

# Dopravněpolitický proces a nákladní doprava s uplatněním principu „komodality“

Nákladní doprava je jedním z klíčových segmentů ekonomiky. Je totiž nezastupitelným článkem logistického řetězce zajišťujícího optimalizovanou distribuci výrobků, ale současně je sama zákazníkem – příjemcem zboží a služeb, paliv a energií, lidské práce.

Není proto divu, že v politické rovině je nákladní dopravě věnována velká pozornost a na celoevropské i národní úrovni vznikla a je postupně naplňována celá řada strategických dokumentů. Jejich společným základem je princip „komodality“, tedy volání po účelném využívání různých druhů dopravy tak, aby výsledná přeprava byla realizována co nejúsporněji z celospolečenského hlediska, tedy s minimalizací času, nákladů a dopadů na životní prostředí. Východisko je jasné – zboží lze a je vhodné dopravovat i jinak než po silnici, ač se to tak mnohým lidem vzhledem k neustále rostoucímu podílu silniční dopravy na přepravním trhu jeví. Každý z druhů dopravy má svá specifika, která ho při optimálně nastavených vnějších podmínkách předurčují k uplatnění v určité části přepravního trhu.

## EVROPA STANOVÍ ZÁKLADNÍ PRINCIPY

Mám-li jen stručně připomenout základní evropské dokumenty v oblasti dopravní politiky, je třeba se zmínit o Sdělení Evropské komise *Program nákladní dopravy EU: Zvýšení účinnosti, integrace a udržitelnosti nákladní dopravy v Evropě*. Z něj pak vycházejí iniciativy *Akční plán pro logistiku nákladní dopravy*, *Sdělení o železniční síti za-*

*měřené na nákladní dopravu a Sdělení o evropské přístavní politice*.

*Politika TEN-T* se zabývá rozvojem dopravní infrastruktury všech druhů dopravy a v těchto dnech probíhá celoevropská diskuse nad její budoucí podobou. Je nutné zdůraznit, že do dopravních sítí jsou zahrnuta i zařízení zajišťující vzájemná propojení jednotlivých druhů dopravy – námořní a vnitrozemské přístavy, letiště, terminály kombinované dopravy a ostatní terminály nezbytné pro zajištění přeprav využívajících více druhů dopravy.

Ale pojďme domů! Z národních strategických dokumentů je důležitý *Národní program reformy ČR 2008 - 2010* (Lisabonská strategie), který o dopravní logistice říká: „Pro oblast infrastruktury terminálů multimodální dopravy a veřejných logistických center se v současné době připravuje Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů a v jejím rámci i Program na podporu multimodální dopravy. Multimodální terminály a veřejná logistická centra umožní optimální využívání jednotlivých druhů dopravy s ohledem na udržitelný ekonomický růst“.

Dopravní logistika je rovněž jedním z hlavních cílů *Dopravní politiky ČR pro léta 2005 – 2013*. Její cíle jsou rozpracovány dokumentu *Podpora logistiky z veřejných zdrojů*, který je připravován na základě

programového cíle vlády č. 05.03 - Program podpory kombinované dopravy a program výstavby veřejných logistických center s veřejnou podporou.

## VEŘEJNÁ LOGISTICKÁ CENTRA OTEVŘEME VŠEM

Logistický přístup umožňuje optimalizovat přepravní procesy jako celek. Veřejná logistická centra se mají stát místy soustřeďujícími nabídku širokého spektra logistických služeb všem zájemcům na nediskriminačním principu, přičemž bude zajištěna obsluha minimálně dvěma druhy dopravy (vždy silniční a železniční dopravou a podle místních podmínek i vnitrozemskou vodní a leteckou dopravou). Velmi důležitou předností těchto center má být (nediskriminačním přístupem umožněné) otevření distribučních a logistických procesů pro malé a střední podniky, což může výrazně posílit jejich konkurenceschopnost na evropském trhu. Zatím totiž až na výjimky nemají k soukromé logistice přístup.

