které se etablují v logistických centrech. Začlenit se do logistického centra představuje pro středně velké podniky příležitost, jak dosáhnout na nové tržní požadavky v kooperativním spojení s partnery. Logistické centrum je uzlovým bodem, ve kterém se stýkají dopravní prostředky různých druhů dopravy. Nabízí optimální podmínky pro tvorbu kombinovaných přepravních řetězců, jako například silniční – železniční – silniční doprava nebo silniční – železniční – krátká námořní – silniční doprava. Poptávka po alternativních druzích dopravy zvyšuje podnikatelskou flexibilitu a zajišťuje trvalou kvalitu logistických výkonů a činností. Umístěním logistického centra u terminálů kombinované dopravy lze dlouhodobě zajistit zvýšení výkonů železniční a vodní dopravy na přepravním trhu. Lze očekávat, že vysoký podíl logistické afinity silniční dopravy se bude zvyšovat prostřednictvím efektivní kooperace s ostatními druhy dopravy.

2.3 Přínosy logistických center

Široká nabídka podnikatelských oborů v logistickém centru a logisticky orientované spektrum služeb vytváří příznivé podmínky pro uzavření nových obchodních smluv. Správa a řízení logistického centra podporuje vývoj inovativních produktů jednotlivých podnikatelských subjektů umístěných v logistickém centru.

Logistické centrum efektivním řízením logistických činností snižuje zatížení dopravní infrastruktury a přemísťuje přepravu na dopravní prostředky příznivější vůči životnímu prostředí, zároveň přizpůsobuje infrastrukturu prognózovaným požadavkům logistického trhu. Celkový užitek nemůže být hodnocen izolovaně v regionu, zvyšuje se s propojením na další logistická centra, která mezi sebou kooperují na nejrůznější úrovni. Spolupráce (svaz, sdružení) logistických center podporuje efektivní ekonomické a dopravní oběhy a upevňuje tak konkurence-schopnost zúčastněných podniků v logistických centrech.

2.4 Funkce logistických center

K hlavním funkcím logistických center patří:

- nákladní doprava (železniční, silniční, vodní, letecká),
- přeprava zboží v přepravních jednotkách kombinované dopravy (kontejnery,
- výměnné nástavby, silniční návěsy apod.),
- překládka kusů
- shromažďování a distribuce zboží,
- balení, uložení, fixace, paletizace.

K vedlejším činnostem logistických center patří:

- údržba a opravy dopravních prostředků a mechanizačních zařízení,

- pronájem dopravních prostředků a mechanizačních zařízení,
- bezpečnostní, informační a komunikační služby,
- všeobecné služby – celní, servisní, pojišťovací apod.,
- distribuční služby pro městskou logistiku.[12]

2.5 Členění logistických center v ČR

Logistická centra se dají klasifikovat dle různých hledisek, nevýznamnější je členění podle velikosti území a podle účelu.

Podle velikosti území:

- mezinárodní logistická centra,
- regionální logistická centra,
- lokální logistická centra.[13]

Logistická centra mohou být klasifikována dle jejich účelu:

- Firemní logistická centra (Slouží potřebám jedné velké firmy nebo obchodního řetězce. Firmy, které mají svá vlastní logistická centra, působí v

[12] KAMPF, Rudolf. Funkční požadavky kladené na logistické centra. In Outsorcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4. Str.15

[13] HÝBLOVÁ, Petra. LEJSKOVÁ, Pavla. JIRÁKOVÁ, Andrea. Logistická centra, jejich činnosti a záměry v České republice. In Outsorcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4. Str. 180

různých odvětvích, např. potravinářství, chemický průmysl, elektroprůmysl a mnoho dalších).

- Logistická centra logistických firem (Jedná se o logistická centra provozovaná poskytovateli logistických služeb, která slouží vybraným smluvním zákazníkům. Nabízené služby reagují na požadavky smluvních partnerů, vytváří pro ně nová řešení logistické obsluhy).

- Logistické areály (V logistických areálech poskytuje své služby více logistických firem. Mezi nájemci ploch a skladů převažují zahraniční společnosti).

- Logistická centra sítě poskytovatelů kurýrních, expresních a balíkových služeb
  (Jedná se o určitou speciální formu logistických center poskytovatelů logistických služeb. Poskytovatelé těchto služeb jsou velké i menší specializované firmy, nebo firmy nabízející zároveň i přepravní, spediční, skladovací služby, přepravu kusových zásilek a další logistické služby).

- Logistická centra internetových obchodů (Novinkou posledních let se stala logistická centra internetových obchodů, které nabízejí koupi přes katalogy a většinou jsou schopné toto zboží dodat zákazníkovi do tří dnů, tato centra mají charakter firemních logistických center a částečně i prvky logistických center logistických firem).[14]

2.5.1 Funkce dopravy v logistickém systému

[14] HÝBLOVÁ, Petra. LEJSKOVÁ, Pavla. JIRÁKOVÁ, Andrea. Logistická centra, jejich činnosti a záměry v České republice. In Outsorcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4. Str. 180

Dopravu chápeme jako lidskou činnost, jejímž funkčním posláním je uspokojování potřeb přemísťování lidí a hmotných statků. Přemísťování hmotných statků uskutečňuje doprava v každé ze tří fází reprodukčního procesu:

- ve sféře výroby doprava uspokojuje potřeby vyvolané technologií výroby, dělbou činností a zejména kooperací a specializací výroby mezi fázemi i v jednotlivých fázích výroby, až do finálního výsledku,

- ve sféře oběhu uspokojuje potřeby přemísťování nutné k realizaci ekonomického oběhu, aniž se při tom stala jeho součástí (její průběh produkcí pohybu hmotných toků tak věcně a časově slouží oběma koncovým fázím reprodukčního procesu, tj. výrobě a spotřebě),

- ve sféře spotřeby uspokojuje potřeby přemísťování výrobků, které již vstoupily do spotřeby v případě, že spotřebitel sám změní své místo spotřeby v prostoru a přemístěním hmotných statků se mu umožňuje jejich další spotřeba.[15]

[15] HÝBLOVÁ, Petra. LEJSKOVÁ, Pavla. JIRÁKOVÁ, Andrea. Logistická centra, jejich činnosti a záměry v České republice. In Outsorcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4. Str. 180

Dopravní systém, který vyhovuje logistickému řízení oběhových procesů, označujeme jako dopravu logistickou. Aby dopravní soustava byla v logistickém systému funkční, musí být ve vzájemném vztahu tři hlavní faktory:

1. logistická objednávka dopravy,
2. technologická kapacita dopravy,
3. kvalita přepravy.

Logistická objednávka dopravy klade nároky na technologické kapacity dopravní soustavy a zároveň určuje kvalitativní úroveň přepravy, technologická kapacita dopravy ovlivňuje logistickou objednávku dopravy, je-li předem dána kvalita přepravy a pro vyšší kvalitu je nutno zabezpečovat větší rezervy technologické kapacity, jinak omezuje logistickou objednávku dopravy.[16]

Doprava je v oběhových procesech systém utvářený i utvářející a čím lepší výsledky v oběhových procesech přináší (v podnikové i národohospodářské sféře), tím větší prostředky lze v zájmu obou sfér vkládat do jejího rozvoje.[17]

[16] STOCKMANN, Pavel. POJKAROVÁ, Kateřina. Analýza řídící a podnikatelské činnosti. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. s 124. ISBN 80-7194-589-7. Str. 17

[17] Tamtéž, Str. 19

2.5.2 Funkční efektivnost dopravy

V ekonomice se vychází z postavení dopravy jako společenské infrastruktury, protože produktem dopravy nejsou hmotné statky, ale nehmotný efekt přemístění a dopravou se nevytvářejí nové užitné vlastnosti hmotných statků, které jsou objektem přemístění (výjimkou je pouze případ, kdy přemístění umožňuje jejich spotřebu).

Funkční efektivností dopravy označujeme souhrn vlastností dopravní soustavy a jednotlivých druhů dopravy založených na technické základně a technologii dopravy, které tyto vlastnosti charakterizují. Z pohledu dopravní soustavy se jedná o tyto vlastnosti:

- Schopnost dopravy vytvářet sítě, tzn. zabezpečení obsluhy libovolného místa v osídlení,
- schopnost dopravy přepravovat teoreticky libovolně velká množství zboží a materiálů,
- stupeň rychlosti přepravy,
- stupeň časové jistoty dopravního výkonu,
- míra pohodlnosti dosažení a použití dopravního prostředku,
- stupeň bezpečnosti,
- úroveň poskytování dalších služeb během vlastního pohybu dopravního prostředku po dopravní cestě,
- výše narůstajících nákladů na přepravu.

2.6 Evropská legislativa vztahující se k logistickým činnostem v železniční doprav

Směrnice Rady 91/440/EHS z 29.7.1991 o rozvoji železnic Společenství

Cíl:

- manažerská nezávislost železničních podniků,
- přístup a právo tranzitu po železniční infrastruktuře,
- zdravý finanční základ pro železniční podniky (oddlužení).[18]

Hlavní změny proti původním směrnicím jsou:

- rozšíření liberalizace tj. přístupu železničních dopravců na železniční infrastrukturu,
- definice funkcí pro orgány nezávislé na železničních dopravcích,
- pro zajištění nediskriminačního přístupu pro všechny dopravce (udělování licencí,
- přidělování kapacit infrastruktury a stanovení poplatků za její užívání),
- princip stanovení poplatků za užívání infrastruktury,
- certifikace pro železniční dopravce a železniční vozidla nezávislými orgány. [19]

[18] FREIMAN, František. Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-507-2. Str. 16-17
[19] FREIMAN, František. Řízení, ekonomika a financování dopravní infrastruktury. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-507-2. Str. 19-26

2.7 Legislativa vztahující se k logistice v České republice

Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, již v zásadě vyhovuje požadavkům tří legislativních dokumentů EU:

- směrnici 91/440/EEC, o rozvoji železnic Společenství, ve znění směrnice 2001/12/EC;
- směrnici 95/18/EC, o udělování licencí železničním podnikům, ve znění směrnice 2001/13/EC; (§ 34 a zákona o dráhách); směrnici 2001/14/EC, o přidělování kapacity železniční infrastruktury a zpoplatnění použití železniční infrastruktury a o bezpečnostní certifikaci (§ 34 b zákona o dráhách).[20]

2.7.1 Výhledová legislativa pro podporu logistických center

Předpoklady pro vývoj v této oblasti jsou zakotveny ve strategickém dokumentu „Dopravní politika České republiky na léta 2005 – 2013“, schválená usnesením vlády č. 882 ze dne 13.7.2005. Cílem je zvládnutí růstu nároků na přepravu a vlivu globalizace dopravy prostřednictvím budování (veřejných) logistických center s napojením na více druhů dopravy a souvisejícím rozvojem kombinované dopravy. Dalším cílem je zkvalitnění přepravní práce v nákladní dopravě prostřednictvím rozvoje kombinované dopravy.[21]

[20] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy. Zhodnocení současného stavu a přehled závěrů dosud zpracovaných studií a projektů. 224 s. Praha, 2005. Str. 151

[21] Tamtéž, str. 156

Z právního hlediska v praxi dochází při poskytování logistických služeb ke vzniku komplikovaných právních vztahů. Na procesu poskytování služeb v logistickém řetězci se často podílí více subjektů v různém právním postavení, které mohou mít sídlo v různých státech, a může tak docházet k aplikaci smluv různých typů, cizích právních řádů a mezinárodních úmluv o přepravě. Oficiální definice logistiky a poskytovatele logistických služeb neexistuje a v českém obchodním právu není ani typ smlouvy, kterou by bylo možno aplikovat na vztah zákazníka a poskytovatele logistických služeb tak, aby obsáhla všechny poskytované služby. Podle zákonné úpravy může poskytovatel logistických služeb vystupovat jen jako zasílatel, skladovatel, případně i zástupce zákazníka nebo dopravce a uzavírat se zákazníky jednotlivé smlouvy dle zák. č. 513/1991 Sb., obchodního zákoníku, ve znění pozdějších předpisů, dále jen obchodní zákoník (zasílatelská smlouva, smlouva o skladování, smlouva mandátní či komisionářská, smlouva o dílo nebo i smlouva o přepravě věci).[22]

V praxi jsou na poskytování logistických služeb uzavírány smlouvy označované různými názvy jako např. smlouvy o spolupráci. Z právního hlediska se jedná o tzv. smlouvy smíšené, tj. smlouvy, které vykazují prvky více smluvních typů.[23]

2.7.2 Optimalizace polohy logistických center

Výběr správného umístění prostředků je kritickým momentem v rozhodovacích procesech pro většinu podniků a organizací. Správné rozhodnutí může přinést značné zvýšení produktivity, zlepšení distribuční sítě a nové perspektivní trhy, které vyplývají ze správného umístění těchto prostředků. Logistické centrum umísťujeme do lokality, tzn. geografického bodu, v němž je centrum umístěno a v němž a z něhož ekonomicky

[22] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy. Zhodnocení současného stavu a přehled závěrů dosud pracovaných studií a projektů. 224 s. Praha, 2010. Str. 155

[23] Tamtéž, str. 159

působí. Logistické centrum musí být fyzicky a trvale umístěno tak, aby optimálně splňovalo své hlavní úkoly.

Při výběru místa pro umístění logistického centra je potřeba postupovat systematicky, neboť se jedná o kruciální rozhodnutí, tzn. později nezměnitelné. Systematický přístup spočívá v sestavení katalogu kritérií, která by jednotlivě a celkem mělo v ideálním případě splňovat hledané vhodné místo, lokalita a region. Dále ve vyhledávání existujícího a disponibilního místa v terénu, následně ve vyhodnocování informací a navržení variant pro umístění.

Pro optimální alokaci logistických center se v úvahu berou kritéria jako rozmístění průmyslových závodů podle počtu zaměstnanců, rozmístění center spotřeby, návaznost na dopravní infrastrukturu, velikost přepravních proudů apod.

2.8 ZPŮSOBY ALOKACE

Během řešení alokace by měly být použity tři způsoby řešení alokace:

- **Analýza výroby a spotřeby**. Výroba byla posuzována podle rozmístění výrobních podniků v kategorii podle velikosti. Velikost podniku je dána počtem zaměstnanců, přičemž největší váhu budou mít podniky střední velikosti, které nemají zatím vybudovány vlastní distribuční a zásobovací struktury. Vhodnost podniků byla posuzována podle oboru činnosti dle statistického sledování (OKEČ). Jednotlivé obory byly posuzovány podle náročnosti na přepravu. Analýza spotřeby, dané počtem obyvatel a jejich kupní silou. Roli zde sehrává i cestovní ruch.

- **Analýza na základě přepravních proudů** - tj. vyhodnocení současných přepravních proudů v silniční a železniční dopravě.

- **Analýza na základě geografických vah** - tj. stanovení lokalit na základě geografických dat, jehož výsledkem je stanovení souřadnic pro alokaci VLC jak na úrovni krajů, tak na úrovni celostátní.

2.8.1 Průmyslové zony v České republice

Pojem průmyslová zóna je všeobecně vysvětlován jako ucelený soubor kompaktních univerzálních objektů vhodných pro lehkou, hygienicky nezávadnou výrobu s účelně vyřešenou dopravou a velkým podílem zeleně mezi jednotlivými objekty. Provoz v těchto zónách je kompletně situován uvnitř objektů, jež jsou zpravidla bez oplocených dvorů, s možností volného pohybu návštěvníků. Průmyslová zóna je tedy uceleným komplexem průmyslu a služeb s řadou integrovaných funkcí odborného charakteru. Takovýto komplex maximálně využívá vzájemné podpory jednotlivých firem ve výměně informací, poradenství, společné prezentace a využívání mezinárodních kontaktů. Tato synergie má za úkol vést k dosažení lepších výsledků a právě v této oblasti bývá využívána téměř pravidelně.

Vznik průmyslových zón není jen současným trendem, ale především ekonomickou nutností a to nejen pro velká krajská města, ale i města s menším počtem obyvatel na území celé České republiky. Důkazem toho je tempo, jakým roste počet jednotlivých průmyslových areálů v republice. Tyto areály s sebou totiž přináší obrovský ekonomický přínos v podobě nově vytvořených pracovních míst a dalších možností odvíjejících se z výše investovaného kapitálu příchozích investorů. Nově vytvořená pracovní místa mají obrovský význam a to především v regionech s vysokou mírou nezaměstnanosti. Investice a nově vzniklá pracovní místa na sebe totiž vážou další synergické efekty, například v podobě nových pracovních příležitostí u

subdodavatelů a navazujících služeb pro přicházející investory. Nikoho tedy nepřekvapí, že největší zájem o vznik, budování a rozvoj většiny průmyslových zón má zpravidla místní správa, jejímž cílem je právě přilákání nových investorů, kteří následně vytvoří nová pracovní místa pro obyvatele ze samotného města nebo nejbližšího okolí. V těchto zónách, jež vznikají na okrajích měst se zpravidla angažují místní malé firmy nebo menší zahraniční partneři.

Česká republika od roku 1998 investoval do vybudování 103 průmyslových zón s celkovou plochou 3129 hektarů už bezmála 8,9 miliardy korun, přičemž investoři obsadili zhruba 70 procent takto připraveného území. Do průmyslových zón zamířilo 520 investorů, kteří se v nich zavázali investovat 192 miliard korun a vytvořit 119 000 pracovních míst. Vyplývá to ze statistik agentury CZECHINVEST, která byla založena Ministerstvem průmyslu a obchodu České republiky a od roku 1998 působí na trhu průmyslových nemovitostí s cílem podporovat podnikání a investice v České republice. Právě v roce 1998 začal CzechInvest realizovat Program na podporu rozvoje průmyslových zón.

V roce 2006 byl schválen nový Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury, jehož cílem je podpořit vznik a následný rozvoj podnikatelských nemovitostí, jakož i související infrastruktury. Toto přináší své ovoce v podobě vzniku fungujícího trhu s nemovitostmi a zároveň pozvolna vede ke zlepšení nejen investičního, ale i životního prostředí. Tento program je však zaměřen především na podporu rozvoje strategických průmyslových zón a dále pak na projekty výstavby nebo regenerace nemovitostí pro podnikání většinou již známých a prověřených investorů.

Se vznikem průmyslových zón bývají velice často spojena tzv. Podnikatelská centra. Ta jsou zakládána především pro začínající podnikatele a menší podniky, které nejsou schopné samy si zajistit provoz investiční výstavbou. Kromě výhodných nájmů,

které jsou často v prvních 2-3 letech začínajícím podnikům dotovány, poskytují především zkušenosti v oblasti marketingu, managementu nebo využívání informační databází.

V neposlední řadě také pomáhají v otázce financování a to především informacemi a poradenstvím týkajícím se získáním základního kapitálu, přičemž poskytují kontakty na banky. V souvislosti s tímto jsou schopna zajistit i základní administrativní služby. Tato centra jsou zakládána převážně neziskovými organizacemi náležícími místní správě a dotovanými z místních zdrojů nebo vládou v rámci rozvoje podnikatelských aktivit ve stagnujících oblastech.

2.9 Program pro financování logistických center a průmyslových zon

Program na podporu rozvoje průmyslových zón čerpá finance pouze ze státního rozpočtu, podporuje pouze zóny spojené s investorem, který získá investiční pobídky (tzv. pobídkovým investorem) nebo strategické projekty. Zahrnuje mimo jiné další čtyři podprogramy, jenž se věnují jednotlivým možnostem budování a revitalizace průmyslových zón. Je zde však drobná nevýhoda v podobě úhrady užšího výčtu nákladů (nehradí se výdělečné inženýrské sítě jako např. voda, splašková kanalizace, elektřina apod). Tento Program se však vztahuje také na rozvoj území postižených redukcí nebo zánikem vojenských posádek.

