



ČESKÁ LOGISTICKÁ ASOCIACE

# Rozvoj logistických center v Evropě a ČR

Ing. Miroslav Rumler

[rumler@reliant.cz](mailto:rumler@reliant.cz)

# Evropský přepravní trh:

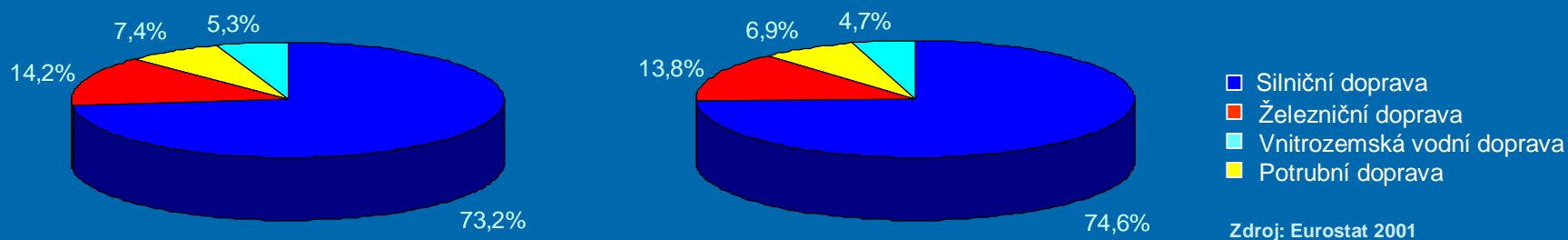
- ∅ zvětšování vzdáleností mezi výrobou a spotřebou - růst požadavků mobility
- ∅ růst výměny zboží v rozšířené EU až o 14 % ročně
- ∅ dlouhodobě vysoký podíl silniční dopravy (růst o 3,6%/rok)
- ∅ nízká flexibilita železniční dopravy při růstu přepravních nároků

**Možné řešení:**

**rozvoj a podpora logistických služeb**



# Evropský přepravní trh:



Vývoj podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech v zemích EU 15 v letech 1995-2000

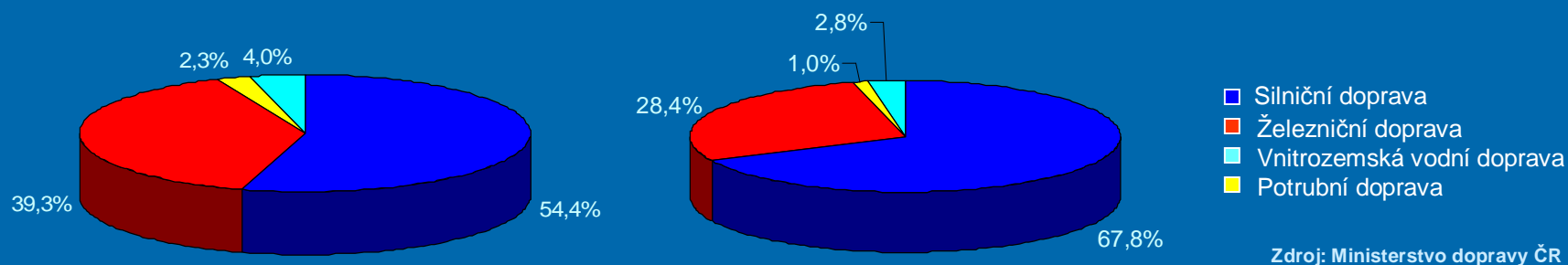


# Přepravní trh v ČR:

- Ø prudký nárůst podílu výkonů silniční přepravy
- Ø vývoj podílů modalit se rychle přibližuje evropským trendům
- Ø železniční doprava rychle ztrácí svůj podíl
- Ø změna struktury dopravního trhu (podíl modalit, komodity, technologie)
- Ø DI nestačí –rozvoj = impulz hospodářského růstu
- Ø podíl telematiky na řízení dopr. procesů zaostává
- Ø otevření trhu železniční dopravy – změna kvality



# Přepravní trh v ČR:



Vývoj podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravních výkonech v ČR v letech 1995-2001



