



# ELEKTRONICKÝ SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

## IX/2020

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS  
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

### Obsah:

#### City Logistika jako výzva pro nejbližší generaci logistiků

Úvod – flexibilní umístění distribučních center	str. 2
Best Practice – Svobodné město Hamburg	str. 3
Hnací síla trhu Kep	str. 4
Alternativa podzemní dopravy	str. 7
Závěr	str. 9

[info@svazspedice.cz](mailto:info@svazspedice.cz)

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1. pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: [www.svazspedice.cz](http://www.svazspedice.cz)

## TÉMA: CITY LOGISTIKA

Dobrá spolupráce a koordinace mezi obchodem a politikou má zásadní význam pro budoucí design logistiky uvnitř města. To platí pro technická řešení nebo koncepční přístupy i pro regulační rozhodnutí a správní záležitosti. Pokud je to zaručeno, lze implementovat také nové obchodní modely pro poslední a předposlední míli.

Prakticky všechny větší městské aglomerace řeší zásadní problém dalšího urbanistického rozvoje v souladu s nejnovějšími požadavky na kvalitu života, ochrany životního prostředí a maximální možnosti vyžití obyvatel spolu se zajištěním efektivního a bezporuchového zásobování městských zákazníků nejrůznějšími komoditami.

Když přijde na dodavatelský řetězec na poslední míli ve městě - ať už v nadcházejících nebo zavedených metropolích - faktory, jako je elektronický obchod, doručování ve stejný den, růst měst se současným nedostatkem prostoru, kontrola znečištění ovzduší a hluk z dopravy se staly nepostradatelnými. Stále častěji se diskutuje o online obchodování, ale nemělo by se zapomínat, že dodávka balíků představuje pouze část přesunutého objemu. Odhaduje se, že 70 procent pohybu zboží ve městě je způsobeno „stacionárním“ maloobchodem, obchodem, řemesly, stavbami, restauracemi a hotely. Pokud byly městské dodavatelské řetězce již dříve výzvou, v souvislosti s koronovou pandemií by otázka, jak se může zboží efektivně v městském prostoru pohybovat udržitelným a legálním způsobem. To se týká především možnosti center poskytnout logistickým společnostem prostor, který zvyšuje jejich efektivitu v městských oblastech.

### **Flexibilní umístění**

Předchozí přístup k distribuci zboží z hal před městské brány výhradně nákladními automobily již v budoucnu nebude fungovat snadno. Tato strategie jednoduše již nesplňuje budoucí požadavky poslední míle. Působivou alternativou jsou městská, flexibilně použitelná místa pro jemnou distribuci. Neexistuje ale žádný obecný typ městské struktury, která by zázrakem splňovala všechny požadavky. Je důležité například rozlišovat podle stupně automatizace, dopravních prostředků a inteligentního využití. Jelikož města obecně dovážejí mnohem více zboží, než vyvázejí, je nevyváženost dopravních toků velkou výzvou. Příchozí nákladní doprava představuje 40 až 50 procent nákladních kilometrů v městských oblastech, odchozí nákladní doprava však pouze 20 až 25 procent. Zbytek rozsahu se týká dodávek ve městě. To má za následek vysoký podíl prázdných cest, které je třeba snížit pomocí inteligentních konceptů.

Tyto koncepty zvýší poptávku po místním logistickém prostoru s nejrůznějšími požadavky:

- Manipulační zařízení, ve kterých je zboží přeloženo na ekologické dopravní prostředky. Takové systémy již například existují v několika městech ve Francii.

- Konsolidační centra s několika uživateli, kde lze balíčky od několika odesílatelů poskládat tak, aby nedocházelo k více cestám. Například v loňském roce dodala společnost Gnewt Cargo v Londýně 2,6 milionu balíků s nulovými emisemi. Síťová logistika bude v budoucnu schopna optimalizovat odpovídající efekty.
- Místní umístění pro centra plnění poslední míle, včetně centralizovaných center pro doručování online objednávek založených na principu Click & Collect, například na nádražích a stanicích metra.
- Multimodální logistické platformy a alternativní způsoby dopravy, jako jsou ty, které byly zavedeny v Paříži s železničním a silničním spojením. Jedním z příkladů v Německu je trimodální logistické centrum Behala v berlínském Westhafenu.
- Vícepodlažní logistické nemovitosti, protože tam, kde je nedostatek prostoru pro stavbu logistických hal, musíte myslet vzhůru. V Německu je to sice stále výjimka, ale již funkční u projektů Segro v Mnichově (generace 1) nebo společnosti Four Parx v Hamburku (generace 2). Francie je již dále, například s Entrepôt Ney na třech úrovních nebo podzemními zařízeními na nedostatečně využívaných parkovištích. Jeden z nich se nachází v Paříži v centru města pod Place de la Concorde. Používá se k manipulaci a doručování balíků.