Jednotlivé podprogramy jsou:

- Příprava průmyslových zón,
- regenerace nevyužívaných průmyslových areálů – tzv. brownfields,
- výstavba a rekonstrukce nájemních objektů,

- akreditace průmyslových zón – zvyšování konkurenceschopnosti průmyslových zón.

Jedním z dalších programů Národního programu podpory zón je již také zmiňovaný Program na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury, který byl schválen na období 2006 – 2012 a díky kterému pokračuje podpora výstavby a rozvoje podnikatelských nemovitostí (převážně strategických průmyslových zón) a regenerace lokalit brownfieldů.

Program je zaměřen na podporu projektů realizovaných ve všech hlavních fázích životního cyklu nemovitosti, tj. projektů přípravy, výstavby, rozvoje i regenerace nemovitosti a níže jsou uvedeny základní charakteristiky.

2.9.1 Forma a výše finanční podpory

Forma přímé podpory, respektive financování je formou dotací z veřejných zdrojů nebo může být financována soukromím investorem.

Různé typy dotačních titulů:

- přímé dotace
- dotace na hrazení úroků z bankovních úvěrů
- dotace na hrazení splátek jistiny z bankovních úvěrů formou návratné finanční výpomoci

Výše podpory je určovaná na základě nákladové mezery (rozdíl mezi náklady na přípravu projektu a výnosy z něj) - liší se podle typu projektu a příjemce podpory - zpravidla ve výši 46 % uznatelných nákladů, 75 % u některých projektů měst a obcí, v

případech rozvoje, regenerace, či výkupu u Strategického podnikatelského parku až 100 % uznatelných nákladů. Výše podpory na marketing a management podnikatelských nemovitostí je poskytována formou dotace v maximální výši 400 000 Kč na úhradu až 80 % účelně vynaložených nákladů spojených s účastí na školení, s pořízení technického a programového vybavení s přípravou a pořízením marketingových materiálů

Podporované aktivity v oblasti výstavby logistických center a průmyslových zon:

- **výstavba a rekonstrukce objektů** - příprava a realizace výstavby nebo rekonstrukce podnikatelských objektu včetně související infrastruktury

- **marketing a management podnikatelských nemovitostí** - školení zajišťované určenou organizací, nákup technického vybavení, programového vybavení, pořízení a příprava marketingových materiálu podnikatelských nemovitostí

- **podnikatelské parky** - příprava a realizace podnikatelského parku - realizace nové zainvestované plochy včetně související technické a dopravní infrastruktury nebo zvýšení kvality a rozvoj stávajícího podnikatelského parku

- **regenerace nevyužívaných území** - brownfieldů - příprava a realizace projektu regererace brownfieldů - přeměna podnikatelské nemovitosti ve stavu brownfield na podnikatelský park nebo podnikatelský objekt

2.10 ANALÝZA ROZMÍSTĚNÍ LOGISTICKÝCH CENTER V ČR

V této kapitole se budu zabývat rozmístěním logistických center dle jednotlivých krajů a to z hlediska analýzy průmyslových zón, neboť ty budou dále sloužit pro návrh optimálního umístění logistických center.

Obrázek 1. Česká republika rozdělená do jednotlivých krajů. Zdroj: http://www.zemepis.com/krajecr.php>

2.11 Průmyslové zóny v ČR

Průmyslové zóny jsou perspektivní plochy, které jsou připraveny k zahájení investičních projektů. Průmyslová zóna je ucelené souvislé území závazně vymezeno v

územním plánu velkého územního celku nebo schváleného územního plánu obce jako území zastavěné převážně objekty pro průmyslovou výrobu, obchod a služby. Průmyslové zóny rozlišujeme na zóny strategické a méně významné. Strategické zóny jsou takové, „jejichž výměra činí 200 ha nebo nejméně 100 ha, kdy je zóna realizována v zastavěném, ale nevyužívaném území a dále jsou to zóny připravované pro důležitého investora, který se zaváže k realizaci významné výše investice.[24]

V současné době existuje v ČR ještě několik ne zcela obsazených strategických zón:

- Kolín - Ovčáry,
- Most - Havraň,
- Žatec - Triangle,
- Nošovice,
- Nošnov,
- Holešov.

V případě kdy se nejedná o strategickou průmyslovou zónu, musí její výměra činit alespoň 10 ha**,** jedná-li se o projekt realizovaný v nezastavěném území, nebo alespoň 5 ha, jedná-li se o projekt realizovaný v zastavěném, ale nevyužívaném území. Vlastnictví pozemků v průmyslových zónách v ČR je obecní nebo soukromé nebo kombinací obou možností.

2.11.1 Analýza průmyslových zón dle jednotlivých krajů

Praha

[24] CZECHINVEST. AGENTURA PRO PODPORU PODNIKÁNÍ A INVESTIC. *Průmyslové zóny*. *Strategické projekty* [online]. c1994-2008. [cit. 4.4.2008]. Dostupné na:http://www.czechinvest.org/str-projekty

V Praze se nachází průmyslová zóna VGP Park Horní Počernice o rozloze 100 ha, využíváno je cca. 12 ha plochy. Park je situován na severovýchodním okraji Prahy v návaznosti na průmyslovou zástavbu v Horních Počernicích. Zóna má kvalitní napojení na silniční síť (R 10) a vlečkou je napojena na celostátní železniční síť. Další průmyslovou zónou je PZ Jižní Město o rozloze 30 ha, využito je 10 ha plochy. Zóna navazuje na zástavbu Jižního Města. Zóna je napojena na severojižní magistrálu pokračující jako D1, lokalita není zavlečkována. V blízkosti obou zón se nachází mezinárodní letiště Praha – Ruzyně. Zóny jsou většinou určeny pro lehkou výrobu, služby, skladování a distribuci zboží.

Karlovarský kraj

V Karlovarském kraji se nachází několik průmyslových zón. K největším z nich patří PZ Cheb – Horní Dvory o rozloze 300 ha situována východně od Chebu. Zóna je napojena na silniční síť, v blízkosti se nachází železniční uzel Cheb, avšak vlečku nelze vybudovat. Dostupné je letiště Cheb a mezinárodní veřejné letiště Karlovy Vary. Průmyslový park Cheb o rozloze 108 ha se nachází na severovýchodě Chebu. V současné době je využíváno 40 ha plochy. Zóna je napojena na silniční síť, dostupná je celostátní železniční trať, avšak vlečku nelze vést přímo do lokality. V blízkosti je letiště Cheb a mezinárodní veřejné letiště Karlovy Vary. PZ Hospodářský park Aš je situován na jižním okraji města Aše. Rozloha činí 73 ha a zóna je dosud nevyužívaná. Lokalita je napojena na silniční síť a je zde vedena železniční vlečka. V blízkosti je letiště Cheb a mezinárodní veřejné letiště Karlovy Vary. Dalšími průmyslovými zónami v kraji jsou PZ Sokolov – Silvestr (cca. 19 ha), PZ Sokolov – Staré Sedlo (93 ha), PZ Sokolov – Vítkov (20 ha), PZ Ostrov – jih (18 ha). Všechny zóny jsou napojeny na silniční síť, dostupná je železniční síť. Poměrně blízko se nachází mezinárodní veřejné letiště Karlovy Vary, případně letiště Cheb. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro lehkou průmyslovou výrobu a obchod.

Ústecký kraj

K největším průmyslovým zónám v Ústeckém kraji z hlediska rozlohy patří průmyslová zóna Triangle vzdálena cca. 6 km od Žatce a dostupná městům Most, Louny a Chomutov. Rozloha činí 365 ha. V současnosti je využito 66 ha plochy. Průmyslová zóna je vedena jako strategická zóna. Lokalita je napojena na silniční síť, do budoucna je počítáno s vystavěním vlečky. Dostupná jsou veřejná vnitrostátní letiště Most, Chomutov, neveřejné vnitrostátní letiště Žatec-Macerka a mezinárodní letiště Praha-Ruzyně. Průmyslová zóna Havraň – Joseph se nachází 6 km od Mostu mezi obcemi Havraň a Moravěves. Rozloha činí 190 ha a v současnosti je využíváno 120 ha plochy. Lokalita je napojena na silniční sít, ale neexistuje zde přímá vazba na železniční trať. Dostupná jsou veřejná vnitrostátní letiště Most, Chomutov, neveřejné vnitrostátní letiště Žatec-Macerka a mezinárodní letiště Praha-Ruzyně. Dalšími PZ jsou Industriální park Krupka (77 ha), PZ Kadaň – Královský vrch (71 ha), Industriální park Verne (142 ha), PZ Libouchec – Žďárek (105 ha), průmyslové a logistické centrum Lovosice (65 ha), PZ Podbořany – Alpka (58 ha), PZ Litvínov – Louka (33 ha), PZ Jirkov – Otvice (40 ha), PZ Rumburk (29 ha), PZ Severní Předlice (61 ha), PZ Ústí nad Labem – Všebořice (53 ha). PZ jsou napojeny na silniční síť, na železniční síť jsou vlečkou napojeny jen některé průmyslové zóny (PZ Ústí nad Labem – Všebořice, část zóny průmyslové a logistické centrum Lovosice), některé PZ mají možnost zavlečkování do budoucna (Industriální park Verne, Industriální park Krupka, PZ Podbořany – Alpka). PZ jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu, skladování a služby.

Plzeňský kraj

K největším průmyslovým zónám z hlediska rozlohy v Plzeňském kraji patří PZ Líně s komerčním letištěm. Rozloha činí 343 ha a dosud je nevyužívaná. Zóna je napojena na silniční síť a na železniční trať prostřednictvím vlečky. Zóna je v místě mezinárodního neveřejného letiště Plzeň-Líně. Komerčně industriální zóna Vysočany – Mlýnec o rozloze 160 ha je situována nedaleko Nového Boru. V současnosti je využíváno 20 ha plochy. Zóna je napojena na silniční síť a do budoucna je navrženo zavlečkování lokality. Dostupné je veřejné vnitrostátní letiště Mariánské Lázně a mezinárodní neveřejné letiště Plzeň-Líně s předpokladem rozvoje jako veřejné. Logistický park Bor o rozloze 108 ha je situován u obce Nová Hospoda. PZ je nyní plně

využita. Lokalita je napojena na silniční síť, neexistuje přímá vazba na železniční trať. Dostupné je neveřejné mezinárodní letiště Plzeň – Líně. Dalšími průmyslovými zónami v Plzeňském kraji jsou PZ Nýřany – Tlučná (156 ha), PZ Holešov – Sever (35 ha), PZ Horažďovice – Pod Jestřábníkem (24 ha), PZ Hrádek (50 ha), PZ Chotíkov – Jihovýchod (25 ha), PZ Klatovy – Jih (35 ha), PZ Plzeň – Karlovarská (28 ha), PZ Přeštice – Západ (26 ha), PZ Rokycany – Jih (30 ha), PZ Úherce (72 ha), výrobní zóna Klatovy – Pod Borem (27 ha). Všechny zóny jsou napojeny na silniční síť, zavlečkovaná je průmyslová zóna Blovice. PZ Klatovy – Jih je možno do budoucna zavlečkovat. V blízkosti se nachází neveřejné letiště Plzeň – Líně, případně veřejné vnitrostátní letiště Mariánské Lázně. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu a skladovací a logistické funkce.

Středočeský kraj

K největším průmyslovým zónám ve Středočeském kraji patří PZ Kolín – Ovčáry o rozloze 370 ha, v současnosti je využito 260 ha a největší plochu zaujímá automobilový závod Toyota-Peugeot-Citroen Automobile, s.r.o. Zóna se nachází severně od Kolína na atastrálním území obce Ovčáry a patří ke strategickým zónám. Lokalita je napojena na silniční a železniční síť. V blízkosti se nachází veřejné vnitrostátní letiště Kolín. Další rozsáhlou zónou je PZ Mladá Boleslav – východ o rozloze 200 ha, nyní je využíváno 50 ha. Zóna je situována na východním okraji města Mladá Boleslav. Lokalita je napojena na silniční síť a je navrženo zavlečkování lokality. Dostupné je veřejné vnitrostátní letiště Mladá Boleslav. Průmyslová zóna Kozomín – Úžice má rozlohu 153 ha, využíváno je 41 ha. PZ se nachází mezi obcemi Kozomín a Úžice. Lokalita je napojena na silniční síť a je v dosahu regionální železniční tratě. Dostupné je mezinárodní neveřejné letiště Vodochody a veřejné vnitrostátní letiště Sazená u Kralup n.Vlt. Dalšími PZ ve Středočeském kraji jsou PZ Benátky nad Jizerou (27 ha), PZ Čáslav – sever (79 ha), PZ Hlízov (20 ha), PZ Kosmonosy (46 ha), PZ Kutná Hora – Karlov (24 ha), PZ Kutná Hora - Na Rovinách (95 ha), PZ Milovice – Pod Liškani (30 ha), PZ Nymburk – jih (28 ha, 23 ha výhledově), Nymburk – sever (70 ha, 120 ha v projednávané změně územního plánu), PZ Poříčí nad Sázavou (36 ha), PZ Ratboř (36 ha), PZ Skalka (50 a), PZ Buchlovice – Východ (36,4 ha). Všechny

průmyslové zóny jsou napojeny na silniční síť. Na železniční síť jsou prostřednictvím vlečky napojeny jen některé zóny (PZ Benátky nad Jizerou, PZ Kladno – Východ, PZ Kladno - Dřín, PZ Tuchlovice – Východ, PZ Zápy –Prefa, PZ Čerčany – Za nádražím). Tyto zóny mají v relativní blízkosti veřejná vnitrostátní letiště Mladá Boleslav, Kolín, Sazená u Kralup n.Vlt. a mezinárodní letiště Praha – Ruzyně. Pozemky jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu, skladování a obchodní činnost.

Liberecký kraj

K největším průmyslovým zónám v Libereckém kraji z hlediska rozlohy patří PZ Liberec – Jih - Doubí o výměře 125 ha nacházející se na jižním okraji Liberce. Zóna je v současnosti již plně využita. Lokalita je napojena na silniční síť a na železniční trať prostřednictvím vlečky. Dostupné je vnitrostátní veřejné letiště Liberec a mezinárodní veřejné letiště Praha-Ruzyně. PZ Ralsko – Kuřívody o rozloze 75 ha se nachází u obce Ralsko. V současné době je využito 26 ha plochy. Lokalita je napojena na silniční síť a existuje zde možnost vybudování vlečky. Dostupné je veřejné mezinárodní letiště Mnichovo Hradiště a mezinárodní letiště Praha-Ruzyně. K dalším průmyslovým zónám v Libereckém kraji patří PZ Liberec Sever – Růžodol (67 ha), PZ Hrádek nad Nisou (40 ha), PZ Mimoň 1 (33,5 ha), PZ Mimoň 2 (22 ha), PZ Nový Bor – Za Crystalexem (21 ha), PZ Okrouhlá (26 ha), PZ Stráž pod Ralskem – Na Americe (57 ha). Průmyslové zóny mají napojení na silniční síť, prostřednictvím vlečky je na železniční trať napojena PZ Nový Bor – Za Crystalexem. U těchto průmyslových zón existuje možnost vybudování vlečky (PZ Hrádek nad Nisou, PZ Okrouhlá). V blízkosti se nachází vnitrostátní veřejné letiště Liberec. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro lehkou průmyslovou výrobu, obchod, služby a skladování.

Jihočeský kraj

Z hlediska rozlohy patří k největším průmyslovým zónám v Jihočeském kraji PZ České Budějovice o celkové rozloze 68 ha. Zóna se nachází na severovýchodním okraji Českých Budějovic. V současnosti je zóna nevyužívaná. Lokalita je napojena na silniční síť a je v dosahu celostátní železniční tratě. Dostupné je veřejné mezinárodní letiště

České Budějovice – Hosín. PZ Strakonice – U Hajské o rozloze 67 ha se nachází v jihovýchodní části Strakonic. Zóna je doposud nevyužita. Lokalita je napojena na silniční síť a existují zde vhodné podmínky pro zavlečkování území. Dostupné je veřejné vnitrostátní letiště Strakonice a veřejné mezinárodní letiště České Budějovice – Hosín. PZ Písek – severní průmyslová zóna Čížovská má rozlohu 63 ha, využívaná plocha činí 48 ha. Zóna je situována na severozápadním okraji města Písek. Lokalita je napojena na silniční síť a existují zde vhodné podmínky pro zavlečkování území. Dostupná jsou veřejná vnitrostátní letiště Strakonice, Tábor – Čápův Dvůr, veřejné mezinárodní letiště České Budějovice – Hosín a místní letiště Písek – Krašovice. K dalším průmyslovým zónám v Jihočeském kraji. K dalším průmyslovým zónám v Jihočeském kraji patří PZ Blatná – Sádlov I (10 ha), PZ Domoradice (23 ha), Hospodářský park České Velenice (50 ha), PZ Chotoviny (37 ha), PZ Jindřichův Hradec (22 ha), PZ Sedlice (21 ha), PZ Kaplice (21 ha), PZ Planá nad Lužnicí (42 ha), PZ Protivín (40 ha), PZ Soběslav (38 ha), PZ Tábor – Čekanice (42 ha), PZ Tábor – Vožická (45 ha), PZ Veselí nad Lužnicí (52 ha), PZ Vodňany (50 ha). Všechny průmyslové zóny jsou napojeny na silniční síť. Na železniční síť jsou pomocí vlečky napojeny jen některé PZ (Hospodářský park České Velenice, PZ Tábor – Čekanice, PZ Vodňany), jiné jsou zavlečkovány pouze částečně (PZ Domoradice). U některých průmyslových zón možnost zavlečkování (PZ Blatná – pouze pro východní lokalitu, PZ Sedlice, PZ Chotoviny, PZ Planá nad Lužnicí, PZ Sedlice, PZ Soběslav).Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro lehkou průmyslovou výrobu, logistické
služby a skladování.

Pardubický kraj

V Pardubickém kraji se nachází PZ Free zone Staré Čívice o celkové rozloze 120 ha, v současnosti je využíváno 70 ha plochy. Firmy zde působící se zabývají výrobou zejména mobilních telefonů a automobilových komponent. Zóna se nachází u obce Staré Čívice. Z hlediska dopravní dostupnosti je zóna napojena na silniční síť, podél severního okraje zóny vede celostátní železniční trať, nejbližší letiště je mezinárodní veřejné letiště Pardubice vzdáleno 2 km. Existuje možnost využívat lodní dopravu, nejbližší vodní přístav je vzdálen 20 km a nachází se ve Chvaleticích (Labská vodní cesta Chvaletice – Mělník – Hřensko – SRN). Další významná průmyslová zóna je Multimodální logistické centrum o rozloze 90 ha, plocha je dosud nevyužívaná. Zóna se nachází na západním okraji Pardubic. PZ je napojena na silniční síť, podél jižního okraje průmyslové zóny vede celostátní železniční trať s možností dobudování vlečky, mezinárodní veřejné letiště Pardubice je vzdáleno 3 km. Možnost využití vodní dopravy (nejbližší přístav Chvaletice). V Pardubickém kraji by do roku 2010 měla vzniknout Obchodní a průmyslová zóna STARZONE – Černá za Bory o celkové rozloze 84,2 ha. K dalším zónám v Pardubickém kraji patří PZ Chrudim (33 ha), PZ Litomyšl – Benátky u Litomyšle (29,2 ha), PZ Přelouč (16 ha), PZ Svitavy – předměstí, Moravský Lačnov (35 ha), Vysoké Mýto – JV (38,6 ha). Všechny tyto zóny jsou napojeny na silniční síť, zavlečkovaná je PZ Chrudim, u PZ Svitavy – předměstí, Moravský Lačnov existuje možnost zavlečkování. Poměrně v blízkosti se nachází mezinárodní veřejné letiště Pardubice, veřejné vnitrostátní letiště Ústí nad Orlicí, Chrudim a Vysoké Mýto. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu, logistické funkce a skladování.