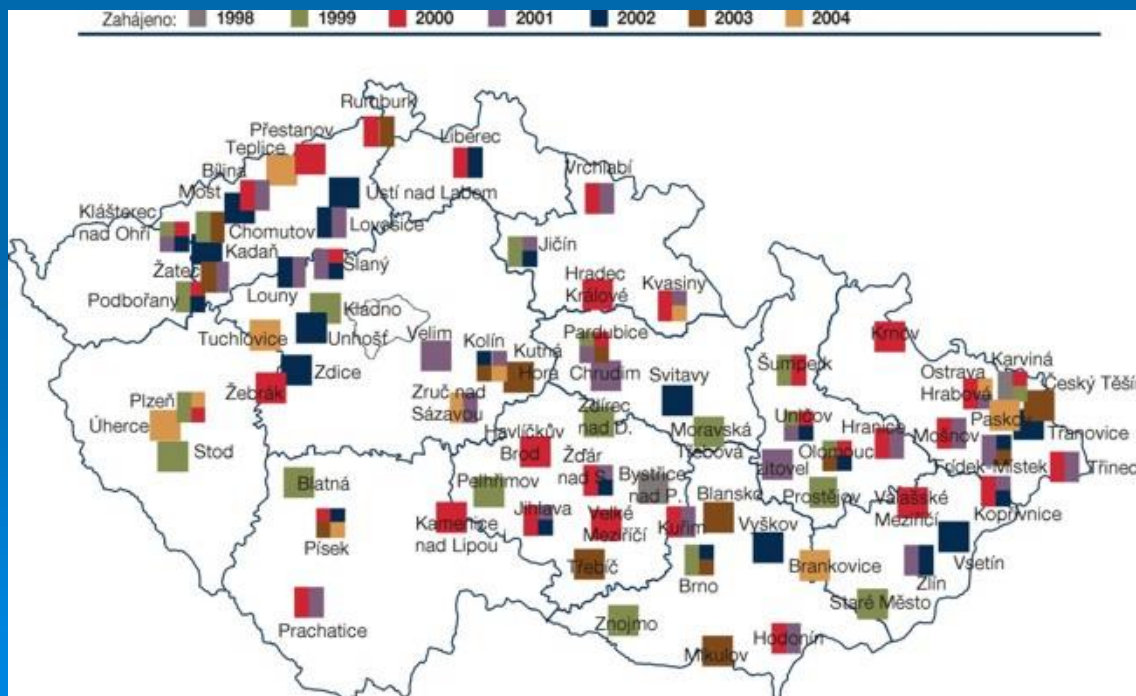
# ČR po vstupu do EU

- ∅ vyšší požadavky na mobilitu osob i zboží - růst přepravní náročnosti
- ∅ růst poptávky po logistických službách vlivem nárůstu exportu a vstupem zahraničních investorů na český trh
- ∅ otevření hranic: růst konkurence v oblasti logistických služeb (globální lídři)
- ∅ tlak na kvalitu služeb v důsledku konkurence (komplexní a individuální řešení)
- ∅ prohlubování disproporcí v dělbě přepravní práce – disproporce v podmínkách přístupu a používání jednotlivých druhů DI
- ∅ omezené možnosti plné integrace železniční a vnitrozemské vodní dopravy do logistických řetězců
- ∅ snaha minimalizovat logistické náklady distribučních procesů
- ∅ preference rychlých a přesných logistických systémů
- ∅ preference silniční dopravy – růst kongescí
- ∅ environmentální aspekt dopravy (emise, hluk)



# Rozvoj průmyslových zón v ČR

- Ø 4,26 mld.Kč v letech 1999-2004 na podporu rozvoje průmyslových zón (MPO)
  - Ø investice ve výši 137 mld.Kč, 57 tis. pracovních míst
  - Ø v současnosti není možné umístit logistické služby do průmyslových zón
  - Ø **uznatelné náklady:** vybudování železniční vlečky
  - Ø program podpory průmyslových zón - DI součástí uznatelných nákladů
  - Ø rozvoj logistických služeb dosud byl mimo zájem státní správy
- AŽ 70% logistických kapacit v okolí Prahy (D1, D5, D8)**



