

# URBIS INVEST 2007

Podpora veřejné logistiky  
z české a evropské úrovně

19. dubna 2007

Brno

Ing. Vít Sedmidubský  
Ministerstvo dopravy

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)



# Důvody podpora veřejné logistiky

- § Moderní dopravní systémy nemohou být úspěšné, pokud nebudou založeny na co nejužším zapojení do celého logistického řetězce. V zemích EU je v současnosti v provozu již zhruba 60 logistických center s napojením na více druhů dopravy, jejichž vznik byl podpořen z veřejných zdrojů. Vznik analogické sítě logistických center je žádoucí podpořit i v ČR.
- § Logistická infrastruktura v ČR je však v současnosti napojena především na dálniční a silniční síť.
- § V nákladních terminálech otevřených všem provozovatelům mohou hrát investice s veřejným pobídkovým systémem zaměřené na seřadovací nádraží a překládkové systémy důležitou roli při zvyšování kapacity, zvláště v případě intermodálních terminálů.
- § Poskytování outsorcovaných logistických služeb v optimálně navržené síti VLC umožní koncentrovat přepravní proudy, což povede jednak k optimalizaci provozu silniční nákladní dopravy, jednak ke zvýšení konkurenceschopnosti železniční, vodní a kombinované dopravy.

# Dopravní politika ČR pro léta 2005 - 2013

Dopravní politika byla schválena Vládou ČR dne 13. července 2005 usnesením č. 882 / 2005

*Priorita 1 - Dosažení vhodné dělby přepravní práce mezi druhy dopravy zajištěním rovných podmínek na dopravním trhu*

*Specifický cíl 1.1 - Zvládnutí růstu přepravní náročnosti a vlivu globalizace v dopravě*

## **OPATŘENÍ:**

§ zpracovat koncepci rozvoje VLC

§ připravit návrhy pro vytvoření právního rámce pro zavádění a využívání VLC v dopravě

§ zajistit výběr vhodných lokalit pro vznik VLC s respektováním zdrojů a cílů přeprav, rozmístěním průmyslových zón a možnosti napojení na dopravní síť , zejména pak železniční

§ podpořit rozvoj VLC přímými investičními dotacemi účelově vázanou finanční částkou

§ podporovat vznik telematických systémů ve veřejné logistice včetně optimalizace zásobování měst (citylogistika)

# Evropská dopravní politika

- § V rámci revize evropské dopravní politiky byl vyjádřen záměr zabývat se problematikou logistiky nákladní dopravy z evropské úrovně. V průběhu roku 2007 bude vydán konzultační dokument.
- § Hledá se pole působnosti Evropské komise a způsoby podpory nákladní logistiky. Konstatuje se, že nákladní logistika je důležitá pro optimalizaci dopravních toků (v rámci nového pojmu co-modalita), což povede ke snížení problémů v silniční dopravě, přispěje k posílení multimodality.
- § Konstatuje se, že logistika je v první řadě důležitá pro odvětví průmyslu a obchodu.

# **Programové prohlášení vlády**

**Bude vypracován program podpory kombinované dopravy a program výstavby veřejných logistických center s veřejnou podporou.**



# Operační program doprava – Priorita 6

## Globální cíl –

Podpora bude zaměřena především na multimodalitu celé dopravní soustavy. Zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců v nákladní dopravě je možné uskutečnit podporou vzniku multimodálních terminálů a zlepšením parametrů stávajících multimodálních terminálů a dále podporou vzniku sítě VLC napojených na více druhů dopravy a to včetně souvisejících studií.

## Specifický cíl –

zatraktivnění multimodální nákladní přepravy za účelem snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví snížením podílu silniční nákladní dopravy

**Výše podpory – 80 mil €**

# Operační program doprava – Priorita 6

## Specifickým cílům odpovídají oblasti podpory:

Podpora multimodální nákladní přepravy, nákup dopravních prostředků pro KD a přepravních jednotek pro KD, modernizace překladišť KD

## Specifických cílů prioritní osy bude dosaženo těmito intervencemi:

- § podpora investic v multimodální přepravě
- § výstavbou nové a modernizací stávající infrastruktury KD,
- § podporou nových multimodálních technologií překládky,
- § podporou vzniku VLC z veřejných zdrojů,
- § podporou studií k podpoře multimodality v nákladní přepravě,
- § podporou logistiky z veřejných zdrojů s pozitivním dopadem na vyšší zapojení železniční a vnitrozemské vodní dopravy do přepravních řetězců.