Logistická centra u nás dosud vznikala v naprosté většině pouze s napojením na silniční a dálniční infrastrukturu, což přispívá k nárůstu kamionové dopravy a k postupnému poklesu využívání dopravy železniční, kombinované a vodní se všemi negativními důsledky, které z toho vyplývají. Aby bylo možné efekty logistiky optimalizovat, je nezbytné usměrnit její rozvoj. Z hlediska minimalizace negativních vlivů dopravy je potřebné docílit co největší koncentraci přepravních proudů. Z hlediska uživatelů logistiky (průmyslové a obchodní firmy) je třeba zajistit, aby logistická centra byla umístěna tam, kde bude vysoká poptávka po jejich službách.

Zmíněný dokument *Podpora logistiky z veřejných zdrojů* proto definuje kritéria pro umístění jednotlivých veřejných logistických center, přičemž samotný výběr lokalit je navržen ve dvou krocích. Prvním je výběr regionů, ve kterých je největší poptávka po logistických službách, ve druhém kroku jde pak o výběr optimální lokality v rámci vybraného regionu s ohledem na využití území a zajištění napojení na infrastrukturu silniční, železniční (a dle místních podmínek i případně vodní a letecké) dopravy. Dokument předpokládá klíčovou úlohu soukromého sektoru a samosprávy při realizaci projektů, přičemž úlohou státu je proces podpořit finančně a metodicky. Popsány jsou samozřejmě další nutné realizační kroky a podmínky pro udělení podpory z veřejných zdrojů, stejně jako struktura programů, které budou mít za cíl proces optimalizace logistiky podpořit.

Předmětem podpory logistiky se může stát celá řada technologických zařízení zajišťujících procesy v kombinované a multimodální přepravě, jako např. rekonstrukce objektů pro účely logistiky, nákup technologie na efektivní překládku mezi silnicí a železnicí, výstavba železničních vleček, manipulačních a odstavných ploch atd.



## NĚKTERÉ PROGRAMY JIŽ BĚŽÍ

Program *Podpora revitalizace železničních vleček* je již schválen, první výzva byla vyhlášena v loňském roce. Jde o program, který je spolufinancován z Evropského regionálního rozvojového fondu prostřednictvím Operačního programu Doprava, prioritní osy 6.1.

Program *podpora kombinované dopravy ČR na období 2005 – 2010* byl po notifikaci schválen Evropskou komisí. Jedná se o program financovaný pouze z národních prostředků. V letošním roce je pro něj vyčleněno 50 mil. Kč, jejichž využití na kvalitní projekty ovšem bude letos obtížné vzhledem k současné hospodářské krizi, která aktivitu soukromého sektoru je dočasně snížila.

Ministerstvo dopravy zároveň připravuje nový program *Program multimodální dopravy na období 2010 – 2015*. Program by měl navazovat na předchozí zmíněný program. Předmětem spolufinancování z veřejných zdrojů budou jen ty projekty, které významně pomohou ke vzniku nebo rozšíření multimodálních center a terminálů anebo k posílení úlohy multimodální dopravy obecně a přispějí ke zlepšení podmínek životního prostředí a lidského zdraví.

Pro účely rozvoje logistiky se rovněž se počítá s částečným využitím *Programu na podporu podnikatelských nemovitostí a infrastruktury*, o jehož dalším pokračování se rozhoduje na Ministerstvu průmyslu a obchodu, které je jeho garantem. Předpokládá se prodloužení programu do roku 2011.

Na podporu multimodální dopravy je zaměřen také evropský program *Marco Polo II*, jeho velmi přísné podmínky kladené na žadatele jej však předurčují pro velké celoevropské projekty nebo pro projekty týkající se velkých států. V současnosti se proto jedná o zmírnění těchto podmínek, které by zvýšilo možnosti využití programu i pro projekty s českou spoluúčastí.