## Důvody pro podporu logistiky z veřejných zdrojů:

- Ø zvýšení efektivity přepravních procesů v rámci logistických řetězců
- Ø (možnost pružnější reakce na požadavky zákazníka, faktor ceny –
- Ø optimalizace přepravních nákladů)
- Ø zvýšení konkurenceschopnosti výrobců
- Ø potenciál koncentrace přepravních proudů v nákladní přepravě
- Ø potenciál pro vyšší zapojení železniční, vodní a letecké dopravy do
- Ø logistických řetězců
- Ø zhodnocení investic do modernizace tranzitních železničních
- Ø koridorů a modernizace vnitrozemských vodních cest
- Ø zlepšení podmínek v oblasti logistické obsluhy regionů, resp. malého a
- Ø středního podnikání v průmyslu, obchodu a službách v regionech
- Ø vyvážený rozvoj regionů
- Ø vytvoření předpokladů pro kooperaci s tuzemskými i zahraničními
- Ø logistickými operátory (3PL, 4PL)
- Ø podpora malého a středního podnikání v oblasti logistiky
- Ø vytvoření podmínek pro rozvoj city-logistiky v českém prostoru
- Ø prostor pro nabídku širokého spektra logistických služeb
- Ø možnost snížení celospolečenských nákladů, a spotřebitelských cen
- Ø snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí a veřejné zdraví





# Oblasti podpory logistiky z veřejných zdrojů

- Ø příprava v oblasti územního plánování: *doporučení pro alokaci VLC*
- Ø výkupu pozemků pro budování VLC
- Ø rozvoj strategických VLC ve vazbě na transevropskou dopravní síť a páteřní dopravní proudy v ČR a střední Evropě včetně jejich zasíťování a napojení na dopravní infrastrukturu
- Ø revitalizace stávajících kontejnerových terminálů a logistických center v opodstatněných případech (např. podpora přeměny železničních stanic a přístavů na multimodální logistická centra (uznatelné náklady dílčích projektů např. zavlečkování stávajícího log. centra)
- Ø napojení stávajících logistických center s vazbou na silniční dopravu na páteřní infrastrukturu – dálnice, železnice
- Ø nákupu speciálních překladních mechanismů
- Ø implementace dopravní telematiky a informatiky v procesu podpory rozvoje, řízení a organizování logistických center
- Ø aplikace dopravní telematiky pro řízení a usměrňování dopravních a přepravních proudů ve prospěch logistických procesů
- Ø podpora vzdělávání lidských zdrojů v oblasti logistiky
- Ø marketing – popularizace a publicita



## Potenciální příjemci podpory logistiky z veřejných zdrojů

- Ø developeři a vlastníci logistických nemovitostí
- Ø logističtí operátoři pokud jsou vlastníky nemovitostí
- Ø dopravní firmy/SŽDC/ČD/provozovatelé přístavů
- Ø subjekty státní a veřejné správy na úrovni regionů/statutárních měst

**Partneři procesu: MD, MPO, MMR kraje a další**



# Logistická centra v rámci ČR

- ∅ současní logistická centra jsou především v soukromém vlastnictví, jejich umístění není vždy optimální na okrajích městských aglomerací a hlavních silničních tahů
- ∅ oproti VLC zajišťují obvykle menší část služeb (především skladování a následnou distribuci)
- ∅ využívají pro návoz především silniční dopravu a jen v minimální míře ostatní druhy dopravy
- ∅ obvykle neřeší operace navazující na výrobu, spotřebu, potřebu regionů resp. dalších subjektů



# Veřejné logistické centrum VLC

- Ø VLC je, podle definice uvedené v Operačním programu doprava, místo určené pro koncentraci nabídky širokého spektra logistických služeb včetně kombinované dopravy, ve kterém je možno zajistit obsluhu minimálně dvěma druhy dopravy (silniční/železniční/letecká/vnitrozemská vodní)
- Ø předpokladem pro vznik, resp. umístění je existence dostatečných výrobních resp. spotřebních kapacit a na kapacitní dopravní strukturu
- Ø veřejným zájmem je dokonalá a efektivní dopravní obsluha konkrétního území a maximální snížení negativních vlivů na životní prostředí
- Ø provozovatel VLC je povinen zájemci umožnit využívání všech služeb VLC a to za nediskriminačních podmínek a sjednanou cenu
- Ø před zahájením provozu VLC je jeho provozovatel povinen zveřejnit smluvní podmínky, ceník a rozsah poskytovaných služeb