V České republice byl v roce 2018 na tuto oblast vypsan projekt řešení Smart City pro Ministerstvo dopravy ČR agenturou TAČR. I přes malý počet zájemců o vypracování návrhů řešení (mimořádně šlo o poměrně štědře dotovaný záměr) byla týmem VŠE v Praze, katedry logistiky vypracována studie nabízející základní nástroj pro stratifikaci jednotlivých měst dle jejich velikosti a k nalezení optimalizovaného řešení odpovídajícího této velikosti cestou Best Practice srovnání s obdobnými městy v (západní) Evropě. Zde nabízíme srovnání s městem, které má kromě srovnatelné velikosti s českou metropolí ještě jednu výhodu – jde o partnerské město Prahy – tedy **německý Hamburk**.

V Hamburku existuje mnoho modelových projektů pro městské dodávky. V nadcházejícím roce se hanzovní město má stát vzorovým plánem metropolitní logistiky pro další regiony na mezinárodní akci IST. To řekl Lutz Birke, vedoucí kanceláře „Port and Innovation“ v Úřadu pro ekonomiku, dopravu a inovace. Probíhají například pilotní projekty, které testují okamžité a dočasné uvolnění zón prostřednictvím načítání aplikace. Odpovídající oblasti jsou blokovány sloupky a mohou být v určitých časech odblokovány poskytovateli přepravních služeb.

### **Malý regulační zásah**

Pokud jde o návrh dopravy ve městě v Hamburku, lidé chtějí být co nejvíce zdrženliví regulačními zásahy. „Pokud je to možné, chceme se obejít bez předpisů a spoléhat se na

inovativní přístupy poskytovatelů logistických služeb a poskytovatelů elektronického obchodování. Již dnes jsou k dispozici řešení, která umožňují zatraktivnit vnitřní města z hlediska dopravy bez zásahu vlády, "zdůraznil Birke. "Zaměřujeme se na to, abychom zajistili, že zvítězí inteligentní řešení." Pokud provedeme nebo podpoříme regulační zásahy, pak pouze ke zlepšení situace pro co největší počet účastníků trhu - od občanů po poskytovatele balíkových služeb. "

Obraz vnitřních měst se pravděpodobně v budoucnu změní. „S výjimkou obchodu s potravinami je tradiční pokrytí stacionární poptávky na ústupu,“ uvedl Ulrich Binneböbel, expert na logistiku z Německé maloobchodní asociace. Motivace k návštěvě centra města klesá, existuje nadbytek prostoru a nedostatek investic do stávajících lokalit. Nakonec jsou obchody blízko, město je ohroženo dezertifikací. Jeho závěr: stacionární maloobchod musí znovu objevit sám sebe.

Pro města a metropole je efektivní a udržitelná městská logistika velkou výzvou. V posledních několika letech počet balíků rychle vzrostl kvůli vzkvétajícímu elektronickému obchodování. V průběhu koronové pandemie se trend výrazně zesílil - zejména prudce vzrostl počet domácností, které nakupovaly prostřednictvím elektronického obchodování, a podle původních odhadů po odeznění protipandemických opatření neklesnou zpět na předchozí úroveň. Významně vzrostl zejména online obchod s potravinami, léky a drogistickými předměty. Obce nyní musí přijmout inteligentní opatření a neprodleně je implementovat, aby byly dopravní a emisní problémy řešeny udržitelným způsobem.

Úkol pro podniky a obce zajistit spolehlivé dodávky zboží bude proto v budoucnu ještě náročnější než dnes. Dopravní zácpy, vysoké emise a hlukové znečištění snižují kvalitu života obyvatel měst a musí být uvedeny do souladu se zájmy místních podniků a spotřebitelů. Toto dilema lze vyřešit, pouze pokud bude důsledně řešen otevřený dialog se zúčastněnými stranami a zprostředkování mezi různými zájmy. Zejména pro logistiku na poslední míli jsou nutná konkrétní proveditelná řešení ve prospěch občanů a ekonomiky - a jak ukazuje minulost, jsou také možná, existuje řada příkladů - například proveditelnost více uživatelů spolku Mikropodniky na dolním Rýně.

Podíl B2B se podle kvalifikovaných odhadů zásilek zvýší o **> 30 procent** .

### **Hnací síla trhu Kep**

Mezi klíčové hráče při navrhování městské logistiky patří společnosti Kep a poskytovatelé logistických služeb. Jsou hybnou silou technologií a logistických řešení. Existuje řada iniciativ a programů financování pro realizaci projektů městské logistiky, ale ty se často vyznačují rozsáhlými a složitými byrokratickými formalitami. Kromě toho jsou společnosti Kep a poskytovatelé logistických služeb zásadně v konfliktu: Na jedné straně by měli a chtějí

implementovat logistiku pro obchodní a soukromé zákazníky s vysokou úrovní služeb efektivně a udržitelně, jak je to možné. Na druhé straně se zvyšuje tlak konkurence, nákladů a konkurence. Z tohoto důvodu neustále zvažují výhody účinnosti a skutečné vyhýbání se emisím.