Královéhradecký kraj

V Královéhradeckém kraji patří k největším průmyslovým zónám z hlediska rozlohy PZ Dobřenice o rozloze 230 ha. Zóna je dosud nevyužívaná, v současné době neprobíhají žádné přípravné práce a zóna je vedena jako potenciální rozvojová plocha. Lokalita je napojena na silniční síť a existují zde vhodné podmínky pro zavlečkování. V

blízkosti se nachází mezinárodní neveřejné letiště Hradec Králové a mezinárodní veřejné letiště Pardubice. PZ Nové Město je situována v blízkosti obce Nové Město a Stará Voda. PZ má rozlohu 185 ha, je vedena jako potenciální rozvojová plocha a v současné době neprobíhají přípravné práce. PZ je napojena na silniční síť, pro zavlečkování je možné prodloužit pouze stávající vlečku (3 km). V blízkosti se nachází mezinárodní neveřejné letiště Hradec Králové a mezinárodní veřejné letiště Pardubice. K dalším průmyslovým zónám v kraji patří PZ Červený Kostelec – Lhota, Stolín (48 ha), PZ Hradec Králové – Plačice (80 ha), PZ Hradec Králové – Plotiště (39 ha), PZ Jičín – Průmyslová zóna I, II, III (70,9 ha), PZ Kopidlno (75 ha), PZ Rychnov nad Kněžnou – Lipovka (49,6), PZ Solnice – Jih (50 ha). Tyto průmyslové zóny mají napojení na silniční síť, zavlečkování je možné provést u PZ Hradec Králové – Plačice, PZ Kopidlno, PZ Rychnov nad Kněžnou – Lipovka, PZ Solnice. V blízkosti se nachází mezinárodní neveřejné letiště Hradec Králové, mezinárodní veřejné letiště Pardubice a veřejné vnitrostátní letiště Žamberk. PZ jsou většinou určeny pro lehkou průmyslovou výrobu, logistické činnosti a sklady.

Vysočina

K největším průmyslovým zónám v kraji patří PZ Bystřice nad Pernštejnem o rozloze 60 ha, plocha je dosud nevyužívaná. Zóna se nachází na jihozápadním okraji města Bystřice nad Pernštejnem. Zóna je napojena na silniční síť, existuje možnost zavlečkování. V blízkosti se nachází veřejné vnitrostátní letiště Jihlava. K dalším menším průmyslovým zónám v kraji patří PZ D1 Průmyslový park Jihlava (34 ha), PZ Pelhřimov – Ke Skrýšovu (24,5 ha), PZ Žďár nad Sázavou – Jamská (34,5 ha), Ždírec nad Doubravou – část sever a jih (33 ha). Zóny jsou napojeny na silniční síť, příznivé podmínky pro zavlečkování vykazují zóny PZ D1 Průmyslový park Jihlava a Ždírec nad Doubravou – část sever a jih. Poměrně v blízkosti se nachází veřejná mezinárodní letiště Pardubice, Brno a veřejná vnitrostátní letiště Jihlava, Havlíčkův Brod, Jindřichův Hradec, Tábor. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu smíšenou s logistikou, komerčními a technickými funkcemi.

Jihomoravský kraj

K největším průmyslovým zónám v Jihomoravském kraji z hlediska rozlohy patří PZ Brno – Tuřany – Chrlice o rozloze 238 ha. Zóna se nachází na jihovýchodním okraji města Brna, zatím je nevyužívaná a je vedena jako potenciální rozvojová plocha. Zóna je napojena na silniční síť, pro zavedení vlečky nejsou vhodné podmínky a navrhovaná zóna je přilehlá k mezinárodnímu veřejnému letišti Brno – Tuřany. PZ Černovická terasa se nachází na východním okraji města Brna. Rozloha PZ činí 200 ha a v současnosti je 97 ha plochy využíváno. PZ je napojena na silniční síť a vlečkou na železniční trať. Mezinárodní veřejné letiště Brno – Tuřany je vzdáleno 7 km. PZ Břeclav se nachází cca. 6 km jihovýchodně od Břeclavi. Rozloha PZ činí 125 ha, uvažuje se o rozšíření na 215 ha. V současné době je zóna nevyužívaná. Jedná se pouze o navrhovanou PZ a momentálně neprobíhají přípravné práce. Lokalita je napojena na silniční síť, v blízkosti se nachází veřejné vnitrostátní letiště Břeclav a dostupné je také mezinárodní veřejné letiště Brno – Tuřany. K dalším PZ v kraji patří PZ Brno – Český technologický park (60 ha), PZ Břeclav – Poštorná (44 ha), PZ Bučovice – Marefy (60 ha), PZ Šlapanice (102 ha), PZ Hodonín – Nesyt (24 ha), PZ Veselí nad Moravou (55 ha), PZ Znojmo (71 ha). Zóny jsou napojeny na silniční síť, u PZ Veselí nad Moravou a PZ Šlapanice možnost zavlečkování. Dostupné je veřejné vnitrostátní letiště Břeclav, mezinárodní veřejné letiště Brno – Tuřany, neveřejné vnitrostátní letiště Znojmo. PZ jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu, logistická centra a logistické služby.

Olomoucký kraj

Největší průmyslovou zónou v Olomouckém kraji je PZ Přerov – jih a Terminál kombinované dopravy o rozloze 110 ha. Průmyslová zóna je vedena jako potenciální rozvojová plocha a měla by být využita jako logistické centrum. Nachází se u budoucí dálnice D1, II. tranzitního železničního koridoru a přerovského letiště. Lokalita je napojena na silniční síť, existují příznivé podmínky pro zavlečkování a v blízkosti se nachází vojenské letiště se smíšeným provozem Přerov-Bochoř, případně je dostupné veřejné vnitrostátní letiště Olomouc-Neředín nebo mezinárodní veřejné letiště Brno-

Tuřany. PZ Olomouc – Holice – Příkopy jih je situována na jižním okraji města Olomouce. Rozloha činí 70 ha a nyní je využito 25 ha plochy. Lokalita je napojena na silniční síť, železniční uzel Olomouc hl.n. je vzdálen 4 km, momentálně není k dispozici vlečka. V blízkosti se nachází veřejné vnitrostátní letiště Olomouc-Neředín. K dalším průmyslovým zónám v kraji patří PZ Hranice – V Poli (21 ha), PZ Hustopeče nad Bečvou (22 ha), PZ Lipník nad Bečvou – PZ I, II, III (50 ha), PZ Litovel – jihozápad (23 ha), PZ Prostějov - východ – Kralice na Hané (40 ha), PZ Šternberk – Lhota (31 ha), PZ Zábřeh – Leštinská u ČOV (23 ha). Tyto zóny jsou napojeny na silniční síť, zavlečkována je PZ Zábřeh – Leštinská u ČOV, u těchto zón je možnost zavlečkování (PZ Lipník nad Bečvou – PZ I, II, III, PZ Šternberk – Lhota). Dostupná jsou veřejná mezinárodní letiště Olomouc, Ostrava-Mošnov, veřejné vnitrostátní letiště Hranice, neveřejné vnitrostátní letiště Prostějov. PZ jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu, logistické a komerční funkce.

Zlínský kraj

K největším průmyslovým zónám ve Zlínském kraji z hlediska rozlohy patří PZ Letiště Holešov o celkové rozloze 273,7 ha, dosud je nevyužívaná. Zóna se nachází jihozápadně od města Holešova. Lokalita je napojena na silniční síť, je zde dostupná železniční síť a možnost zavlečkování lokality. PZ se nachází v místě veřejného vnitrostátního letiště Holešov, případně je blízko dostupné neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž a mezinárodní neveřejné letiště Přerov. PZ Za Drahou se nachází v blízkosti města Hulína. Rozloha činí 187,8 ha a dosud je nevyužívaná. Lokalita je napojena na silniční síť, zavlečkování území je do budoucna možné. V blízkosti se nachází veřejné vnitrostátní letiště Holešov, neveřejné vnitrostátní letiště Kroměříž. PZ Zápotočí je situována severně od Hulína o celkové rozloze 163,9 ha. PZ je dosud nevyužívána. Lokalita je napojena na silniční síť, v těsném dotyku s celostátní železniční tratí a do budoucna existuje možnost zavlečkování ze železniční stanice Hulín. K dalším menším průmyslovým zónám z hlediska rozlohy ve Zlínském kraji patří PZ Hulín – jih (25 ha), PZ Hulín – východ (24,6 ha), PZ Kelč – Za Lázenkou (19 ha), PZ v Kunovice – Dlouhé (66 ha), PZ Lešná (53,9 ha), PZ Odskaštičí (90,1 ha), PZ Rožnov pod Radhoštěm –

Zubří – Zubersko (20 ha), PZ Spytihněv (83,7 ha), PZ Záhumenní (71,3 ha). Všechny tyto zóny jsou napojeny na silniční síť, u těchto průmyslových zón existuje možnost napojení na železniční trať vybudováním vlečky (PZ Hulín – jih, PZ Hulín – východ, PZ Kunovice – Dlouhé, PZ Lešná, PZ Odskaštičí, PZ Spytihněv, PZ Záhumenní). Dostupná jsou veřejná mezinárodní letiště Kunovice, Ostrava-Mošnov, neveřejná vnitrostátní letiště Holešov, Kroměříž. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu, sběrny druhotných surovin a sklady.

Moravskoslezský kraj

K největším průmyslovým zónám v Moravskoslezském kraji patří PZ Nošovice o rozloze 276 ha. Zóna se nachází východně od Frýdku-Místku. Zóna je vedena jako strategická a v současné době je již plně využita firmou Hyundai Motors Co. Lokalita je napojena na silniční síť a přiléhá k regionální trati, do budoucna se počítá se zavedením vlečky. V blízkosti průmyslové zóny se nachází mezinárodní veřejné letiště Ostrava-Mošnov a veřejné vnitrostátní letiště Frýdlant nad Ostravicí. Průmyslová zóna Mošnov je situována mezi Ostravu a Kopřivnici. Celková rozloha činí 207,8 ha a nyní je využito 85 ha plochy, zóna je vedena jako strategická průmyslová zóna. Lokalita je napojena na silniční síť, železniční trať prostřednictvím vlečky a přímo navazuje na mezinárodní veřejné letiště Ostrava – Mošnov. PZ Dolní Lutyně o rozloze 186 ha se nachází severovýchodně od Bohumína. Zóna je vedena jako potenciální rozvojová plocha a v současné době není využívána. Lokalita je napojena na silniční síť, jsou zde příznivé podmínky pro zavlečkování a dostupné je mezinárodní veřejné letiště Ostrava – Mošnov, případně navrhovaný heliport Karviná – město. K dalším PZ v kraji patří PZ Dolní Benešov (142,3 ha), PZ Horní Tošanovice (60 ha), PZ Karviná – Nové Pole (40 ha), PZ Krnov – Červený Dvůr (48 ha), PZ Ostrava – Hrabová (140 ha), PZ Paskov (30 ha), PZ Podnikatelská areál Vlčovice (88 ha), PZ Hnojník – Třanovice (logistické centrum) (47 ha). Všechny zóny jsou napojeny na silniční síť a v blízkosti se nachází železniční trať, PZ Hnojník – Třanovice má předpoklady pro vybudování vlečky. Dostupné je mezinárodní veřejné letiště Ostrava – Mošnov, veřejné vnitrostátní letiště Frýdlant nad Ostravicí, veřejné letiště Dolní Benešov. Průmyslové zóny jsou většinou určeny pro průmyslovou výrobu a logistické služby.

3 Rozbor logistického realitního trhu v letech 2006-2010

3.1 Rok 2006

Český trh skladových a průmyslových prostor zaznamenal rekordní rok ve své dosavadní historii. Celkem bylo pronajato 450 000 m2 ve srovnání se 150 000 m2 v roce 2005. Všechny regiony v České republice zaznamenaly zvýšenou aktivitu, přičemž podíl transakcí uzavřených v lokalitách mimo Prahu představuje více než 50 %. Nejvýrazněji se rozvíjí Plzeň spolu s dálničním koridorem D5 směrem na západ a Brno s dálničním koridorem D1. V roce 2006 bylo dodáno na trh 410 000 m2 průmyslových prostor, zatímco v předešlém roce to bylo pouze 120 000 m2. K tomuto rekordnímu přírůstku přispělo členství České republiky v Evropské unii, které podnítilo přesun hlavních logistických a výrobních center ze západní Evropy do České republiky. Nadále však přetrvává trend dvou odlišných požadavků. Společnosti, které se zaměřují na distribuci a výrobu pro trhy západní Evropy, tzv. „Near Sourcing Projects", mají zájem převážně o západní a severozápadní oblasti země. Na druhé straně společnosti, které soustřeďují své aktivity ve střední a východní Evropě, mají zájem o lokality ve východní části České republiky od Ostravy přes Brno až po Břeclav. Navzdory masivnímu růstu trhu došlo k historickému propadu efektivního nájemného téměř o 20 %. Nejvyšší požadované nájemné kleslo zejména díky agresivnímu vstupu několika mezinárodních developerských společností jako Parkridge nebo Eurinpro na pražský trh a uzavřením několika velkých transakcí o velikosti 50 000 m2 jak v Praze, tak i na sekundárním trhu – Plzeň a dálniční koridor D5.

3.1.1 Poptávka po logistických službách 2006

Poptávku nadále tvoří převážně výrobní a logistické společnosti z rostoucích odvětví jako je např. automobilový průmysl, elektronika a spotřební zboží. Značné množství prostor bylo pronajato přímo uživatelům se záměrem dalšího pronájmu logistickým firmám. Skutečnost, že téměř 50 % z celkového objemu transakcí v České republice se uskutečnilo v Praze, potvrzuje vývoj posledních 2 let, kdy se podíl pražského trhu vždy pohyboval kolem 50 %. Podíl transakcí uzavřených v Brně a v blízkosti dálničního koridoru D1 představoval téměř 20 %, ale především je nutno zdůraznit že více než 25 % z celkové tržní aktivity se soustředilo kolem dálničního koridoru D5 spojujícího Prahu s Rozvadovem. V roce 2004 činil podíl tohoto koridoru pouhých 10 %. Západní Čechy se tak stávají nejaktivnější částí sekundárního trhu, což potvrzuje silný vliv „Near Sourcing Projects“ na český trh průmyslových prostor.

3.1.2 Praha a logistika 2006

V minulém roce jsme na pražském trhu mohli pozorovat vývoj dvou odlišných segmentů. V západní části Prahy, která je kvůli dopravní přetíženosti střední části vnitřního pražského okruhu izolována od zbylých částí města a také Moravy se uskutečnily převážně transakce o velikosti do 5 000 m2, zatímco v jižní a východní části trhu dominovaly transakce o velikosti 5 000 – 10 000 m2 a také větší než 10 000 m2. To bylo způsobeno zejména nedostatkem větších parcel v západní části Prahy a rovněž nízkým počtem nově vybudovaných prostor. Téměř 50 % z celkového objemu pražských transakcí lze tedy připsat jižní a východní části Prahy, zatímco severní část Prahy se na celkovém objemu podílí přibližně 10 %. Přibližně 80 % pražských transakcí se uskutečnilo v nově vybudovaných prostorách.

3.1.3 Brno a dálniční koridor D1 v roce 2006

Dálniční koridor D1 v čele s Brnem zaznamenal vysokou poptávku po výrobních i skladových prostorách o výměře do 10 000 m2. Celkový počet uzavřených transakcí představoval 2/3 transakcí uzavřených v Praze, což potvrzuje rostoucí aktivitu tohoto trhu. Uživatelé výrobních prostor i nadále představují téměř 50 % brněnských aktivit, které jsou dobrým základem pro růst poptávky po skladových prostorách. Podobné trendy lze spatřovat také v Plzni. Naprostá většina transakcí (více než 90 %) připadla na nově vybudované prostory. Mimo developerských aktivit se v Brně uskutečnila řada přímých transakcí ve formě akvizice pozemků konečnými uživateli. Mezi nejvýznamnější konečné uživatele patří asijští výrobci jako Daikin, Benq nebo Daiho.

3.1.4 Plzeň a dálniční koridor D5 v roce 2006

Plzeň a dálniční koridor D5 spojující Plzeň se státní hranicí s Německem zaznamenaly rekordní rok v dosavadní historii. V roce 2006 byly v této lokalitě uzavřeny transakce o velikosti téměř 115 000 m2, což představuje přibližně čtvrtinu celkového objemu transakcí v České republice. Nicméně, poptávku tvořily pouze čtyři transakce o výměře 10 000 m2 a více, což jasně naznačuje nedostatečnou vyzrálost trhu v této lokalitě.

3.1.5 Ostatní regiony v roce 2006

Developerské aktivity se rozšířily také do doposud neprobádaných oblastí jako bylo Ostravsko, které sousedí s rozvíjejícím se polským regionem– Slezskem. Zde developeři v průběhu minulého roku pronajali téměř 20 000 m2 průmyslových prostor. Dalších 20 000 m2 bylo pronajato v Kadani v severních Čechách. Oblast severních

Čech byla tradičně obsazována konečnými uživateli, kteří investují do pozemků v průmyslových zónách jako jsou Kadaň, Teplice-Krupka a jiné.

3.1.6 Nabídka logistických služeb v roce 2006

V průběhu roku 2006 developeři uzavřeli smlouvy za téměř 410 000 m2 nových prostor k pronájmu. Většina prostor již byla dostavěna, ale některé jejich části jsou ještě ve výstavbě. Trh průmyslových prostor tedy zaznamenal výrazný nárůst nových průmyslových prostor ve srovnání se 120 000 m2 v roce 2005. Pokud jde o prostorové rozmístění těchto nových prostor, méně než polovina se nacházela v Praze a zbytek v Plzni a v Brně. Zavedení developeři nadále rozšiřovali své průmyslové parky, nicméně na trhu se mnohem výrazněji uplatňovali developeři noví. Developeři se začali odlišovat také typem nabízeného produktu. Zatímco Parkridge a Prologis dominovali na pražském trhu skladovými prostory o rozloze větší než 10 000 m2 a mohli jenom částečně uspokojit požadavek na prostory o rozloze menší než 2 500 m2; jiní, jako například VGP, Viterra, Portland Trust nebo Amesbury, byli schopní nabídnout jednotky o výměře větší než 1 000 m2 doplněné kancelářskými prostory zabírajícími více než 30 % celkové plochy. Na druhé straně CTP Invest byl schopen poskytnout ve svých parcích téměř jakýkoliv typ budovy počínaje malými jednotkami do 1 000 m2, přes středně velké jednotky o výměře 2 500 až 5 000 m2 až po prostory větší než 50 000 m2.

3.1.7 Primární trh v roce 2006

Parkridge – Jirny (dálnice D11 v blízkostiPrahy) – uzavřel tři transakce o celkové se společností DHL – Lego o výměře 66 000 m2. Parkridge jakožto nový hráč na trhu dosáhl v průběhu jednoho roku na českém trhu průmyslových prostor. Základem tohoto úspěchu byla však několik velkých transakcí bez potřebné diverzifikace nájemních vztahů.

Prologis – D1 Prologis Park (dálnice D1 v blízkosti Prahy) – pronajal více než 40 000 m2 v nájmech o velikosti od 3 500 m2 až do 10 000 m2, čímž dosáhl téměř 10% podílu na českém trhu. Prologis měl ve svém průmyslovém parku rozmanitou skladbu nájemců od rozrůstajících se místních firem až po expandující vlastní klienty.

3.1.8 Sekundární trh v roce 2006

CTP Invest – CTPark Bor u Tachova (dálnice D5 v blízkosti německých hranic) – pronajato více než 100 000 m2 ve třech transakcích zahrnujících druhou a třetí největší transakci roku 2006 s Bridgestone a TechData.