# Programy podpory vycházející z priority 6 OPD

- § Program na podporu kombinované dopravy
- § Program na podporu železničních vleček
- § Program na podporu veřejných logistických center

## § Dokumentace programová Podpora multimodální dopravy na období 2007 – 2013

- § se dvěma podprogramy
  - část týkající se soukromého kapitálu
  - část týkající se veřejného sektoru



# Program na podporu VLC

Cílem programu je podpora vzniku sítě VLC. Růst především silniční nákladní dopravy a s tím spojené zatěžování dopravní infrastruktury a životního prostředí vyžadují zefektivnění přepravních řetězců. Síť VLC by měla přispívat především k:

- § optimalizaci logistických procesů v nákladní dopravě,
- § koncentraci přepravních proudů, umožňující lepší zapojení nesilničních druhů doprav,
- § zlepšování vytížení dopravních prostředků a redukce podílu prázdných jízd dopravních prostředků,
- § vytváření podmínek pro kooperaci jednotlivých poskytovatelů logistických a navazujících služeb,
- § podporu podnikání nabídkou kvalitních služeb v oblasti logistiky, přístupných pro všechny zájemce.

# Program na podporu VLC

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 (silniční / železniční / vnitrozemská vodní / letecká). Předpokladem pro jeho vznik, resp. umístění je existence dostatečné výroby/spotřeby a napojení na kapacitní dopravní infrastrukturu více druhů doprav. Veřejným zájmem je co nejdokonalejší a nejefektivnější dopravní obsluha konkrétního území a snížení negativních vlivů rostoucí silniční dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví.

**V rámci tohoto podpůrného programu budou finančně podpořeny investice do výstavby základní infrastruktury budoucích VLC.**

# Koncepce rozvoje veřejné logistiky

## Faktory ovlivňující kritéria 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.
- Omezení daná jinými zájmy – ochrany životního prostředí a dalšími případnými střety.

# Koncepce rozvoje veřejné logistiky

## Faktory ovlivňující kritéria pro alokaci VLC:

- Zohlednění stavu dopravní sítě. VLC musí být napojena na železniční a silniční síť, výhodou je blízkost letiště, vodních cest, ale i systémů veřejné osobní dopravy.
- Umístění vzhledem k sousedním VLC => optimalizace rozmístění center tak, aby vznikla funkční síť jak z hlediska dopravy, tak z hlediska poskytování služeb logistickým klientům.

# Koncepce rozvoje veřejné logistiky

## Kritéria pro alokaci VLC:

### Stanovení pořadí vhodných regionů

- Ø **Potřeby průmyslu** – rozmístění průmyslových podniků se zohledněním:
  - Ø náročnosti na dopravní vstupy a výstupy
  - Ø velikost podniku z hlediska produkce a poskytování logistických služeb – střední podniky jsou nejvýznamnějšími klienty veřejné logistiky, u velkých podniků potřeba klesá v souvislosti s vytvářením firemních logistických a distribučních systémů
- Ø **Hledisko spotřeby**
- Ø **Vzdálenost** od VLC v okolí regionu
- Ø **Zájem soukromého sektoru investovat** v regionu

# Koncepce rozvoje veřejné logistiky

## Kritéria pro alokaci VLC:

### Lokalizace v rámci vybraných regionů

- Ø Napojení na dopravní infrastrukturu, křižovatka důležitých tahů, styk více druhů dopravy
- Ø Bariéry v oblasti životního prostředí a jiných zájmů
- Ø Soulad s Politikou územního rozvoje, s územním plánem VÚC a s územním plánem obce
- Ø Soulad s plány soukromého sektoru investovat v navržené lokalitě
- Ø Ochota dotčené obce a blízkého velkého města spoluúčastnit se na projektu
- Ø Ochota vlastníků pozemků k odprodeji a za jakých podmínek, cena pozemků



# Koncepce rozvoje veřejné logistiky

## Metody pro vyhledání vhodných regionů :

1. Analýza výroby a spotřeby – tj. analýza na základě statistik velikosti podniků a analýza spotřeby.
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.

# Koncepce rozvoje veřejné logistiky

## Shrnutí výsledků tří analýz výběru:

- Ø Etapizace výstavby VLC podle jejich důležitosti
- Ø Dvě VLC nadregionálního významu s atrakčním obvodem 220 km – střední Čechy a střed Moravy
- Ø Maximálně 9 VLC regionálního významu s atrakčním obvodem 80 km



ČESKÁ REPUBLIKA  
MINISTERSTVO DOPRAVY

# Děkuji za pozornost

Ing. Vít Sedmidubský

[vit.sedmidubsky@mdcr.cz](mailto:vit.sedmidubsky@mdcr.cz)

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)