# Přínosy VLC pro region, město a stát

- Ø existence VLC v regionu umožní rozvoj a optimalizaci služeb zákazníkům
- Ø vytvoří efektivní obsluhu pro jak pro stávající průmysl, tak pro průmyslové zóny a malé a střední podnikatele
- Ø s ohledem na nezbytnou optimalizaci svozu i rozvozu přispívá v konečném důsledku ke snížení škodlivých vlivů na životní prostředí. Může se stát vhodným nástrojem pro City logistiku
- Ø příspěvek ke zvýšení zaměstnanosti a prosperity regionu



# Rozhodování o umístění VLC

K dosažení žádaného efektu a možnosti poskytování kvalitních služeb je nezbytné:

- Ø zapojit místní samosprávu do rozhodování o záměru
- Ø předem záměr projednat s představiteli MŽP
- Ø informovat místní iniciativy a zdůraznit přínosy (ale nezamlčovat případné negativní vlivy)
- Ø zvolit optimální umístění (viz výše)
- Ø rozhodovat s perspektivou možnosti postupného rozšiřování centra – mít vytvořen prostor pro další rozvoj (např. VLC Budapešť 120 ha, Gratz 100 ha )



# Zdroje financování VLC

Obvykle je financování VLC vícezdrojové:

## 1. Z veřejných zdrojů (ze SR, rozpočtu kraje, města, regionu)

- ∅ náklady spojené s výkupem, resp. pronájmem pozemků
- ∅ budování inženýrských sítí
- ∅ přístupové cesty a příjezdové komunikace na dálnici
- ∅ koleje pro technologické práce související s příjezdem a odjezdem vlaků
- ∅ podpora soukromého sektoru podle možností (zařízení ...)

## 2. Zapojení privátního kapitálu

- ∅ výstavba vlastních objektů (s podporou....)
- ∅ vnitřní technologická zařízení
- ∅ IT apod.

## 3. Využití financování ze zdrojů EU



# Spolupráce provozovatele VLS a společností poskytující logistické služby

Komplexní provoz VLC obvykle zajišťuje účelově vytvořená společnost složená ze subjektů podílejících se na financování

- ∅ např. operátoři logistických služeb
- ∅ kraj
- ∅ město
- ∅ další subjekty (přepravci, výrobci ...)

Variantou může být i samostatná společnost založená za účelem provozování VLC a poskytování specializovaných služeb uživatelům, případně může nastat situace, především v první etapě provozu VLC, že jednotliví poskytovatelé služeb fungují paralelně vedle sebe a ve své režii zajišťují samostatně celý komplex služeb požadovaných zákazníkem a činností vyplývajících ze zabezpečování vlastního provozu.





# Podíl státní správy na budování VLC

V návaznost na schválenou dopravní politiku ČR je důležité zapojit do přípravy a realizace projektu VLC i nižší články státní správy a realizovat ho v návaznosti na modernizaci infrastruktury regionu, města a modernizaci dopravní obsluhy s citlivým přístupem k životnímu prostředí.

Odborně fundované budování VLC je základním předpokladem pro optimalizaci přepravy zboží a napojení regionů na rozhodující evropskou dopravní síť. Jejich úspěšné fungování do značné míry ovlivní přerozdělení dopravní práce, nezbytnou manipulaci a další související činnosti a vytvoří podmínky pro efektivní kooperaci v rámci logistických řetězců.

Výhodná geografická poloha ČR, vybudovaná infrastruktura a nezbytná kvalifikovanost pracovníků dávají regionům značnou záruku na zachování kvalifikované činnosti s vysokou přidanou hodnotou i v případě strategických změn v oblasti průmyslu.





# Děkuji za pozornost

Toto byla prezentace  
Ing. Miroslava Rumlera, CSc.

603 446 106

V prezentaci jsou použity údaje MD ČR a z prezentací ing. O. Jaška a A. Bartončíka