CTP Invest – CTPark Brno – Černovická terasa (dálnice D1, Brno) – pronajato téměř 40 000 m2 v devíti transakcích převážně s výrobními a montážními firmami. Největší transakce byla uzavřena s místním výrobcem výpočetní techniky Levi International, který si pronajal více než 10 000 m2.

CTP Invest – CTPark Brno-Modřice (koridor dálnice u Brna směrem na Vídeň) – pronajato téměř 25 000 m2 v osmi transakcích uzavřených převážně s logistickými společnostmi, kterým dominovaly transakce o rozloze 5 000 m2 uzavřené se společnostmi ESA a CS Cargo. CTP Invest uzavřel v roce 2005 transakce o rozloze více než 170 000 m2, čímž si upevnil dominantní pozici na trhu průmyslových prostor v České republice.

3.1.9 Noví developeři na trhu v roce 2006

Kromě Parkridge, který zaznamenal výrazný růst v Praze, vstoupili na český trh průmyslových prostor další tři velcí developeři; Eurinpro a IIG, dobře zavedení developeři se značným portfoliem v západní Evropě, především v Beneluxu, a Panattoni, největší soukromá developerská developerská skupina v USA. Zatímco Eurinpro pronajal budovu o ploše 15000m2 v Praze- Modleticích v blízkosti dálnice D1,

IIG uzavřel dvě transakce v terciálních lokalitách, v Kadani v severních Čechách a v Karviné na severní Moravě. Panattoni dosud ještě neuzavřel žádnou transakci, ale připravuje dvě průmyslové zóny v blízkosti dálnice D5 mezi Plzní a státní hranicí s Německem a u mezinárodního letiště v Brně.

3.1.10 Ostatní trhy v roce 2006

Ostatním trhům (severní a severovýchodní Čechy, severní Morava) i nadále dominovali majitelé budov nebo menší čeští developeři. Zbývající část všech aktivit byla spojena s přímými zahraničními investicemi, jejichž zprostředkovatelem byla vládní agentura CzechInvest. Většina společností vstupujících na český trh dávala přednost lokalitám s větší mírou nezaměstnanosti, nižšími náklady na pracovní sílu a lokalitám, ke kterým se vázaly investiční pobídky. Zároveň se předpokládalo nárůst investic spojených s revitalizací starších zastavěných průmyslových areálů (tzv. „brown fields“), podporovanou nejen českou vládou, ale i Evropskou unií.

3.2 Nájemné v roce 2006

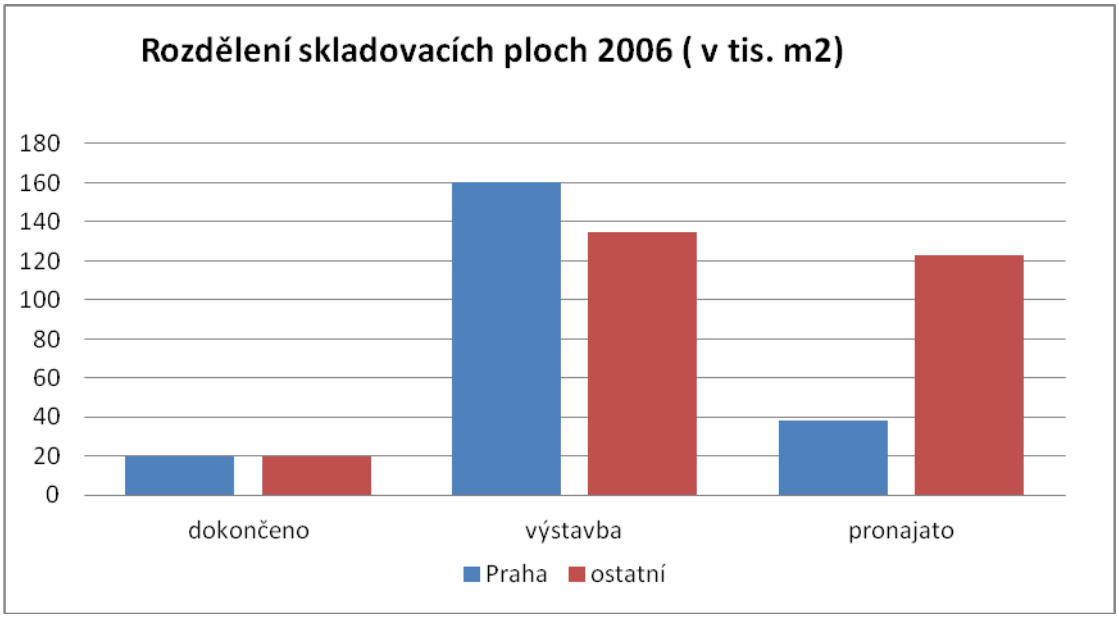
3.2.1 Nájemné na primárním trhu

Měsíční nájemné za skladové prostory o ploše nad 2 500 m2 se v Praze pohybovaly v rozmezí 4,50 až 4,80 za m2 za prostory třídy A, přičemž existovala možnost úlevy na nájemném po dobu až dvanácti měsíců. Nájemné za prostory třídy B se pohybovalo mezi 3,50 a 4,00 za m2 za měsíc. Skladové jednotky třídy A o výměře 500 m2 až 2 000 m2 jsou pronajímány od 5,50 do 6,00 za m2 za měsíc.

3.2.2 Nájemné na sekundárním trhu

Měsíční nájemné za skladové prostory třídy A o ploše větší než 2 500 m2 se na sekundárním trhu (koridor dálnic D1 a D5, Plzeň a Brno) pohybovaly mezi 4,00 a 4,50 za m2, a 4,25 až 4,75 za m2za menší skladové jednotky od 500 m2 do 2 500 m2. Nájemné u budov postavených na míru na základě předpronájmu se mohly pohybovat i

pod 3,50 za m2 za měsíc v případě, že jak budovy, tak i transakce byly velkého rozsahu, budovy byly jednoduše konstrukčně řešeny a umístěny v blízkosti hlavních dálnic. Nájemné za kancelářské prostory, které byly součástí průmyslových prostor střední a velké velikosti, se pohybovala mezi 8,50 a 9,50 za m2 za měsíc na primárním i sekundárním trhu; v rámci malých jednotek na primárním trhu toto nájemné činilo více než 10 za m2 za měsíc. Ostatní sekundární trhy byly ovládány převážně majiteli budov a většina projektů se stavěla na míru. Nedostatek spekulativních projektů vysvětlovalo nízkou míru neobsazenosti ve výši 3 %.

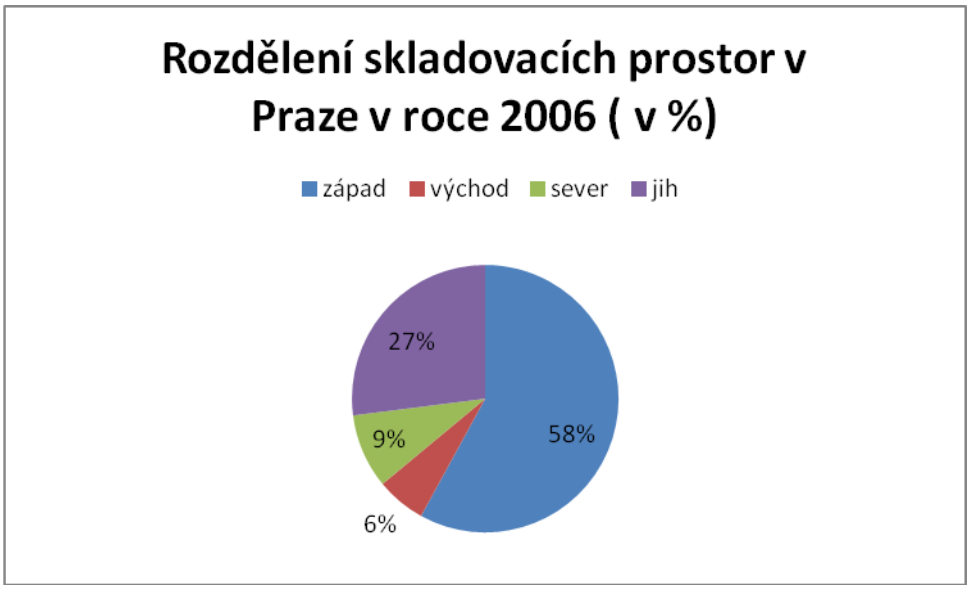


Graf 1. (Zdroj CBRE)

Tabulka 1. Rozdělení ploch do kategorií

	Praha	Ostatní
dokončeno	20	20
výstavba	160	135
pronajato	38	123

Zdroj: ČSÚ



Graf 2. (Zdroj ČSÚ)

3.3 Přehled průmyslových nemovitostí v roce 2007

Ačkoliv první dvě čtvrtletí roku 2007 naznačovala opačný trend, nárůst uzavřených pronájmů v oblasti průmyslových prostor nakonec pokračoval ve stejném duchu jako v roce 2006. Celkový objem pronajatých ploch dosáhl v developerském segmentu téměř 730 000 m2, v porovnání s 400 000 m2 v roce 2005 a 640 000 m2 v roce 2006. Většinu tohoto nárůstu představuje aktivita na pražském trhu, kde bylo téměř

85 % prostor pronajato v nově postavených budovách. Tento trend se odlišuje od směru, kterým se pražský trh vyvíjel v několika posledních letech, a je způsoben především činností tří developerů aktivních v této oblasti: ProLogis, VGP a Pinnacle. V moravských regionech se naproti tomu objevuje nejvýraznější pokles aktivity. Podíl transakcí uzavřených na území jižní a severní Moravy ve vztahu k celkové tržní aktivitě klesl na 15 %, resp. 6 %, v porovnání s 23 %, resp. 7 % v roce 2006. Podobně se vyvíjela i situace v oblasti Plzně, kde podíl pronajatých prostor na celkové tržní aktivitě klesl z 18 % v roce 2006 na 12 % v roce 2007. Terciární lokality dosáhly v loňském roce 15 % z celkového objemu transakcí v České republice, což není příliš velká změna oproti 16 % dosažených v roce 2006. Nejvyšších podílů dosáhly Hranice na Moravě (4,4 %), Mladá Boleslav (2,6 %), Kutná Hora (2,2 %) a Nový Jičín (2,0 %). Některá z těchto měst naznačují potenciál pro další růst a mají příležitost stát se v budoucnu důležitými dílčími trhy. Největší podíl z celkového objemu transakcí v roce 2007 představovaly prostory pronajaté logistickým společnostem po celé republice, další místo zaujímají distributoři a maloobchodníci v Praze a dále pak výrobci z nejrůznějších odvětví, a to především v terciárních lokalitách. Výše nájemného byla víceméně stabilní na většině území České republiky. V lokalitách se zvýšenou developerskou aktivitou, jako je severní či jihovýchodní část Prahy nebo oblast Plzně, nájmy lehce klesaly. V jiných oblastech, jako je například západní Praha nebo Brno, kde je konkurence poměrně nízká, zůstaly nájmy do značné míry nezměněny.

3.3.1 POPTÁVKA

Stejně jako v minulých letech přichází poptávka nadále převážně ze strany výrobců a logistických operátorů, kteří zastupují rozvíjející se průmyslová odvětví, jako je například automobilový průmysl, výroba elektroniky či spotřebního zboží. Objem transakcí na pražském trhu stoupl na více než 53 %, a tvoří tak více než polovinu celkové nájemní aktivity, která se na území České republiky v roce 2007 uskutečnila. V porovnání s minulým rokem se jedná téměř o dvojnásobek. Aktivita v oblasti Brna a Ostravy naopak výrazně klesla. V porovnání s minulým rokem lehce ubylo i transakcí uzavřených v lokalitách terciárního trhu. Developeři zde pronajali celkem přibližně 110

000 m2. Je třeba poznamenat, že téměř 20 % z celkového objemu tvoří aktivity společnosti DHL, která si v různých lokalitách České republiky pronajala 140 000 m2.

3.3.2 Praha

Objem transakcí v severovýchodní části pražského trhu narostl na rekordních 58 % celkové aktivity v Praze. Více než 40 % tohoto objemu však bylo pronajato jedinému uživateli, společnosti DHL, jež byla zodpovědná za veškerou aktivitu například v ProLogis Parku Jirny. Mnohem zdravější portfolio uzavřených obchodů vykazuje VGP Park Horní Počernice. Přestože objem transakcí uzavřených v tomto parku představoval pouze polovinu toho, co se pronajalo v Jirnech, nové prostory zde našlo 18 různých uživatelů. Transakce uzavřené v jihovýchodním segmentu tvořily kolem 27 % celkové aktivity primárního trhu. Tomuto segmentu dominovaly společnosti ProLogis a Pinnacle – obě pronajaly přibližně 48 000 m2 průmyslových ploch. Za nimi se umístila společnost Goodman (dříve Eurinpro), která je jedním z nových hráčů na českém trhu průmyslových nemovitostí. Zbývajících 11 % tržní aktivity bylo uskutečněno v západní části Prahy, která v minulosti trhu dominovala. Tržní podíl tohoto segmentu je takřka výhradně výsledkem pokračující developerské aktivity na nedávno zakoupených pozemcích v Logistickém parku Rudná a v Tulipán Parku, rozvíjeném společností Segro. Dále následuje developerská skupina Amesbury, která však celkově v Prague West Business Centru pronajala mnohem méně prostor. Pozoruhodné je, že žádná z dalších velkých konkurenčních lokalit, jako je Jeneč společnosti Skanskanebo Dobrovíz společnosti Hochtief, prozatím nevykázala žádnou výraznou nájemní aktivitu.

3.3.3 Brno a dálniční koridor D1

Na rozdíl od roku 2006 došlo v koridoru dálnice D1 a v oblasti Brna k nižší aktivitě jak v absolutních, tak relativních číslech: 108 000 m2 (15 %) v roce 2007 ve srovnání se 150 000 m2 (23 %) v roce 2006. Tomuto dílčímu trhu takřka výhradně dominuje společnost CTP, s výjimkou velmi malého podílu nově zformované

společnosti Saura Development Solutions, která pronajala 4 500 m2 skladových ploch ve Velké Bíteši. Budoucí vývoj ukáže, do jaké míry byl tento útlum aktivity způsoben nedostatkem konkurenčních developerských pozemků za existence pouze jediného hráče na trhu, společnosti CTP.

3.3.4 Plzeň a dálniční koridor D5

V Plzni celková aktivita poklesla téměř na polovinu hodnot z roku 2006, zatímco počet transakcí zůstal takřka stejný. Poprvé se také na průmyslovém trhu objevila výrazná konkurence pro hlavního hráče CTP – projekt developerské skupiny Panattoni ve Stříbře, kde bylo pronajato 12 000 m2, dále projekt společnosti Amesbury v Plzni, která pronajala 11 600 m2 nebo VGP v Nýřanech, kde bylo pronajato 4 300 m2. Společnost CTP si však stále zachovala vedoucí roli, ve svých areálech v Plzni a Boru u Tachova pronajala téměř 60 000 m2.

3.3.5 Ostrava

V porovnání s rokem 2006 aktivita v Ostravě lehce klesla o 2 %, což odpovídá zhruba 5 000 m2 uzavřených obchodů. Došlo však ke zvýšení počtu uživatelů průmyslových prostor; jde přibližně o 20% nárůst, což potvrzuje další prohlubování zdejšího trhu. K podobné situaci došlo před pár lety v regionech Brna a Plzně. Výraznou část poptávky tvoří uživatelé požadující prostory v regionálních a městských průmyslových zónách, jako jsou například zóny v Mošnově, Kopřivnici či Karviné.

3.3.6 Ostatní regiony

Aktivita v pronájmech pokračovala v oblasti Mladé Boleslavi (u rychlostní komunikace R10), kde byla uzavřena řada obchodů přímo v městě, konkrétně v prostorách nabízených místním developerem Uno. Další aktivní lokality, jako je

například Nový Jičín a Hranice na Moravě, potvrzují potenciál severomoravského koridoru z Olomouce do Ostravy; obdobná je situace koridoru přes Louny do Chomutova. Přítomnost CTP a místního developera Restamo na rychlostní komunikaci R7 vedoucí do Saské Kamenice (Chemnitz) v Německu tento trend dále potvrzuje. Kroky jednotlivých developerů ukazují na oblasti s potenciálem budoucího růstu v rámci trhu průmyslových prostor.

3.3.7 NABÍDKA

V průběhu roku 2007 uzavřeli developeři smlouvy na více než 621 000 m2 nových průmyslových prostor k pronájmu, ať již vystavěných nebo ve výstavbě, což je historicky rekordní objem. Zavedení developeři dále rozšiřují své parky a také představují nové lokality. Příkladem jsou akvizice společnosti VGP v Hradci Králové, Mladé Boleslavi, Liberci a Olomouci; dále akvizice společnosti CTP v Hranicích na Moravě, Teplicích a Novém Jičíně nebo akvizice společnosti ProLogis v Ostravě. V oblasti Plzně se na trhu objevila první vážná konkurence doposud dominující společnosti CTP Invest. V jiných regionech však CTP zůstává stále jediným hráčem. Další developeři, jako je například Goodman, Panattoni nebo Segro, se teprve začínají poohlížet po možnostech získávání pozemků na regionálních dílčích trzích. Jednotliví developeři se nadále odlišují typem produktů, které mohou uživatelům průmyslových prostor nabídnout. Někteří, jako například ProLogis, Pinnacle, Goodman či Panattoni, nabízí především velké prostory o celkové ploše přes 10 000 m2, které nejsou připraveny uspokojit požadavky klientů na jednotky menší než 2 500 m2. Jiní developeři, jako například VGP, Viterra, Segro Portland Trust nebo Amesbury, nabízí jednotky o rozloze 1 000 až 2 500 m2 s vysokým podílem kancelářských prostor. Ty mohou dosahovat až 30 % celkové výměry. Komplexní nabídka společnosti VGP je v současnosti podobná možnostem CTP Invest – obě společnosti jsou schopny v rámci svých parků dodat téměř jakýkoli typ prostor, od malých jednotek s výměrou pod 1 000 m2, přes středně velké jednotky mezi 2 500 a 5 000 m2 po velké prostory s výměrou přes 50 000 m2.

3.3.8 Nájemné na primárním trhu

Měsíční nájemné za skladové prostory třídy A o ploše nad 2 500 m2 zůstalo v Praze v rozmezí mezi 4,25 a 4,75 €/m2/měsíc. Navíc k němu může být nabídnuto období nájemních prázdnin v délce 3–6 měsíců. Pro budovy třídy B se nájmy stále

pohybují mezi 3,00–3,75 €/m2/ měsíc. Výše nájemného za skladové jednotky třídy A od 500 m2 do 2 000 m2 poklesla a pohybuje se v rozmezí od 4,50 do 5,50 €/m2/měsíc. Vestavěné kancelářské jednotky v rámci středně velkých a velkých průmyslových prostor se obvykle pronajímají rozmezí mezi 7,50 a 8,50 €/m2/měsíc. Nájemné za menší kancelářské plochy na pražském trhu může přesahovat i 10,00 €/m2/měsíc.

