



CENTRUM
DOPRAVNÍHO
VÝZKUMU



Podpora logistiky z veřejných zdrojů

BESTUFS II

Brno, 20. května 2008

Podpora logistiky na úrovni EU

Sdělení Komise „Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě“ – 2006

Akční plán logistiky nákladní dopravy – 5/2007

- Podpora v oblasti telematiky (standardizace, výzkum):
Logistická odborná příprava (návrh na vzájemně uznatelnou certifikaci pracovníků)
- Jednotné ručení a přepravní doklad v multimodální dopravě
- EIU – standardy pro novou intermodální jednotku
- Silniční doprava - modulární přístup – nové limity nákladních vozidel (60 t, 25,25 m)

Sdělení Komise „Železniční síť upřednostňující nákladní dopravu“- 10/2007

Logistický „Masterplan“ v Německu

- Hlavním cílem je celkové zvýšení efektivity dopravního systému:
 - silnější orientace na požadavky trhu
 - snižování vlastních nákladů
 - orientace na budoucnost
 - zlepšování obrazu oboru v očích společnosti
- Formou souboru doporučení pro konkrétní opatření
- Definitivní podoba a přijetí dokumentu 2008

Rozhodující dokumenty ČR

- **Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013**
Mezi opatřeními mj.: Podpora kombinované dopravy a vyšší využití železniční a vodní dopravy a podpora vzniku VLC

- **Operační program Doprava (2007 – 2013)**
Priorita 6 -zatraktivnění multimodální nákladní přepravy za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví snížením podílu silniční nákladní dopravy
Konkrétní formy podpory:
 - podpora vleček
 - podpora vnitrozemské vodní dopravy

- **Programové prohlášení vlády:**
„Bude vypracován program podpory kombinované dopravy a program výstavby veřejných logistických center s veřejnou podporou.“

Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů

Specifické cíle

- Zajištění předpokladů rozvoje nákladní logistiky
- Vybudování funkční sítě veřejných logistických center
- Stanovení realizačních kroků k vybudování sítě VLC
- Zajištění potřeb nákladní logistiky v oblasti dopravní a technické infrastruktury
- Stanovení dalšího postupu při realizaci jednotlivých logistických center v síti VLC
- Zajištění kvalifikovaných pracovních sil pro oblast veřejné logistiky
- Stanovení podmínek podpory rozvoje veřejné logistiky z veřejných rozpočtů.

Logistická centra v ČR

- Boom výstavby logistických center i s celoevropskou působností, především po roce 2004
- 2/3 kapacit soustředěných do okolí Prahy
- poloha podél dálnic, železniční napojení u nových objektů ojedinělé

Negativa:

- zvyšování dopravní zátěže
- nerovnoměrné rozmístění kapacit
- jejich umístění neusnadňuje zapojení železniční, resp. kombinované dopravy
- služby LC orientovány především na velké globální firmy

Projekt VaV

**Dílčí výsledky z řešeného projektu VaV
(CDV, v. v. i. ve spolupráci s Institutem
Jana Pernera o. p. s.) s názvem
„Koncepce veřejných logistických center
v ČR v kontextu posílení multimodální
nákladní dopravy“**

Očekávané přínosy vzniku VLC

- optimalizace a koncentrace přepravních proudů v nákladní přepravě
- vytvoření podmínek pro větší využívání železniční, kombinované a vodní dopravy, resp. zhodnocení investic např. do modernizace páteřních koridorů
- podporu podnikání nabídkou kvalitních služeb v oblasti logistiky, přístupných pro všechny zájemce
- impulz pro vyvážený rozvoj regionů
- vytvoření předpokladů pro kooperaci poskytovatelů logistických služeb
- vytvoření podmínek pro rozvoj city-logistiky
- zlepšování vytížení dopravních prostředků