Na závěr je třeba se ještě zmínit o tom, že veřejný a soukromý sektor v oblasti logistiky nákladní dopravy úzce spolupracují. K tomu byl ustanoven Expertní tým pro logistiku, jejímž členy jsou zástupci Ministerstva dopravy, Ministerstva průmyslu a obchodu, Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva životního prostředí, Svazu dopravy, České logistické asociace, Svazu spedice a logistiky, Univerzity Pardubice a Fakulty dopravní ČVUT. V tomto pracovním týmu jsou projednávány všechny připravované dokumenty týkající se logistiky nákladní dopravy, a to již v procesu jejich zpracování. Je tak zajištěna zpětná vazba mezi centrálními orgány a zástupci podnikatelské sféry. ■

*Ing. Vít Sedmidubský*

*Odbor dopravní politiky a životního prostředí  
Ministerstvo dopravy ČR*

*Ing. Vít Sedmidubský po absolvování Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině pracoval v Dopravním rozvojovém středisku a potom jako vedoucí sekce koncepce dopravy v Centru dopravního výzkumu. V současné době pracuje na Ministerstvu dopravy na Odboru dopravní politiky a životního prostředí. Zabývá se přípravou hlavních strategických dokumentů resortu doprava – dopravní politikou, koncepcí rozvoje dopravních sítí (včetně sítí TEN-T) a koncepcí dopravní logistiky.*

# Transport Policy Process and Freight Transport Applying the Comodality Principle

Freight transport is one of the key segments of the economy. It's because it forms an irreplaceable link of the logistic chain assuring optimised distribution of products, but it is at the same time a customer: a recipient of goods and services, fuel and energy, labour.



*Having graduated from the Transport and Communications University in Žilina, Ing. Vít Sedmidubský worked in the Transport Development Centre and later as the head of the Transport Conception Department in the Transport Research Centre. Today he works for the Ministry of Transport, the Department for Transport Policy and Environment. He is responsible for preparation of key strategic documents for the transport sector: transport policy, conception of transport network development (including TEN-T networks) and transport logistics conception.*

No wonder freight transport enjoys a lot of attention on the political level, and a number of strategic documents have been prepared and gradually implemented on both the national and European level. Their common base is the principle of "comodality", which means calling for rational use of various transport modes, so that the resulting transport is realised in the most economical way from the all-society point of view, i.e. minimising time, costs and environmental impacts. The starting point is clear – it is possible and suitable to transport goods by other modes than road transport, despite the fact many people think differently in view of the continuously growing share of the road transport in the transport market. Every transport mode has its specific features that under optimally set external conditions predestine it for use in a specific part of the transport market.

## EUROPE DEFINES BASIC PRINCIPLES

To briefly summarise the basic European documents in the field of transport policy, it is necessary to mention the Communication from the European Commission *The EU's freight transport agenda: Boosting the efficiency, integration and sustainability of freight transport in Europe*. It is the base for the initiatives known as the *Freight Transport Logistics Action Plan*, *Communication on Rail Network Giving Priority to Freight* and *Communication on Ports Policy*.

*TEN-T Policy* deals with development of transport infrastructure of all transport modes and at present a pan-European discussion is being held on its future. It should be stressed that transport networks include facilities securing interconnection of individual transport modes: sea and inland ports, airports, combined transport terminals and other terminals necessary for transport operations using several transport modes.

But let's go back home! Out of the national strategic documents, it is important to mention the *National Reform Programme of the Czech Republic for 2008-2010 (Lisbon Strategy)*, which says about transport logistics: "In the area of infrastructure of multimodal transport terminals and public logistics centres, a Strategy for the Support of Logistics from Public Funds is being prepared, and within its scope also a *Multimodal Transport Support Programme*. Multimodal terminals and public logistics centres will enable the optimum utilization of individual modes of transport in regards to sustainable economic growth".

Transport logistics is one of the main objectives of the *Czech Transport Policy for 2005 – 2013*. Its objectives are specified in the document *Support of Logistics from Public Funds*, which is being prepared based on the government programme objective no. 05.03 – the programme of support of combined transport and the programme of construction of public logistic centres with public support.