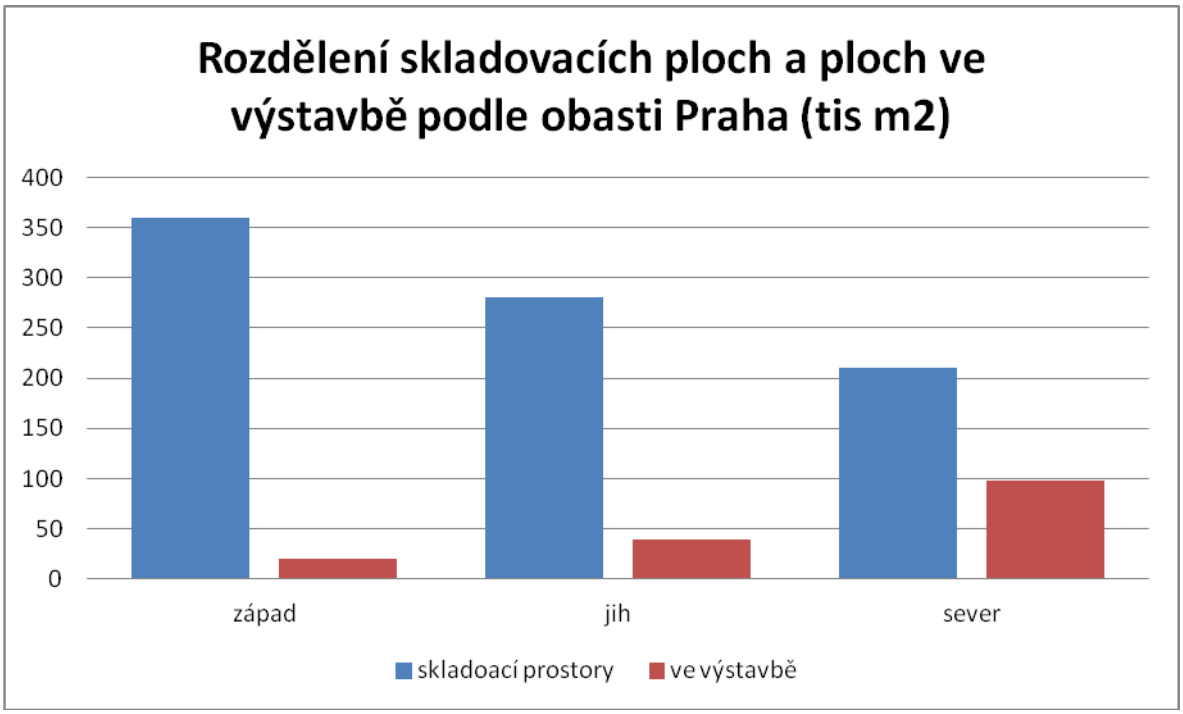
3.3.9 Nájemné na sekundárním trhu

Měsíční nájemné za skladové prostory třídy A s výměrou nad 2 500 m2 na sekundárním trhu (tj. podél dálničních tahů, spolu s Plzní, Brnem a Ostravou) zůstalo na stejné úrovni a pohybuje se od 3,75 do 4,25 €/m2. Nájmy za menší skladové jednotky s výměrou od 500 m2 do 2 500 m2 zůstaly mezi 4,25 a 4,75 €/m2/měsíc. Nájemné u budov stavěných na míru na základě uzavřených před-nájemních smluv se může pohybovat výrazně pod 3,50 €/m2/měsíc, zejména jedná-li se o vhodně konstrukčně řešené budovy velkých rozměrů umístěné v blízkosti hlavních dálničních tahů. Stejně jako na primárním trhu se nájemné za vestavěné kancelářské jednotky v rámci středně velkých a velkých průmyslových prostor obvykle pohybuje v rozmezí mezi 7,50 a 8,50 €/m2/měsíc. Na dílčích sekundárních trzích nadále pokračoval trend spekulativní výstavby, a to především v oblasti Brna a Plzně, kde byla většina prostor pronajata brzy po dokončení.

Tabulka 2. Vývoj základních ukazatelů v Praze a ostatní částí ČR

	Praha	**ČR mimo Prahu**
skladovací prostory	838646	634382
ve výstavbě	146660	264817
pronajato	79095	78050
obsazenost	4,41%	6,49%
Nájemné EUR/m2/měsíc	4,00-4,50	3,75-4,25

Zdroj: ČSU

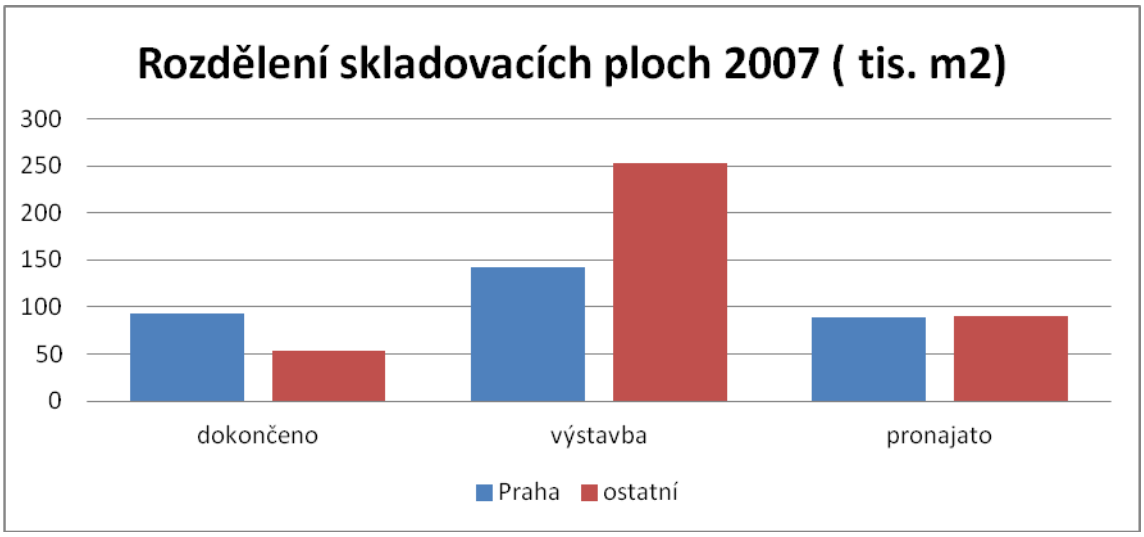


Graf 3. (Zdroj Tab. č. 2)

Tabulka 3. Rozdělení hotových prostor a v pronájmu

	skladovací prostory	ve výstavbě
západ	360	20
jih	280	40
sever	210	98

Zdroj: autor



Graf 4. (Zdroj autor)

Tabulka 4. Výstavba v roce 2007

	Praha	ostatní
dokončeno	93	53
výstavba	142	253
pronajato	89	90

Zdroj: ČSU

3.4 Přehled průmyslových nemovitostí v roce 2008

Přestože srovnání meziroční pololetní nájemní aktivity neukázalo žádnou výraznou změnu, český trh s průmyslovými nemovitostmi začal reagovat na globální finanční krizi. V roce 2008 bylo pronajato celkem 620 000 m2 průmyslových prostor, čímž byl přerušen neustálý růst celkové nájemní aktivity, ke kterému docházelo v posledních 10 letech. Ve srovnání s předchozím rokem, kdy byly podepsány závazné smlouvy na celkových 792 000 m2, toto představuje pokles poptávky o 22%. Stejně jako v roce 2007 se většina této nájemní aktivity udála v Praze a okolí (tj. naprimárním trhu). Podíl transakcí uzavřených na území Prahy se ve vztahu k celkové tržní aktivitě víceméně nezměnil a to i navzdory poklesu celkového objemu pronajatých prostor. Snížení celkové aktivity je patrné i z počtu uzavřených transakcí, který se rok co rok

zvyšoval. V roce 2008 se však počet podepsaných smluv téměř rovnal tomu z roku 2007 (v obou případech se jednalo o přibližně 150 transakcí). Změnila se i oblíbenost třech hlavních segmentů českého trhu (primárního, sekundárního a terciárního). V letech 2006 a 2007 byl nejvyšší počet pronájmů uzavřen v sekundárních lokalitách. V uplynulém roce se zájem přesunul především k primárnímu sektoru. Nejvíce obchodů bylo na území ČR v roce 2008 uzavřeno v kategorii, kde velikost jednotek dosahovala 2 000 m2 až 4 999 m2. Tyto transakce se na celkovém počtu podepsaných smluv podílely 37 %. 50 transakcí z celkových 151 se uskutečnilo v malých jednotkách pod 2 000 m2. Na konci roku 2008 činila míra neobsazenosti za celou Českou republiku16,29 %. Nejvíce volných prostor se nacházelo v oblastech severní a střední Moravy, kde míry neobsazenosti přesáhly 40 %. Zcela opačná situace byla patrná ve východních Čechách, na jižní Moravě a v oblastech podél rychlostní komunikace R10. Tržní podíly jednotlivých developerů se od poloviny roku 2008 nijak výrazně nezměnily. Největší objem prostor pronajaly společnosti CTP Invest, VGP a ProLogis. Společnost CTP Invest, která v roce 2008 pronajala celkem 156 000 m2, se stejně jako v předchozím roce umístila na prvním místě. Druhou pozici obsadila společnost VGP, která pronajala celkem 130 000 m2. Třetí skončila developerská společnost ProLogis, jež podepsala závazné smlouvy na téměř 109 000 m2 průmyslových prostor.

Úroveň nájemného v rámci ČR byla v roce 2008 stabilní či mírně poklesla. Jedinou výjimkou zůstává brněnský region, kde výše nájemného dosahuje nadprůměrných hodnot. Toto je způsobeno poměrně stabilní poptávkou a stálým nedostatkem volných prostor. Naprosto opačná atmosféra panuje v Plzni a Ostravě, kde vysoká míra konkurence mezi developery a velký objem volných prostor tlačí nájemné za prostory třídy A na nejnižší úroveň v celé zemi.

3.4.1 POPTÁVKA

Po více než pět let přicházela nejvyšší poptávka ze strany logistických společností a ani rok 2008 nebyl výjimkou. Logistické společnosti si za rok 2008 pronajaly přes 235 000 m2 průmyslových prostor.

3.4.2 Praha

Stejně jako většina ostatních dílčích trhů i trh s průmyslovými nemovitostmi v Praze zaznamenal zpomalení. Ve srovnání s celkovým objemem prostor pronajatých v roce 2007 poklesla nájemní aktivita v uplynulém roce o téměř 83 000 m2 na 318 926 m2. Nejaktivnější byla opět severovýchodní část Prahy, kde se odehrálo 55 % z celko vého nájemní aktivity hlavního města. Dokončení prvních dvou hal v projektu Panattoni Park Prague Airport podpořilo aktivitu na západě Prahy. Tato oblast se podílela na celkovém objemu transakcí na primárním trhu 25 %. Celkový objem nově pronajatých prostor v západní části města převýšil hodnotu z předchozího roku o téměř 23 000 m2. Zbývajících 20 % aktivity připadlo na jihovýchod Prahy, zatímco o rok dříve zde nájemní aktivita tvořila pouze 15% z celkového objemu prostor pronajatých na primárním trhu. Developerská společnost ProLogis, která pronajala přes 86 000 m2 nových prostor, skončila nakonec s nejvyšším tržním podílem na primárním trhu. Druhým nejaktivnějším developerem v Praze podařilo pronajmout více než 80 000 m2. Následovaly pak společnosti Pinnacle a Panattoni, z nichž obě podepsaly smlouvy na více než 20 000 m2. Vzhledem k tomu, že na konci roku byly potenciálním zájemcům ihned k dispozici prostory o celkové velikosti přes 204 000 m2, dosáhla míra neobsazenosti v Praze téměř 16 %.

3.4.3 Jižní Morava

Oblast Jižní Moravy zaznamenala značný pokles v nájemní aktivitě. Za celý rok 2008 bylo pronajato pouze 5 000 m2, zatímco v předchozím roce 133 000 m2. Podíl této oblasti na celkové nájemní aktivitě země činil pouze 8,3 %, což je nejméně za posledních 6 let. Všechny transakce v roce 2008 byly uzavřeny společností CTP, která i nadále dominuje brněnskému trhu. Prostory ve Velké Bíteši a Pohořelicích zůstávají převážně volné, 27 000 m2 je stále k dispozici pro potenciální klienty. Společnost ProLogis v této lokalitě sice vlastní pozemek, ale zatím nepodepsala žádné nájemní

smlouvy, ani nebyla zahájena výstavba průmyslových prostor. Po několik let se tato lokalita těšila nejnižší míře neobsazenosti z celé České republiky. Na konci roku 2008 bylo však k dispozici téměř 40 000 m2 volných prostor pro okamžité využití, čímž míra neobsazenosti dosáhla téměř 10 %.

3.4.4 Severní Morava

Nájemní aktivita v Ostravě pokračovala v roce 2008 v podobném duchu jako v roce předchozím. V roce 2008 bylo uzavřeno 8 nových transakcí, jejichž předmětem byly prostory o celkové velikosti přes 50 000 m2. V roce 2007 došlo k podpisu 11 nájemních smluv na prostory o ploše téměř 53 000 m2. Podíl stávajících neobsazených a pronajatých prostor v tomto regionu je stále jedním z nejvyšších v zemi. Na konci roku 2008 představovaly volné prostory 63 600 m2 z celkové zástavby jež čítá 150 800 m2 Míra neobsazenosti tudíž činila 42%. Na trhu dominují především společnosti CTP Invest a ProLogis. Společnost Segro zde započala výstavbu svého prvního mimopražského projektu a již nalezla prvního nájemce.

3.4.5 Plzeň a okolí dálnice D5

V roce 2008 zaznamenala tato oblast propad v poptávce o 38% ve srovnání s předchozím rokem. Uzavřeno bylo 13 nových transakcí na prostory o celkové velikosti 67 000 m2. Tato aktivita byla především zásluhou společností CTP Invest, ProLogis, Panattoni, VGP a Amesbury. Mayfield na svého prvního nájemce stále čeká. Konkurence mezi developery v západních Čechách tedy zůstává vysoká. Projekt plánovaný společností PDP-IRES byl dočasně pozastaven, nicméně i bez tohoto projektu bylo koncem roku 2008 k dispozici téměř 100 000 m2 průmyslových prostor připravených k okamžitému pronájmu.

3.4.6 Střední Morava

V roce 2008 dominovala střední Moravě developerská společnost VGP, která uzavřela dvě transakce ve svém parku v Olomouci. Jediným konkurentem VGP je společnost CTP Invest. Ta zde však v uplynulém roce nepodepsala žádné nové závazné smlouvy a na konci roku disponovala v Hranici volnými prostorami o velikosti 28 000 m2. Podíl regionu na celkové nájemní aktivitě země se snížil na pouhých 0,9 %, oproti loňskému roku, kdy činil 4,3 %.

3.4.7 Ústecký kraj

Na rozdíl od vývoje na Moravě, v Plzni a Vysočině, Ústecký kraj zvýšil svůj podíl na celkové nájemní aktivitě na českém trhu. Celkem bylo uzavřeno šest nájemních smluv, z nichž čtyři uzavřela developerská společnost CTP Invest. Významnou transakcí na tomto trhu bylo také rozšíření prostor, jež vybudovala společnost IIG na míru společnostem Andreas Schmid a Jeyes. Koncem roku 2008 nebyly v kraji žádné průmyslové prostory okamžitě k dispozici. Průmysloví developeři v tomto regionu

v podstatě nikdy nestavěli spekulativně. V současné době je zde několik projektů, u nichž developeři čekají na podpis budoucí nájemní smlouvy, na jejímž základě by začali výstavbu. Případně upřednostňují pouze výstavbu prostor šitých na míru konkrétnímu uživateli.

3.4.8 Východní Čechy

Postupná výstavba dálnice D11 zvyšuje poptávku po průmyslových prostorách v okolí Hradce Králové a Pardubic. Z předních developerů jsou schopny v tomto regionu nabídnout řešení pouze společnosti VGP a CTP Invest. Společnost VGP začala s výstavbou prvních dvou hal v Dobřenicích přímo u dálnice D11. Na první z těchto hal byla podepsána budoucí nájemní smlouva a je tudíž v současné době plně obsazena. Dokončení výstavby druhé budovy je plánováno na první čtvrtletí roku 2009 a prostory již nabízeny potenciálním klientům. Společnost CTP disponuje pozemkem na jižním okraji Hradce Králové a je schopna postavit budovu v průběhu 6 měsíců po podpisu závazné smlouvy. Míra neobsazenosti v tomto regionu je proto stále na nule.

3.4.9 Vysočina a okolí dálnice D1

Jediným developerem působícím v tomto regionu je CTP Invest. V roce 2008 se v této oblasti uskutečnila pouze jedna transakce. Společnost CTP Invest našla nového uživatele, jež si pronajal téměř 2 000 m2 v CTPointu Jihlava. Tento projekt nabízel na konci roku 2008 zhruba 10 000 m2 volných ploch. Z tohoto důvodu se míra neobsazenosti v této lokalitě drží na úrovni 12 %. Ve srovnání s rokem 2007 se místní celková nájemní aktivita propadla o 88 %.

3.4.10 Rychlostní komunikace R10

Po mnoho let přitahovalo okolí rychlostní komunikace R10 především společnosti z automobilového průmyslu (především dodavatele společnosti Škoda Auto). V roce 2008 bylo v této oblasti pronajato téměř 31 000 m2, z čehož 71 % připadlo opět na společnosti z tohoto odvětví. 16 % aktivity poté bylo zásluhou poskytovatelů logistických služeb. V roce 2008 zde nájemnímu trhu dominovala developerská společnost VGP, která podepsala čtyři nové smlouvy představující 77 % celkové aktivity v této oblasti. Míra neobsazenosti v projektech podél rychlostní komunikace R10 se koncem roku 2008 nacházela pod úrovní 3 %.

3.4.11 NABÍDKA

Výstavba nových průmyslových prostor třídy A byla těžce postižena finanční krizí. Banky již nejsou ochotné půjčovat peníze a téměř všichni developeři konci roku 2008 bylo v České republice k dispozici téměř 450 000 m2 okamžitě dostupných průmyslových prostor. Většina developerů se nyní zaměřuje především na pronájem svých volných prostor a pozastavuje plánované expanze do dalších regionů. Výstavba nových průmyslových prostor je ve většině případů zahájena až na základě podepsaných budoucích nájemních smluv, na jejichž základě bude obsazeno alespoň 50 % z nově budovaných prostor. Z hlediska nabízených produktů nedošlo na trhu k příliš velkým změnám. Na pražském trhu stále dominují developerské společnosti Pinnacle, ProLogis, VGP a SEGRO, které všechny nabízejí jednotky od 2 000 m2. Horní hranice omezující velikost haly je pak stanovena pouze rozlohou daných pozemků. Společnost Panattoni se do této skupiny předních developerů začlenila v roce 2008 úspěšnou koupí pozemku v Dobrovízi. Koncem roku 2008 zde již byly dokončeny a téměř plně pronajaty první dvě haly. Plánovaný projekt společnosti Skanska v Jenči dosud nepřilákal žádné nájemníky, kteří by byli ochotni podepsat budoucí nájemní smlouvu. Během roku 2008 se tudíž developer zaměřil na přípravu pozemku a začal s výstavbou inženýrských sítí a páteřních komunikací. Společnost CTY Developments také ohlásila další plánované rozšíření Business Parku Průmyslová, které bude zahrnovat 8 nových jednotek o velikosti zhruba 2 000 m2. K zahájení výstavby je však opět vyžadován podpis budoucí nájemní smlouvy. Společnosti hledající průmyslové či výrobní prostory pod 2 000 m2

nemají v současné době v Praze mnoho možností na výběr. Mohou si buď pronajmout existující prostory v jednom z projektů společnosti Amesbury v západní části Prahy nebo podepsat budoucí nájemní smlouvu se společností Allfin, která je připravena začít s výstavbou svého Flex Parku v Modleticích. V Ostravě se nabídka dostupných typů produktů rozšířila vstupem společnosti SEGRO. Tento developer začal s výstavbou prvních dvou budov a bude schopen nabídnout jednotky od 250 m2. Většina předních developerů je stále ochotna přistoupit k výstavbě prostor navržených a určených pro konkrétního uživatele (tzv. prostor šitých na míru) téměř kdekoli na území České republiky. CTP Invest si stále drží převahu pokud se jedná o nejvyšší počet průmyslových parků v různých částech republiky.