Dva základní přístupy ke vzniku a alokaci VLC

- A. Pouze na základě iniciativy soukromého sektoru, veřejný sektor se podílí pouze nepřímou podporou.
- Výhodou větší iniciativa soukromého sektoru => větší garance zajištění dostatečné poptávky, snazší, levnější a rychlejší realizace.
 - Nevýhodou menší účinnost pro změnu chování dopravního sektoru. V regionech s vyšším ekonomickým potenciálem je pravděpodobnost vzniku více center => tříštění přepravních proudů v rámci takového regionu do několika míst.
- B. Veřejný sektor je zapojen do rozhodování o lokalizaci VLC a tím usměrňuje podobu celé sítě, tak aby byly vytvořeny podmínky pro vznik pokud možno co nejvíce koncentrovaných přepravních proudů.
- Větší důraz na koncepci obsluhy celého území, za předpokladu kvalitně zpracované koncepce. Přepravní proudy se tak optimalizují a jsou výhodnější pro ekonomičtější a ekologičtější velkokapacitní dopravní systémy.
 - Nevýhodou větší zásah veřejného sektoru do systému => může být negativně vnímáno ze strany soukromého sektoru jako narušení tržního prostředí.

Faktory ovlivňující kriteria pro alokaci VLC

- Potřeby sektoru průmyslu, obchodu a služeb jako klientů logistiky a dopravy, především s ohledem na aktivity malého a zejména středního podnikatelského stavu => omezená možnost vytvářet vlastní logistické struktury.
- Potřeby a aktivity soukromého sektoru v oblasti logistiky a stav a připravenost takovýchto projektů.
- Zohlednění stavu dopravní sítě.
- Omezení daná jinými zájmy – ochranou životního prostředí, územním plánováním a dalšími případnými střety.
- Umístění vzhledem k sousedním VLC => optimalizace rozmístění center tak, aby vznikla funkční síť jak z hlediska dopravy, tak z hlediska poskytování služeb logistickým klientům.

Charakteristiky sítě VLC

Hierarchizace sítě - význam a funkčnost jednotlivých center:

- **VLC celostátního významu** - umístění na hlavních tazích dálkové nákladní dopravy, případně obsluhující urbanizační oblasti mezinárodního významu. Tato centra budou plnit funkci vstupních a výstupních bran do České republiky a současně bude plnit funkci centra regionálního významu.
- **VLC regionálního významu** - v ostatních urbanizačních oblastech mezinárodního významu a ve vybraných urbanizačních oblastech národního významu. Budou umístěna na výhodných polohách z hlediska dopravní infrastruktury.
- **VLC nebo přecladiště KD místního významu** - budou tvořit brány 2. sledu k VLC celostátního nebo regionálního významu, a to pro optimalizaci systému City logistiky ve velkých městech, zejména pro obsluhu jejich historických center, nebo pro obsluhu větších měst či urbanizačních oblastí.

Charakteristiky sítě VLC

Hustota sítě - stanovení atrakčních obvodů VLC

- **VLC celostátního významu:** na základě velikosti území ČR lze odvodit potřebu dvou VLC:
 - ve středních Čechách v blízkosti pražské urbanizační oblasti,
 - na Moravě - v úvahu připadají 2 rovnocenné lokality v brněnské urbanizační oblasti a v prostoru mezi Přerovem a Ostravou.

- **VLC regionálního významu:** je vhodné stanovit horní hranici jejich počtu, která je přípustná, neboť další zahušťování sítě by vedlo k fragmentaci přepravních proudů.

Metody pro vyhledání vhodných regionů (okresů)

1. Analýza výroby a spotřeby – tj. analýza na základě statistik velikosti podniků podle OKEČ (odvětvová klasifikace ekonomických činností) a analýza spotřeby podle počtu obyvatel.
2. Analýza na základě přepravních proudů – tj. vyhodnocení současných přepravních vztahů v silniční a železniční dopravě.
3. Analýza na základě geografických vah – tj. stanovení vhodných souřadnic pro alokaci VLC, jak na úrovni krajů, tak na úrovni celostátní.

Shrnutí výsledků tří analýz výběru

- Etapizace výstavby VLC podle jejich důležitosti
- Reálně dvě VLC celostátního významu – střední Čechy a brněnská urbanizační oblast plus 6 VLC regionálního významu s atrakčním obvodem cca 100 km
- Maximálně dvě VLC celostátního významu – střední Čechy a brněnská urbanizační oblast plus 9 VLC regionálního významu s atrakčním obvodem cca 80 km

Návrh lokace VLC v maximální variantě