## WE WILL OPEN LOGISTIC CENTRES TO ALL

The logistic approach enables transport processes to be optimised as a whole. Public logistic centres are meant to become places



concentrating the offer of a broad range of logistic services for all interested based on a non-discriminatory principle, while such centres will be served by at least two transport modes (in every case road and railway transport and – depending on local conditions - also inland water transport and air transport). A very important advantage of those centres should be opening of distribution and logistic processes to small and medium enterprises (thanks to the non-discriminatory principle), which can considerably strengthen their competitiveness on the European market. They have not had access to private logistics so far, with only minor exceptions.

In our country logistic centres have been mostly connected only to the road and highway network, which contributes to the growth of the truck transport and a gradual decrease in the use of railway transport, combined and water transport, including all its negative effects. To be able to optimise the effects of logistics, it is necessary to regulate its development. In terms of minimising of negative effects of transport it is necessary to reach the highest concentration of transport flows possible. From the point of view of logistics users (industrial and commercial companies) logistic centres should be located in places where high demand for their services prevails.

That is why the above mentioned document *Support of Logistics from Public Funds* defines criteria for location of individual public logistic centres, while actual selection of localities has been proposed into two stages. The first stage is selection of regions in which the highest demand for logistic services prevails, the second stage covers selection of an optimal location within the selected region in view of land utilisation and connection to the road, railway (and depending on the local conditions possibly also water and air) transport. The document presumes a key role of the private sector and local governments in implementation of projects, while the state's role is to support the process financially and

methodologically. The document naturally describes other implementation stages and conditions for granting of support from public resources, as well as the structure of programmes aiming to support the logistics optimisation process.

A range of technological facilities securing processes in combined and multimodal transport can become a subject of logistics support: for example renovation of buildings for the purpose of logistics, purchasing of technology for efficient transshipment between road and railway, construction of railway sidings, handling and lay-by areas, etc.

### SOME PROGRAMMES ARE ALREADY IN PROGRESS

The programme *Support of Revitalisation of Railway Sidings* has already been approved, the first call was published in the last year. It is a programme that is co-financed by the European Regional Development Fund through the Operational Programme Transport, priority line 6.1.

*The Programme Support of Combined Transport in the Czech Republic for 2005 – 2010* has been approved by the European Commission after notification. It is a programme financed solely from the national resources. 50 million Czech crowns have been allocated to it this year, however, using the money for quality projects will be difficult this year because of the current economic crisis that has temporarily suppressed activities of the private sector.

The ministry of transport has been at the same time preparing a new programme: *Programme for Multimodal Transport for 2010 – 2015*. The programme should follow the preceding, above mentioned programme. The subject of co-financing from public funds will be only projects that will significantly promote establishment or enlargement of multimodal centres and terminals or

strengthen the role of multimodal transport in general and contribute to improvement of environmental conditions and human health.

To support logistics development, it is also planned to partially use the *Programme for Support of Business Real Estates and Infrastructure*; its continuation has been currently discussed at the ministry of industry and trade, its guarantor. The programme is expected to be prolonged till 2011.

Multimodal transport is also supported by the European programme *Marco Polo II*, however, its very strict conditions applied to applicants predestine it for big pan-European projects or projects related to big countries. Alleviation of the conditions is being discussed at present, as it would improve possibilities to use the programme for projects with Czech participation.

In conclusion it should be mentioned that the public and private sectors work in close cooperation in the field of freight transport logistics. The Expert Team for Logistics has been established for that purpose, consisting of representatives of the Ministry of Transport, the Ministry of Industry and Trade, the Ministry for Regional Development, the Ministry of Environment, the Transport Union, the Czech Logistics Association, the Association of Forwarding and Logistics, the University of Pardubice and the Faculty of Transportation Sciences of the Czech Technical University. The working team discusses all documents related to freight transport logistics as early as in the phase of preparation. A feedback between central authorities and business sector representatives is secured in that way. ■

Ing. Vít Sedmidubský  
Ministry of Transport CR  
Department for Transport Policy and  
Environment