3.4.12 Nájemné na primárním trhu

Na pražském trhu se výše nájemného v jednotlivých parcích mírně liší. Tyto rozdíly jsou ovlivněny především množstvím stávajících neobsazených prostor, jež má developer v daném areálu v současné chvíli k dispozici. Měsíční nájemné za skladové prostory třídy A o ploše nad 2 500 m2 v Praze mírně pokleslo na úroveň 4,15 až 4,60 €/m2. Navíc k němu může stále být nabídnuto období nájemních prázdnin v délce 3 až 6 měsíců. Jednotky přesahující 5 000 m2 mohou být pronajaty za 4,00 až 4,30 €/m2/měsíc. Nájemné za průmyslové prostory třídy B zůstalo v rozmezí mezi 3,00 a 3,75 €/m2/měsíc. Výše nájemného za malé jednotky od 500 m2 do 2 000 m2 se na území Prahy pohybuje od 5,00 do 5,60 €/m2/měsíc.

3.4.13 Nájemné v sekundárních oblastech

Měsíční nájemné za skladové prostory třídy A na sekundárních trzích se liší region od regionu v závislosti na úrovni místní konkurence mezi developery. Nájemné za jednotky větší než 5 000 m2 se obvykle pohybuje mezi 3,70 a 4,20 €/m2/měsíc. Nájemníci, kteří hledají průmyslové prostory o velikosti 2 500–5 000 m2 mohou očekávat měsíční nájemné mezi 3,75 a 4,50 €/m2. Menší skladové jednotky o velikosti

500–2 500 m2 jsou stále pronajímány za 4,50 až 5,50 €/m2/měsíc (avšak například v Brně může výše nájemného za prostory o velikost 500 m2 dosahovat až 7,00–8,00 €/m2/měsíc). Na druhé straně, nájemné za prostory postavené na míru na základě budoucí nájemní smlouvy může klesnout i pod 3,50 €/m2/měsíc za dobře navržené prostory poblíž hlavních dálničních tahů a/nebo velkých měst.

3.4.14 Nájemné za vestavěné kanceláře

Vestavěné kancelářské jednotky v rámci středních a větších průmyslových prostor jsou na primárním trhu i sekundárních lokalitách pronajímány za 8 €/m2/měsíc až 9 €/m2/měsíc. U menších skladů v blízkosti Prahy často měsíční nájemné za vestavěné kanceláře převyšuje 10 €/m2.

3.4.15 Nájemné v terciárních oblastech

Ve skladových a výrobních halách, umístěných dále od dálničních tahů a větších měst, se nájemné za průmyslové prostory třídy A o rozloze nad 2 000 m2 bude pohybovat mezi 3,50 a 4,00 €/m2/měsíc.

3.5 Přehled průmyslových nemovitostí v roce 2009

Většina nájemní aktivity v roce 2009 pocházela od malo a velkoobchodních firem (30 %) a logistických operátorů (27 % z celkové poptávky). Téměř 66 % nájemních transakcí bylo uzavřeno ve 2. Pololetí, na rozdíl od roku 2008, kdy se většina nájemní aktivity odehrávala v prvních 6 měsících. 24 % z celkové aktivity představovaly obnovené a předjednané nájemní závazky, 7 % pak připadlo na čisté expanze. Zbytek poptávky byl kombinací předpronájmů a pronájmů. Klíčovou roli na trhu průmyslových prostor hraje i nadále, stejně jako v předešlích letech, Praha. Na jejím území bylo uzavřeno nejvíce nových pronájmů a renegociací. Kategorii nad 10 000 m^2 tvořily převážně obnovy stávajících smluv, přejednaní současných podmínek, předpronájmy nebo případy, kdy v daných prostorách vystřídal jeden nájemce jiného. Takové transakce však neovlivňují míru neobsazenosti.

3.5.1 Nájemné

V roce 2009 byly stále nabízeny pobídky ve formě nájemních prázdnin (obvykle 3 až 5 měsíců), finančních prostředků nebo nadstandartního vybavení. Efektivní nájemné bylo v průměru o 5 až 15 % nižší než nájemné základní.

3.5.2 Nabídka a neobsazenost

V roce 2009 bylo na trh dodáno celkem 440 000 m^2 průmyslových prostor. Největší halu (51 100 m^2) postavila společnost PVG v Počernicích. Přes pokles nové výstavby nedošlo k výraznému snížení volných prostor. Nejvyšší míry neobsazenosti

byly stále patrné na střední Moravě (62 %), Plzni a okolí dálnice D5 (31 %) a severní Moravě (26 %).

Společnost VGP byla v roce 2009 jediným developerem, který se chystal k čistě spekulativní výstavbě průmyslových a skladovacích prostor bez předjednaného nájemce. Pro rok 2010 společnost dokonce plánovala vystavět čiste spekulativní stavbu. Tato hala byla v plánu na rok 2010 ihned po prodeji předcházející nemovitosti. Přesto, že několik developerů nabízelo výstavbu prostor na míru, ne všichni byly schopni dodat takové řešení v časovém termínu, jenž požadoval potencionální zájemce. Trend podnájmů se i nadále vyvíjel. Nájemci nabízející prostory dalším zájemcům mohly být flexibilnější než samotní pronajímatelé. Často se stávalo, že byly schopni nabízet i krátkodobější pronájem. Takové prostory nebyly však srovnatelné s těmi, které nabízely developeři. Průmyslovému a logistickému trhu v roce 2009 dominovaly společnosti VGP, ProLogis a CTP. VGP podepsalo největší objem podnájmů v tomto roce a to ve výši 67 700 m^2 a společnost ProLogis přepronajal prostory se současnými nájemci celkem na 50 000 m^2. I ostatní přední developeři jako jsou Orco, PointPark Propeties, Valad, Goodman se soustředili na zaplnění stávajících prostor a přejednání současných smluv. Panattoni dokončilo ve 3. Čtvrdletí výstavbu své třetí haly v Airport a od roku 2009 zde nabízela svojí poslední jednotku. V průběhu roku 2009 nedošlo k žádným změnám v areálech společností Skanska, Allfin, PDD, AIG a dalších. Výše zmínění developeři čekaly na předpronájmy, které by jim pomohly zajistit financování staveb.

Dva menší projekty postavila v roce 2009 společnsot Omikron Group jeden v obci Nupaky a další v obci Hostouni. Společnosti VGP a CTP dodaly na trh několi nových skladovacích hal, většina z nich byla již předpronajata.

3.6 **Přehled trhu průmyslových nemovitostí v roce 2010**

Trh průmyslových a logistickým nemovitostí vykazoval v roce 2010 dobrých výsledků v porovnání s předchozími roky. Poptávka po volných prostorách dosáhla 206 tis. Metrů čtverečních., což byl přibližně stejný objem jako v předchozích dvou letech. Dokončeno bylo na 93 ti. Metrů čtverečních nových skladových a průmyslových prostor. Vzhledem k tomu, že na stávající trh byly uváděny pronajaté nemovitosti, míra neobsazenosti nerostla, ale díky velmi solidní poptávce začala klesat. Její úroveň v roce 2010 byla 11,9 %. Tato hodnota byla porovnávána s hodnotou v předcházejícím roce a to 15,5%. Z čehož lze jednoduchým výpočtem zjistit meziroční pokles o 3,6 procentního bodu. Z logistických makrolokalit byl nejdynamičtějším regionem Plzeňsko, které zaznamenalo za 9 měsíců roku 2010 největší realizovanou čistou poptávku (tj. bez renegociací) celkem 192 tis. Metrů čtverečních. Míra neobsazenosti v tomto regionu klesla z 28,6 % na konci roku 2009 na současných 9 %. Trh průmyslových a logistických nemovitostí dosáhl na konci září roku 2010 3,43 mil. metrů čtverečních. Nájemné zůstalo za celý rok 2010 podobné, nebyly zaznamenány žádné výkyvy.

V tomto roce trh průmyslových a logistických nemovitostí procházel postupným zotavením. Nejvíce o tom vypovídají data klesající celkové míry neobsazenosti – ze 17,6 % na konci roku 2009 na 11,9 % v roce 2010. Zároveň tento trh byl svědkem značného nárůstu poptávky. Zatímco v roce 2009 byly uzavřeny nájemní smlouvy na celkem 381 tis. Metrů čtverečních, za celý rok 2010 to bylo již 591 metrů čtverečních nových skladovacích a průmyslových prostor. Pokud bychom se zabývali čistou realizovanou poptávkou, výsledky v tomto roce byly opravdu zajímavé. V roce 2009 si firmy pronajaly 315 metrů čtverečních nových skladovacích a průmyslových prostor, za celý rok 2010 bylo zaznamenána poptávka celkem po 452 tis. metrech čtverečních. K největším nájemním transakcím v roce 2010 patřila renegociace 45,8 tis. metrů čtverečních firmou HOPI v Point Park Prague D1, pronájem 23 tis. metrů čtverečních společností Trost v Orange Parku při dálnici D5. Největší neobsazenost byla

dlouhodobě na severní Moravě (v roce 2010 více než 22 %), nejmenší – nulová-neobsazenost byla ve východních Čechách. Praha se pohybovala mírně nad průměrem Česka, konkrétně na úrovni 14,2 %. Nájemné v současné době dosahuje úrovně v Praze 3,90 až 4,75 eura za metr čtvereční a měsíc, v Plzni 3,25 až 4,00, v Brně a okolí 4,25 až 4,75, na Ostravsku 3,50 až 4,10 a v nových lokalitách je nájemné v rozpětí 4,00 až 4,50 eura za metr čtvereční a měsíc.

3.7 Přehled trhu průmyslových nemovitostí v roce 2011

Český trh s průmyslovými nemovitostmi v 1. čtvrtletí roku 2011 navázal na příznivý vývoj předcházejícího roku 2010. Poptávka ze strany nájemců zůstala silná a množství volných prostor dále klesalo. Navíc vzrostl budov, které byly ve výstavbě. Celková realizovaná poptávka byla stále silná a dosáhla 146 000 m^2. Díky výjimečně dobrému roku 2011, činí 3- letý průměr pronajatých ploch během jednoho čtvrtletí 177 300 m^2. To znamená, že se celková realizovatelná poptávka v 1. Čtvrtletí pohybovala 17 % pod tímto průměrem. V 1. Čtvrtletí 2011 pokračoval trend rostoucího podílu předpronájmů, který byl patrný již v roce 2010. Struktura celkové realizovatelné poptávky byla následující:

- 23 % tvořily předpronájmy
- 50 % nové nájmy ve stávajících prostorech
- 27 % renegociace

Tři nové logistické haly o celkové velikosti 18 500 m^2 byly dokončeny v 1. Čtvrtletí roku 2011 (všechny v regionech mimo Prahu). 43 % těchto prostor bylo předpronajatých.

Výrazně vzrostlo množství prostor ve výstavbě, na konci června roku 2011 bylo ve výstavbě celkem 204 000 m^2 v patnácti halách. Pouze 7 % logistických a průmyslových prostor bylo stavěno na spekulativní bázi. 47 % prostor ve výstavbě se nacházelo ve čtyřech předpronajatých halách v 2. fázi v CTParku Brno. Čistá absorpce dosáhla téměř 60 000 m^2 a vzhledem k nízkému objemu nově dokončených prostor dále klesala míra neobsazenosti. Ta klesala mezičtvrtletně o 1,5 procentního bodu a na konci června roku 2011 dosáhla 8,9 %. To znamenalo, že se v České republice nacházelo cca. 322 500 m^2 volných ploch. Obecně se čisté efektivní nájemné v České republice v 1. Čtvrtletí příliš neměnilo. Ale v regionech s nízkou mírou neobsazenosti se trochu snížilo.

3.8 Vývoj trhu v okolí Prahy

Vývoj pražského trhu byl v 1. Čtvrtletí poklidný, žádné nové prostory nebyly dokončené a nová výstavba nebyla zahájena. Celková realizovatelná poptávka mezičtvrtletně poklesla o 32 % a dosáhla 52 900 m^2, což bylo nejnižší číslo od roku 2009. Jenom dvanáct nových nájemních transakcí o průměrné velikosti 1 900 m^2 se v 1. čtvrtletí roku 2011 odehrálo v širším okolí Prahy. Díky kladné čisté absorpci, která přesáhla hranici 31 000 m^2, a nulovému množství nových prostor klesala míra neobsazenosti mezičtvrtletně o dva procentní body a dosáhla hranice 10,7 %. V jednotlivých oblastech Prahy ale registrujeme odlišnou míru neobsazenosti. Na konci 1. čtvrtletí roku 2011 bylo ve výstavbě celkem 15 100 m^2 ve třech halách.

3.9 Vývoj trhu v regionech

V 1. čtvrtletí roku 2011 se aktivita na trhu přesunula do regionů. Bylo zde pronajato celkem 94 300 m^2, téměř o polovinu více než v širším okolí Prahy. Celková realizovatelná poptávka byla tvořena zejména novými podnájmy. Oproti minulému čtvrtletí ve kterém byla celková realizovatelná poptávka rozprostřena do více regionů, se v 1. Čtvrtletí roku 2011 koncentrovala zejména do tří hlavních regionů. Tyto regiony soustředily 88 % regionální realizovatelné poptávky. Nejaktivnější byl Brněnský region (36 % podíl regionální realizovatelné poptávky), následován Plzeňským (33 %) a Ostravským (19 %) regionem. Sedmnáct nových pronájmů o průměrné velikosti 5 500 m^2 bylo podepsáno v 1. Čtvrtletí roku 2011. Ve stejném období absorbovaly regionální trhy 27 000 m^2. Míra neobsazenosti dále klesala na 7,6 %. Ve výstavbě bylo na konci 1. čtvrtletí 2011, 188 400 m^2 v dvanácti halách. Více než 90 % prostor bylo předpronajatých.

4 Predikce vývoje budoucnosti logistických center a průmyslových center v souvislosti s ekonomickou situací

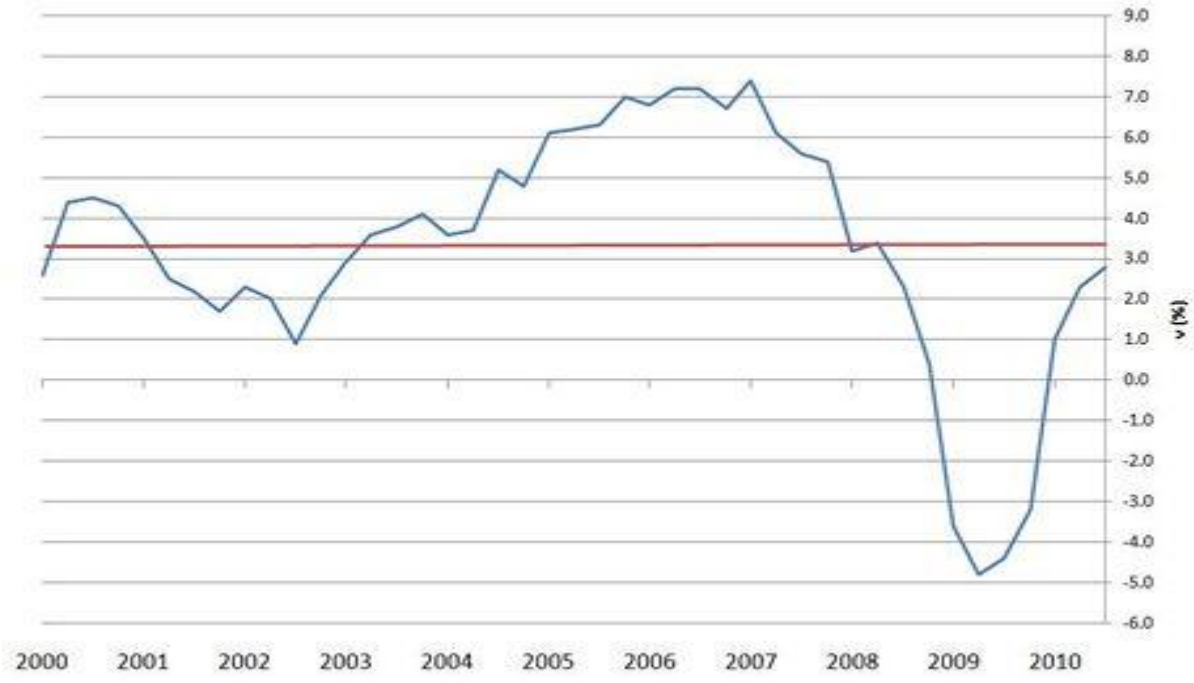
V příštím roce bude zřejmě pokračovat mírný hospodářský růst. Na tomto závěru se dosud shodla většina domácích i zahraničních ekonomů, kteří českou ekonomiku sledují. I tak to však vypadá, že rok 2012 bude svým vývojem ekonomiky patřit k nejslabším v novodobé historii Česka.

Odhady výkonu ekonomiky renomovaných institucí se pohybují od 1,2 procenta v případě České národní banky až po optimistickou předpověď Evropská komise, která ve své podzimní prognóze přisuzuje naší ekonomice růst 2,3 procenta.

4.1 Německo drží českou ekonomiku nad vodou

Průměrný růst naší ekonomiky byl v posledních deseti letech 3,3 procent, a to i se započítáním krizového roku 2009, kdy ekonomika ztratila 4,1 procenta. Naopak nejlepší období si česká ekonomika prožívala na přelomu let 2006/2007, kdy vykazovala růsty přes sedm procent. Pozitivní trend však na počátku roku 2008 začal uvadat s příchodem krize. Relativně nízká zadluženost a také zdravý finanční sektor uchránil Českou republiku před jejími nejhoršími dopady. Letos se české ekonomice prozatím daří, když svými růsty překonává většinu ostatních evropských zemí. Česko táhne německá lokomotiva, ovšem bez pomoci dalších zemí se bude jízda zpomalovat. V posledních měsících už nastal jasně zřetelný trend snižování odhadů výkonnosti české ekonomiky v příštím roce s tím, jak postupně rostou rizika u našich sousedů a globální nerovnováha.

Nabízí se tak otázka, co se stalo s českou ekonomikou a jaké bude mít dopady tento "nový normál" na životní úroveň v příštích letech.



Obrázek 2. Graf: Vývoj českého HDP od roku 2000 (modrá), průměrný růst HDP od roku 2000 do 1Q roku 2010. Zdroj: CBRE

4.1.1 Nižší exporty = nižší růst ekonomiky

Odpovědi musíme hledat převážně za hranicemi vlasti. Vývoj v české ekonomice je závislý převážně na zahraničí a domácí faktory hrají pouze podřadnou úlohu. Byli to právě naši nejbližší sousedé a další země EU, díky kterým česká ekonomika v posledních letech bohatla. Exportní apetit českých firem byl obrovský a poptávka ze zahraničí přinášela do ekonomiky zdroje i pracovní příležitosti. Česká ekonomika tak v posledních letech předváděla vyšší růsty ekonomiky, než kterými se mohla chlubit většina ostatních států EU. Od té doby se však společně s globální ekonomikou sesunula podstatně níže a předpovědi růstu jsou ve srovnání s minulými

roky chabé. Pokud neporostou ekonomiky našich obchodních partnerů, česká ekonomika žádné zázraky nepředvede. Bohužel ani největší optimisté mezi ekonomy nepředpokládají návrat zlatých časů v příštích několika letech.

Další vývoj je více než kdy jindy ovlivněn velkým množstvím rizik v globální ekonomice. Velkou neznámou na stole ekonomů a analytiků je další vývoj dluhové krize v eurozóně. Její řešení stojí na politických rozhodnutích, které se velmi obtížně predikují. Pokud by se situace vymkla z rukou a nastal by více či méně řízený bankrot některých členů tohoto uskupení, znamenalo by to vážnou krizi plně srovnatelnou s obdobím po pádu americké banky Lehman Brothers v září 2008.

Česká republika, ačkoli není členem eurozóny, by problémy velkých obchodních partnerů vážně utrpěla. Exporty do ostatních zemí EU tvoří téměř 86 procent celkových exportů naší země. Přestože tato varianta je extrémní a nepravděpodobná, zůstává rizikem dalšího vývoje. Ani na druhé straně Atlantiku se žádný večírek nekoná. Sice se nenaplnily některé chmurné předpovědi o druhém dnu recese, situace v americké ekonomice ovšem příliš pozitiv nenabízí. Nezaměstnanost zůstává stále vysoká a zadlužení země nebezpečně narůstá. Spojené státy by měly dokonce v příštím roce být jedinou západní zemí, kde se tempo zadlužování bude zvyšovat. Prodloužení daňových úlev, které bylo schváleno minulý týden, ekonomice krátkodobě pomůže, ovšem v delším časovém období je žene do dluhové pasti, která může znenadání propuknout podobným způsobem, jako se to stalo v Řecku či naposledy v Irsku.

4.1.2 Ekonomický boom posledních let je pryč

Růsty, na které jsme byli zvyklí v letech 2006 – 2007, jsou definitivně za námi a v příštích letech nastanou hubenější časy se všemi negativy, které nižší ekonomický růst

provázejí. Vysoká úroveň zadlužení společně s rozpočtovými škrty zpomalí rozvoj našich velkých obchodních partnerů, což se projeví i na domácím hřišti.

Jedním z nejpalčivějších problémů, se kterým se už v současnosti potýkají Spojené státy a většina evropských zemí, je nezaměstnanost. Ta bude v příštích letech brzdit ekonomický růst také v České republice. Bude se také méně utrácet a více spořit, což je racionálních chování v nejistých dobách. Tyto kroky nakonec povedou ke snížení nadměrného zadlužení a ozdravění ekonomiky. Ekonomický rozkvět je tedy na cestě, v příštím roce však ještě nedorazí.

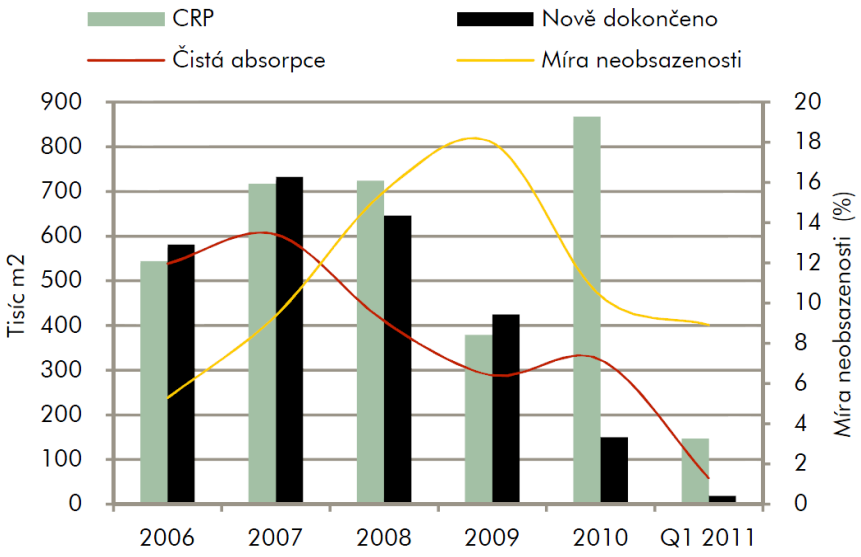
5 Predikce vývoje logistických center v následujících letech

V níže uvedené kapitole jsou uvedeny dva druhy scénářů, které by mohly nastat. Nicméně s největší pravděpodobností můžeme mluvit o scénáři realistickém, který vychází s výše uvedených sekundárních dat. Dále tyto data byly podpořeny informacemi získanými přímo od jednotlivých vedoucích pracovníků v logistických a průmyslových centrech a areálech. Tyto informace a predikce byly dále konzultovány s pracovníky v poradenských společnostech (Colliers, CBRE). Níže uvedený scénář pracuje s realistickými daty a minulými predikcemi ekonomického vývoje.

5.1 Realistická predikce pro následující roky

Níže uvedený graf nám ukazuje, jak se vyvíjela situace nově dokončených skladovacích prostor na míře neobsazenosti. V roce 2006 situace byla příznivá, tzn., že nově dokončené prostory se dokázaly lehce pronajmout. Postupem času, jak se pomalu

začala vyhraňovat složitá ekonomická situace, docházelo k tomu, že developeři svojí setrvačností do roku 2008 dostavovali nové prostory, nicméně míra neobsazenosti začala strmě stoupat. Největší rozdíl je vidět v letech 2009 až 2010, kdy se míra neobsazenosti pohybovala okolo závratných 18 %. Koncem roku 2010 a roku následujícího, si můžeme povšimnout toho, že míra neobsazenosti postupně klesala. Nicméně v tomto období se nově dokončené prostory nerealizovaly vůbec.



Obrázek 3. Vývoj jednotlivých ukazatelů v časové ose. Zdroj: CBRE

Na základě výše uvedených rozborů v jednotlivých letech a historického vývoje lze můžeme pouze nejednoznačně odhadovat, jaká bude budoucí nálada na trhu logistických a průmyslových center. Nyní jsme svědky toho, že (celkový trh) ekonomický cyklus není zcela dokončen, tzn., že nelze předpovídat, zda se budeme pohybovat ke k fázi oživění nebo bude nadále převládat skeptická nálada.

Nájemní aktivita v roce 2012-2014 by se měla pohybovat na podobné úrovni jako v roce uplynulém. Většina developerů neplánuje spekulativní výstavbu průmyslových prostorami pro ten to rok (kromě společnosti VGP, jež je prozatím první známou výjimkou). Z tohoto důvodu nepředpokládáme ani výrazné změny v konkurenci mezi developery v jednotlivých regionech.

1. Novou poptávku dále očekáváme od malo a velkoobchodníků a logistických operátorů (přes výběrová řízení vyhlášena výrobními a obchodními společnostmi).
2. Očekáváme, že i v roce 2012 budou uživatelé pokračovat v přejednávání stávajících nájemních závazků.
3. Se stále vysokou neobsazeností se bude dále prohlubovat rozdíl v nájemném zastávající prostory a výstavbu na míru, přičemž nová výstavba zůstane pro nájemce tou dražší variantou.
4. Neobsazenost se bude vyvíjet odlišně v jednotlivých regionech s následným vlivem na výši nájemného. Ve východních a severních Čechách a na jižní Moravě však změnu neočekáváme. Objem prázdných stávajících prostor se bude nejrychleji snižovat na pražském trhu.

Pro nájemníky, kteří budou schopni a připraveni vyčkat, se tedy situace příliš nezmění. Počet možností pro společnosti, které budou požadovat skladové či výrobní prostory dříve nežli během pěti měsíců, se však bude postupně snižovat. Rozdíly mezi jednotlivými českými regiony se budou prohlubovat. Stejně jako se v jednotlivých krajích liší míry neobsazenosti se bude lišit i čas, po který budou v jednotlivých částech země k dispozici prostory v již postavených budovách. Zatímco někde mohou být veškeré volné prostory zaplněny již v polovině roku 2012, jinde mohou být prostory k dispozici ještě začátkem roku 2013. Všechny tyto faktory budou mít vliv i na úroveň nájemného v průmyslových prostorách standardu A. Jak již bylo uvedeno výše, trendspekulativní výstavby pravděpodobně nebude v roce 2012 pokračovat. Téměř všichni z předních developerů již mají na svých pozemcích potřebná povolení a budou tudíž schopni postavit nové prostory během 6–9 měsíců od podpisu budoucí nájemní smlouvy.

5.2 Pesimistická predikce pro následující roky

V této části lze uvažovat o pesimistické situaci celé ekonomiky. Pro představu je nutné podotknout, že vývoj ekonomiky úzce souvisí s širokým evropsko-světovou politicko ekonomickou situací. Nelze separovat Českou republiku od hlavního tahouna naší ekonomiky. V případě prohlubování ekonomické recese Německa a dalších silných zemí EU 27, by Česká republika přesně kopírovala tento trend. Podle našich představ, v případě, že by nastala pesimistická situace, byli bychom svědky dalšího prohlubování celkového útlumu již na nestabilním trhu logistických a realitních komodit.

Pesimictická predikce:

1. česká ekonomika bude pomalu oživovat, mírný nárůst výroby díky exportu,

2. rozpracované logistické stavby se budou dokončovat, nové se budou koncepčně omezovat,

3. logistický a celkový realitní trh nebude kopírovat částečné oživení ekonomiky (má delší cyklus),

4. budou vytvářet poklesy i v dalších odvětvích,

5. nepříznivá ekonomická situace bude pro investory vysoce riziková.

V roce 2012 a v dalších letech, by podle našeho pesimistického vývoje mohla být poptávka po skladovacích prostorách menší než tomu tak bylo v letošním roce. Pokud by vývoj probíhal tak, jak tomu bylo na začátku ekonomické stagnace (cca. rok 2008), mohla by se poptávka propadnout o dalších 7 až 10 procentních bodů. Což by ve výsledném stavu znamenalo:

1. Zvýšení míry neobsazenosti u jednotlivých developeru na průměrnou republikovou úroveň cca. 20 % až 30 %. Tento stav by měl za následek úplné zmražení následné výstavby.

2. Snížení dalších pronájmů a re-pronájmů v jednotlivých logistických centrech.

3. Vysoké snížení nájemného, popřípadě dodatkových služeb.

4. Zánik některých developerů

Výše uvedená situace je pouze postavena jako protiklad k předchozímu realistickému scénáři. Podle informací, které jsou dostupné a podle predikčních modelů v jednotlivých společnostech, lze usuzovat, že pesimistický scénář sice může nastat, nicméně pravděpodobnost, že se tak stane, vzhledem k celkovému celosvětovému ekonomickému turbulentnímu vývoji, je malý.

6 Závěr

V predikci logistických služeb a logistických center hraje roli ekonomická situace nejenom České republiky ale i ostatních okolních států. Pro úspěšnou výstavbu a vysokou obsazenost logistických areálů je nutné mít napamě, že tento segment je vysoce citlivý na domácí i světovou poptávku poptávku pro veškerém zboží. Dalšími faktory ovliňující vývoj, je například, cena silničních poplatků, vysoká dopravní dostupnost i přes železniční, vodní nebo leteckou sít a samožřejností je nížká byrokratická náročnost celkové logistické agendy.

Drtivá většina logistických činností je soustředěna do vyspělých oblastí s výhodnými socioekonomickými a geografickými podmínkami. Mezi oblasti s dobrými podmínkami

pro rozvoj logistických aktivit se v posledních letech zařadila i Česká republika. Přispěla k tomu příznivá ekonomická a politická situace, která ovládla Českou republiku během devadesátých let. Během té doby na trh pronikla řada zavedených zahraničních logistických společností, které investovaly do rozvoje logistického zázemí a zkvalitnily nabídku logistických služeb v republice.

Dále při vyhodnocení logistických areálů na území ČR v této diplomové práci lze dospět k závěru, že největší koncentrace logistických aktivit je soustředěna v Praze a jejím okolí. Praha je hodnocena jako místo vhodné pro národní dosah distribuce s lhůtou dodání do 24 hodin, resp. jako základna pro distribuční řetězce mezi západem a východem s dostupností do 48 hodin. Za druhou nejatraktivnější oblast pro logistická centra lze považovat lokality podél koridoru dálnice D1 a Brno, které se ukazuje jako lokalita vhodná pro celý středoevropský region s dosažitelnými lhůtami dodání 3 – 8 dní. Třetí v pořadí atraktivity lokalit pro logistiku je Plzeň a dálniční koridor D5. K rozvoji logistického zázemí dochází na Ostravsku. Je pravděpodobné, že také ostatní regiony zaznamenají v následujících letech větší četnost logistických aktivit, např. Pardubice a Hradec Králové ve východních Čechách, severní Čechy podél dálnice D8 od Ústí nad Labem po hranice s Německem nebo oblasti Podkrušnohoří – Klášterec nad Ohří, Kadaň, Louny a Teplice.

Cílem této práce je predikce budoucího vývoje. V poslední kapitole této práce jsme svážili pesimistický a realistický vývoj v následujících letech. Pokud se budeme držet realistického vývoje ekonomiky, jako takové lze předpokládat, že nájemní aktivita v roce 2012-2014 by se mohla pohybovat na podobné úrovni v předminulých letech. Většina developerů by následně neplánovala spekulativní výstavbu průmyslových prostor. Z tohoto důvodu bychom dále nepředpokládali ani výrazné změny v konkurenci mezi developery v jednotlivých regionech. Neobsazenost bude vyvíjet odlišně v jednotlivých regionech s následným vlivem na výši nájemného. Ve východních a severních Čechách a na jižní Moravě však změnu neočekáváme. Objem prázdných stávajících prostor se bude nejrychleji snižovat na pražském trhu.

Podle pesimistického scénáře lze situaci krátce shrnout jako období kdy, by podle našeho pesimistického vývoje mohla být poptávka po skladovacích prostorách menší než tomu tak bylo v roce 2011. Pokud by vývoj probíhal tak, jak tomu bylo na začátku ekonomické stagnace (cca. rok 2008), mohla by se poptávka propadnout o dalších 7 až 10 procentních bodů. Což by ve výsledném stavu znamenalo zvýšení míry neobsazenosti u jednotlivých developeru na průměrnou republikovou úroveň cca. 20 % až 30 %. Tento stav by měl za následek úplné zmražení následné výstavby, snížení dalších pronájmů a re-pronájmů v jednotlivých logistických centrech, vysoké snížení nájemného, popřípadě dodatkových služeb a nakonec zánik některých developerů na českém trhu.

Výše uvedeného cíle se nám podařilo dosáhnout. Za ztížené situace, kdy nejsou k dispozici žádné publikace ani veřejná data o logistických a průmyslových centrech, je predikce, tvořená na základě několika rozhovorů s jednotlivými řediteli developerských agentur a společností zabývajících se mapováním a investováním v tomto sektoru, vysoce sofistikovaná.

POUŽITÁ LITERATURA

[1] SVOBODA, Vladimír. *Doprava jako součást logistických procesů*. Praha: Radix 2006.
152 s. ISBN 80-86031-68-3.
[2] *Wikipedie*: *Otevřená encyklopedie*: *Logistika* [online]. c2008. [cit. 4.3.2008]. Dostupné
na: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Logistika>.
[4] HÝBLOVÁ, Petra. *Logistika pro kombinovanou formu studia*. Pardubice: Univerzita
Pardubice, 2006. s 59. ISBN 80-7194-914-0.
[5] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Koncepce veřejných logistických center v ČR v kontextu posílení významu multimodální nákladní dopravy. *Zhodnocení současného stavu a přehled závěrů dosud zpracovaných studií a projektů*. Praha, 2005. s. 224.
[6] STOCKMANN, Pavel. POJKAROVÁ, Kateřina. *Analýza řídící a podnikatelské činnosti*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. s 124. ISBN 80-7194-589-7.
[7] CEMPÍREK, Václav. *Jaký význam a postavení mají v praxi logistická centra?* [online].
23/2007. České dopravní vydavatelství. c2004. [cit. 7.3.2008]. Dostupné na: <http://www.dnoviny.cz/Logistika/Logisticka-centra-3185/>.
[8] KAMPF, Rudolf. Funkční požadavky kladené na logistické centra. In *utsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4.
[9] HÝBLOVÁ, Petra. LEJSKOVÁ, Pavla. JIRÁKOVÁ, Andrea. Logistická centra, jejich
činnosti a záměry v České republice. In *utsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4.

[10] VOLEK, Josef. *Operační výzkum I*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. s.111. ISBN 80-7194-410-6.
[11] MOJŽÍŠ, Vlastislav. CEMPÍREK, Václav. TUZAR, Antonín. ŠIROKÝ, Jaromír. *Logistické technologie*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. s. 109. ISBN 80-7194-469-6.

Internetové portály

[12] *Strategické projekty* [online]. c1994–2008. [cit. 4.4.2008].
Dostupné na:<http://www.czechinvest.org/str-projekty>.
[13] *Hospodářský park Aš* [online]. c2003. [cit. 4.4.2008].
Dostupné na:<http://www.muas.cz/vismo/dokumenty2.asp?id_org=52&id=39888&query=park+a%C5%A1> .
[14] *Průmyslový park Cheb* [online]. [cit. 4.4.2008].
Dostupné na:<http://www.mestocheb.cz/prum_zony.asp?p1=1821&p2=&p3=>.
[15] *Průmyslová zóna Ostrov 2000* [online]. c2008. [cit. 4.4.2008].
Dostupné na:<http://www.ostrov.cz/storage/PZCZ.doc>.
[16] *Průmyslové zóny České republiky* [online]. c2005-2008. [cit. 12.4.2008].
Dostupné na:<http://www.risy.cz/index.php?pid=513&language=CZ&kraj=>.
[17] KAPOUN, Josef. Optimalizace polohy podniku. *Logistika* [online]. Economia. c1996-
2008. 14.3.2008 [cit. 12.4.2008]. Dostupné na: <http://logistika.ihned.cz/c4-10024660-23293100-B00000_d-optimalizace-polohy-podniku >. ISSN 1213-7693.
[18] JANDL, Dominik. *Boom průmyslových realit*: *Skoro jako za císaře pána* [online]. c1999-2008. [cit. 23.4.2008].
Dostupné na:<http://aktualne.centrum.cz/ekonomika/domaciekonomika/clanek.phtml?id=602142>.

[19] MINISTERSTVO DOPRAVY ČESKÉ REPUBLIKY. *Dopravní politika České Republiky pro léta 2005-2013*. [cit. 23.4.2008]. Praha: Ministerstvo dopravy, 2005.
Dostupné na:<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-

95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf>.
[20] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Středočeský kraj*. *Průmysl* [online]. aktualizace 20.5.2008. c2008. [cit. 28.4.2008].
Dostupné na:<http://www.czso.cz/xs/edicniplan.nsf/o/13-2105-05-v_letech_2000_az_2004-5_4_prumysl>.
[21] *Obecné informace* [online]. [cit. 28.4.2008]. Dostupné na:<http://www.krajlbc.cz/index.php?page=22>.
[22] NOVÁKOVÁ, Monika. *Obce s rozšířenou působností 2007* [online]. c2001-2005. [cit.
29.4.2008]. Dostupné na:<http://www.uur.cz/default.asp?ID=2614>.
[23] LIŽBETIN, Ján. Alokácia intermodálnych logistických center s využitím metód multikriteriálneho hodnotenia. In *Outsourcing dopravně-logistických procesů a prostorová lokalizace veřejných logistických center*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2007. s. 194. ISBN 978-80-7395-022-4.
[24] MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ. *Hustota dopravní infrastruktury je srovnatelná se státy Evropské unie* [online]. [cit. 4.5.2008].
Dostupné na:<http://www.czech.cz/cz/ekonomika-podnikani-veda/vseobecneinformace/hospodarstvi-rust-a-potencial/infrastruktura/dopravni-infrastruktura/>.
[25] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. *Ročenka dopravy 2006* [online]. c2006. [cit. 4.5.2008]. Dostupné na:<http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/obsah3.html>.
[26] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Infrastruktura letecké dopravy* [online]. Aktualizace 20.5.2008. c2008. [cit. 4.5.2008]. Dostupné na:<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/i/tab_5_infrastruktura_letecke_dopravy/$File/doicr081707_5.xls>.
[27] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Splavné vodní cesty pro pravidelnou dopravu* [online]. aktualizace 20.5.2008. c2008. [cit. 4.5.2008].
Dostupné na:<http://www.czso.cz/csu/csu.nsf/i/tab_4_splavne_vodni_cesty_pro_pravidelnou_dopravu/$File/doicr081707_4.xls>.
[28] ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Počet obyvatel ve správních obvodech obcí s rozšířenou působností k 1.1.2007* [online]. aktualizace 20.5.2008. c2008.
[cit. 7.5.2008].

Dostupné na:<http://www.czso.cz/csu/2007edicniplan.nsf/t/3E00344013/$File/13010702.xls>.
[29] MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy. *Ročenka dopravy 2006* [online]. c2006. [cit. 20.5.2008]. Dostupné na:< http://www.sydos.cz/cs/rocenka-2006/rocenka/htm_cz/cz06_521000.html>.

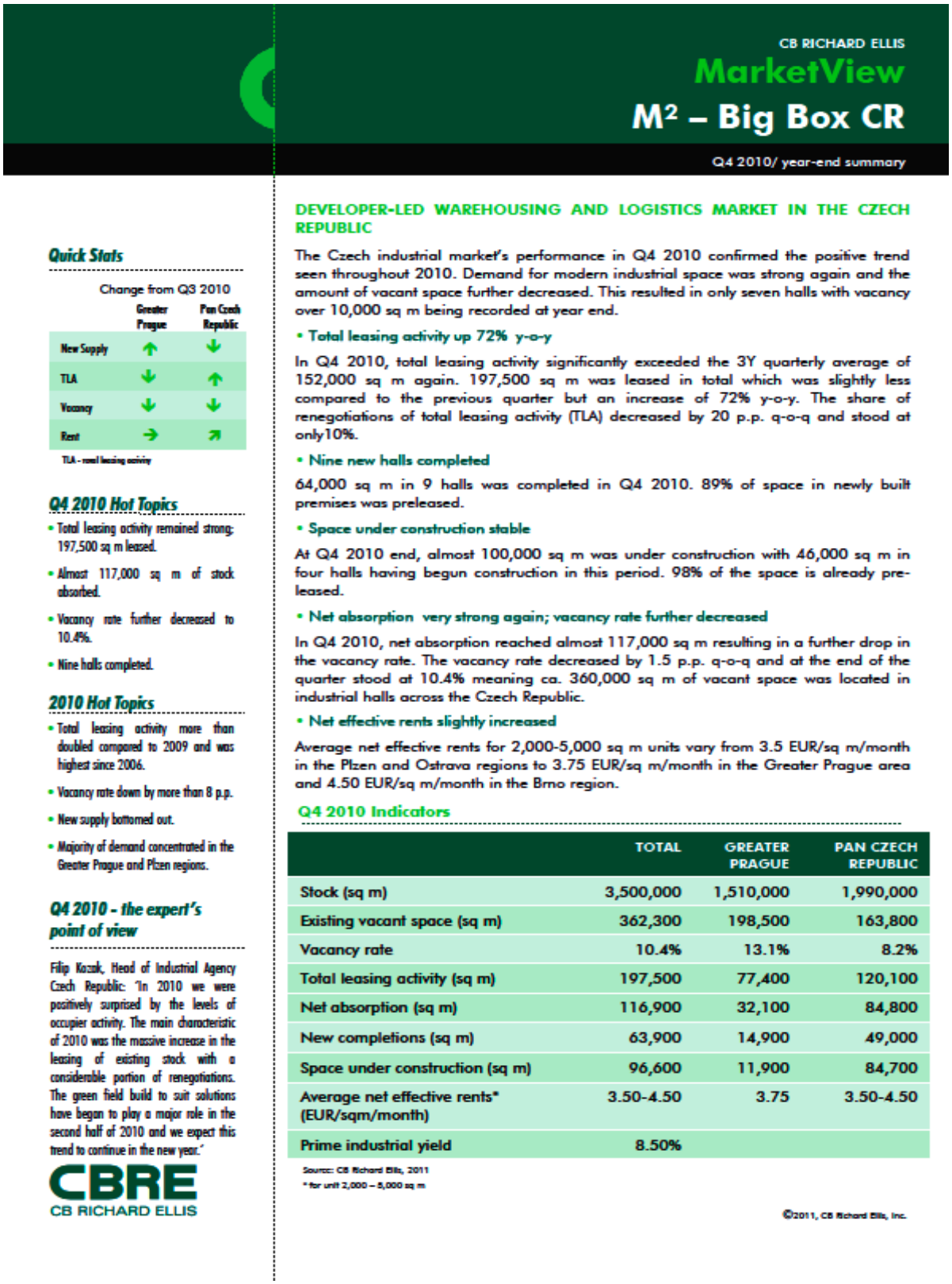
Seznam grafů, obrázků a tabulek

Graf 1. (Zdroj CBRE) 61
Graf 2. (Zdroj ČSÚ) 62
Graf 3. (Zdroj Tab. č. 2) 69
Graf 4. (Zdroj autor) 70

Obrázek 1. Česká republika rozdělená do jednotlivých krajů. Zdroj: http://www.zemepis.com/krajecr.php> 42
Obrázek 2. Graf: Vývoj českého HDP od roku 2000 (modrá), průměrný růst HDP od roku 2000 do 1Q roku 2010. Zdroj: CBRE 87
Obrázek 3. Vývoj jednotlivých ukazatelů v časové ose. Zdroj: CBRE 90

Tabulka 1. Rozdělení ploch do kategorií 62
Tabulka 2. Vývoj základních ukazatelů v Praze a ostatní části ČR 68
Tabulka 3. Rozdělení hotových prostor a v pronájmu 69
Tabulka 4. Výstavba v roce 2007 70

Přílohy:



CB RICHARD ELLIS

MarketView

M² – Big Box CR

Q4 2010/ year-end summary

Quick Stats

Change from Q3 2010

	Greater Prague	Pan Czech Republic
New Supply	↑	↓
TLA	↓	↑
Vacancy	↓	↓
Rent	→	↗

TLA - total leasing activity

Q4 2010 Hot Topics

- Total leasing activity remained strong: 197,500 sq m leased.
- Almost 117,000 sq m of stock absorbed.
- Vacancy rate further decreased to 10.4%.
- Nine halls completed.

2010 Hot Topics

- Total leasing activity more than doubled compared to 2009 and was highest since 2006.
- Vacancy rate down by more than 8 p.p.
- New supply bottomed out.
- Majority of demand concentrated in the Greater Prague and Plzen regions.

Q4 2010 - the expert's point of view

Filip Kozak, Head of Industrial Agency Czech Republic: "In 2010 we were positively surprised by the levels of occupier activity. The main characteristic of 2010 was the massive increase in the leasing of existing stock with a considerable portion of renegotiations. The green field build to suit solutions have began to play a major role in the second half of 2010 and we expect this trend to continue in the new year."

CBRE

CB RICHARD ELLIS

DEVELOPER-LED WAREHOUSING AND LOGISTICS MARKET IN THE CZECH REPUBLIC

The Czech industrial market's performance in Q4 2010 confirmed the positive trend seen throughout 2010. Demand for modern industrial space was strong again and the amount of vacant space further decreased. This resulted in only seven halls with vacancy over 10,000 sq m being recorded at year end.

• Total leasing activity up 72% y-o-y

In Q4 2010, total leasing activity significantly exceeded the 3Y quarterly average of 152,000 sq m again. 197,500 sq m was leased in total which was slightly less compared to the previous quarter but an increase of 72% y-o-y. The share of renegotiations of total leasing activity (TLA) decreased by 20 p.p. q-o-q and stood at only10%.

• Nine new halls completed

64,000 sq m in 9 halls was completed in Q4 2010. 89% of space in newly built premises was preleased.

• Space under construction stable

At Q4 2010 end, almost 100,000 sq m was under construction with 46,000 sq m in four halls having begun construction in this period. 98% of the space is already pre-leased.

• Net absorption very strong again; vacancy rate further decreased

In Q4 2010, net absorption reached almost 117,000 sq m resulting in a further drop in the vacancy rate. The vacancy rate decreased by 1.5 p.p. q-o-q and at the end of the quarter stood at 10.4% meaning ca. 360,000 sq m of vacant space was located in industrial halls across the Czech Republic.

• Net effective rents slightly increased

Average net effective rents for 2,000-5,000 sq m units vary from 3.5 EUR/sq m/month in the Plzen and Ostrava regions to 3.75 EUR/sq m/month in the Greater Prague area and 4.50 EUR/sq m/month in the Brno region.

Q4 2010 Indicators

	TOTAL	GREATER PRAGUE	PAN CZECH REPUBLIC
Stock (sq m)	3,500,000	1,510,000	1,990,000
Existing vacant space (sq m)	362,300	198,500	163,800
Vacancy rate	10.4%	13.1%	8.2%
Total leasing activity (sq m)	197,500	77,400	120,100
Net absorption (sq m)	116,900	32,100	84,800
New completions (sq m)	63,900	14,900	49,000
Space under construction (sq m)	96,600	11,900	84,700
Average net effective rents* (EUR/sqm/month)	3.50-4.50	3.75	3.50-4.50
Prime industrial yield	8.50%		

Source: CB Richard Ellis, 2011

* for unit 2,000 – 5,000 sq m

©2011, CB Richard Ellis, Inc.

Příloha č.1. Výroční zpráva společnosti CBRE pro rok 2010 (Zdroj: CBRE)

CB RICHARD ELLIS

MarketView

M² – Big Box CR

Q4 2009

Industrial market Quick Stats
compared to Q3 2009

	Greater Prague	Pan Czech Republic
New Supply	↓	↑
Total leasing activity	↑	↓
Vacancy rate	↓	↗
Rent	→	→

Q4 2009 Hot Topics

- Vacancy rate slightly decreased to 18.6%
- Only 8,100 sq m completed.
- Only 63,400 sq m under construction representing 84% decrease y-o-y
- Total leasing activity reached ca. 115,000 sq m
- Net effective rents ranged 3.00-5.00 EUR/sqm/month.

2009 Hot Topics

- Industrial stock currently stands at 3.11 million sq m with app. 50% located in Greater Prague and 50% in the Pan Czech Republic
- Vacancy rate increased y-o-y by 3.3 p.p.
- 425,000 sq m completed in 2009.
- Speculative construction almost disappeared.
- Rents were subject to regional differences.

CBRE
CB RICHARD ELLIS

ECONOMIC OVERVIEW

The performance of the Czech economy in 2009 generally corresponded with the economic situation in Europe (EU-27). Like Europe as a whole, the Czech economy experienced its sharpest decline in Q1 2009 with a drop of -4.8% y-o-y and -4.4% q-o-q (-4.8% y-o-y, -2.4% q-o-q in EU-27). While Czech y-o-y economic growth was -5.5% in Q2 2009 (-4.9% in EU-27) and -4.1% in Q3 2009 (-4.3% in EU-27), the Czech economy actually grew in both Q2 2009 (+0.2% q-o-q) and Q3 2009 (+0.8% q-o-q). The downturn was caused mainly by external factors. The fall in foreign demand hit Czech industry strongly. Industrial production contracted as industrial orders fell, construction activity decreased considerably and retail trade declined due to weak domestic demand, which was caused by the weaker labour market. On the other hand, the Czech koruna (CZK) slowly recovered from significant depreciation at the beginning of 2009 and inflationary pressures remained minimal due to low demand and low commodity prices. Although the Czech economy has already started to show signs of recovery, the level of growth in 2010 and beyond remains uncertain and depends mainly on the sustainable recovery of foreign demand.

The Czech labour market deteriorated throughout 2009 and the registered unemployment rate as measured by the International Labour Organisation (ILO) reached 7.4% in Q3 2009. The labour market will probably continue to weaken in 2010, although at a slower pace than in 2009. Despite the substantial growth in the unemployment rate in 2009, the Czech Republic's unemployment rate remained among the lowest in the EU-27.

Inflation at the end of October dropped by 0.2% y-o-y and reached its lowest point since 2003. The forecast average inflation rate in 2009 is 0.8% y-o-y and is expected to remain at a low level also in 2010.

The Czech National Bank (CNB) cut its interest rates in December 2009 for the fourth time in the last 12 months. The 2W Repo rate currently stands at its historical low of 1%. With this rate decrease, the CNB brought the 2W Repo Rate into line with the ECB main rate, which has remained at 1% for the last few months.

The Czech economy is now encountering a problem of a high budget deficit, which is estimated to have reached 6.6-6.9% of GDP (CZK 192,4 billion) for 2009, in comparison with a planned deficit of 1.5% of GDP (CZK 38,1 billion). However, the situation is similar in other European countries.

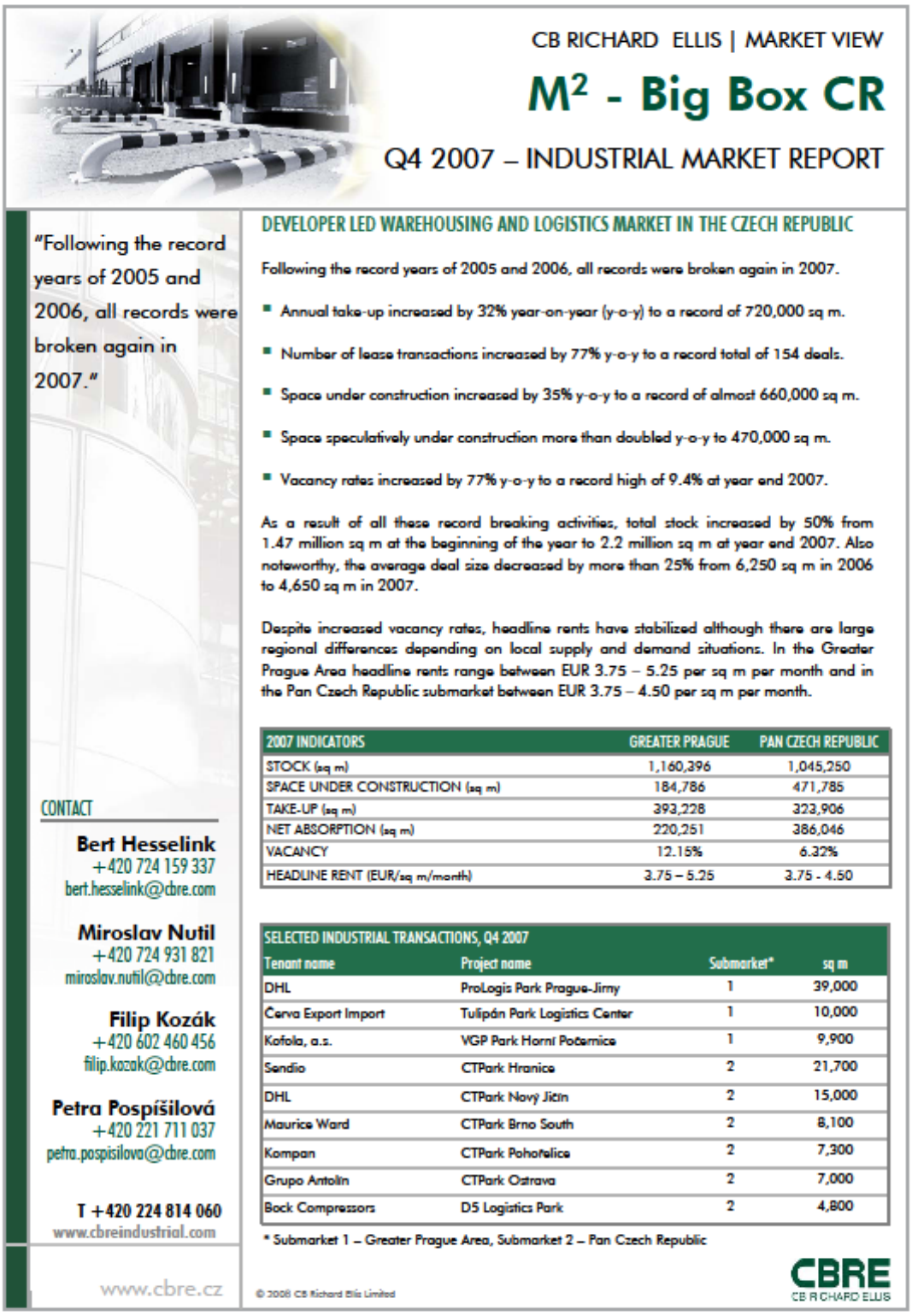
Key Economic Indicators

	2006	2007	2008	2009*	2010*
GDP growth (% real change pa)	6.1	6.1	2.7	-4.2	1.4
Recorded unemployment rate (%)	7.7	6.6	5.5	8.1	9.6
Inflation (CPI), y-o-y avg. (%)	2.5	2.8	6.3	0.8	2.2
Current-account balance/GDP	-3.1	-3.2	-3.1	-1.5	-2.1

*predictions, UniCredit Bank CZ, Czech National Bank.
Sources: Czech Statistical Office, Czech Ministry of Finance, UniCredit Bank, Czech Ministry of Labour and Social Affairs

©2010, CB Richard Ellis, Inc.

Příloha č.2. Výroční zpráva společnosti CBRE pro rok 2009 (Zdroj: CBRE)



CB RICHARD ELLIS | MARKET VIEW

M² - Big Box CR

Q4 2007 – INDUSTRIAL MARKET REPORT

"Following the record years of 2005 and 2006, all records were broken again in 2007."

DEVELOPER LED WAREHOUSING AND LOGISTICS MARKET IN THE CZECH REPUBLIC

Following the record years of 2005 and 2006, all records were broken again in 2007.

- Annual take-up increased by 32% year-on-year (y-o-y) to a record of 720,000 sq m.
- Number of lease transactions increased by 77% y-o-y to a record total of 154 deals.
- Space under construction increased by 35% y-o-y to a record of almost 660,000 sq m.
- Space speculatively under construction more than doubled y-o-y to 470,000 sq m.
- Vacancy rates increased by 77% y-o-y to a record high of 9.4% at year end 2007.

As a result of all these record breaking activities, total stock increased by 50% from 1.47 million sq m at the beginning of the year to 2.2 million sq m at year end 2007. Also noteworthy, the average deal size decreased by more than 25% from 6,250 sq m in 2006 to 4,650 sq m in 2007.

Despite increased vacancy rates, headline rents have stabilized although there are large regional differences depending on local supply and demand situations. In the Greater Prague Area headline rents range between EUR 3.75 – 5.25 per sq m per month and in the Pan Czech Republic submarket between EUR 3.75 – 4.50 per sq m per month.

2007 INDICATORS	GREATER PRAGUE	PAN CZECH REPUBLIC
STOCK (sq m)	1,160,396	1,045,250
SPACE UNDER CONSTRUCTION (sq m)	184,786	471,785
TAKE-UP (sq m)	393,228	323,906
NET ABSORPTION (sq m)	220,251	386,046
VACANCY	12.15%	6.32%
HEADLINE RENT (EUR/sq m/month)	3.75 – 5.25	3.75 - 4.50

SELECTED INDUSTRIAL TRANSACTIONS, Q4 2007			
Tenant name	Project name	Submarket*	sq m
DHL	ProLogis Park Prague-Jirny	1	39,000
Cerva Export Import	Tulipán Park Logistics Center	1	10,000
Kofola, a.s.	VGP Park Horní Počernice	1	9,900
Sandio	CTPark Hranice	2	21,700
DHL	CTPark Nový Jičín	2	15,000
Maurice Ward	CTPark Brno South	2	8,100
Kompan	CTPark Pohořelice	2	7,300
Grupo Antolin	CTPark Ostrava	2	7,000
Bock Compressors	D5 Logistics Park	2	4,800

* Submarket 1 – Greater Prague Area, Submarket 2 – Pan Czech Republic

CONTACT

Bert Hesselink
+420 724 159 337
bert.hesselink@cbre.com

Miroslav Nutil
+420 724 931 821
miroslav.nutil@cbre.com

Filip Kozák
+420 602 460 456
filip.kozak@cbre.com

Petra Pospíšilová
+420 221 711 037
petra.pospisilova@cbre.com

T +420 224 814 060
www.cbreindustrial.com

www.cbre.cz

© 2008 CB Richard Ellis Limited

CBRE
CB RICHARD ELLIS

Příloha č.3. Výroční zpráva společnosti CBRE pro rok 2007 (Zdroj: CBRE)