Očekávání Kep a poskytovatelů logistických služeb pro politiku a správu vypadají odpovídajícím způsobem. Chtějí být více zapojeni a zohledňováni při plánování komerčního provozu i při plánování nových logistických oblastí a okresů. Základ pro udržitelnou městskou logistiku lze vytvořit, pouze pokud budou do agendy komor zařazena infrastrukturní opatření, jako jsou nakládací zóny a omezení přístupu, a v porovnání s potřebami poskytovatele logistických služeb.

Protože role správy i rolí obcí je pro návrh městské logistiky zásadní. V souladu s tím mohou jejich vlastní specializované výbory a členové rady pomáhat, kteří řídí a formují městskou logistiku místně, a zkoumat obchodní a doručovací provoz z různých perspektiv. Protože koncepce městské logistiky se stále velmi liší od obce k obci, pokud jde o odpovědné subjekty. A odpovědnosti se často pohybují od rozvoje podnikání až po plánovací kanceláře a stavební úřady. Pro designéry městské logistiky mimo obec je proto nalezení správné kontaktní osoby stále výzvou. Ideálním případem by byla agentura na jednom místě s vysokou úrovní odborných znalostí a silným mandátem, podporovaná angažovaným vůdcem města.

Růst objemu zásilek B2C se odhaduje dokonce až o **> 60 procent** .

### **Heterogenní síť aktérů**

Kromě již zmíněných zúčastněných stran hrají v procesu vyvažování zájmů a mediace rozhodující roli i další. Patří mezi ně průmyslové a obchodní komory i řemeslné komory, které jako představitelé ekonomiky mohou být silnými hnacími silami v kontextu městské logistiky. Průmysl, hospodářství a obchod usilují o rostoucí ekonomiku bez konfliktů. Majitelé nemovitostí a vývojáři projektů navrhují udržitelné (městské) logistické nemovitosti a přispívají k diskusi o uvolnění městských oblastí pro komerční využití. Kromě toho mohou odborné kanceláře a vědecké ústavy podporovat vývoj řešení a jejich implementaci i moderování v rámci heterogenní sítě aktérů. Nakonec je za legislativu odpovědný stát, federální vláda a EU.

Nakonec jsou zapotřebí konkrétnější projekty, aby bylo možné získat zkušenosti s probíhajícími operacemi a také k určení otázek přijetí ze strany potenciálních uživatelů. Vzhledem k tomu, že otázky týkající se povolení jsou často složité a zabraňují rychlé implementaci, je třeba použít volnost v zákoně o povolení a provést více pokusů o testování a „volnost“ by měla být vytvořena prostřednictvím iniciativ, které na určitou dobu umožňují určité testy na určitých místech. Jiní se mohou podílet na dobrých příkladech a osvědčené

implementaci ve městech, ale převod 1: 1 není možný, protože všechna města mají různé struktury. S tímto přístupem je možné v budoucnu rozvíjet náročnou oblast městské logistiky se ziskem a udržitelným způsobem správným směrem pro všechny zúčastněné strany.

### **Bývalé obchodní domy jako logistická skladiště**

Velké řetězce obchodních domů bojují stejně jako některé speciální řetězce. Zároveň se stále zvyšuje prodej v elektronickém obchodování - což je paralelní vývoj, kterému koronakrize dává další impuls. Bývalá místa obchodních domů by v budoucnu mohla sloužit jako překladiště nebo skladiště logistiky, ze kterých pochází část dodávek do města. Zásadní otázkou však je, zda je ziskové logistické řízení vůbec možné v souvislosti s cenou pronájmu těchto nemovitostí.

Ústředním bodem při hledání účinných řešení pro městské zásobování je spolupráce, například s poskytovateli služeb Kep. Existují přístupy, jako je sdílení mikrodepotů, které ukazují, že je to možné. Samozřejmě ale stále bude existovat konkurence. „Zdravá a spravedlivá soutěž je na poslední chvíli stále nutná a rozumná, aby bylo možné zaručit inovativní a pro zákazníka vstřícná logistická řešení,“ zdůraznil Gerd Seber, manažer odpovědný za městskou logistiku a udržitelnost DPD Německo. Promyšlená kombinace konkurence a spolupráce (spolupráce) - někdy zahrnující i města a obce - bude důležitým modelem do budoucna, jak sladit rostoucí objemy pozemků, přísnější předpisy a rostoucí urbanizaci.



Pro Davida Kleina, odpovědného za sektor dopravy a cestovního ruchu v auditorské společnosti KPMG, to má velký význam pro budoucnost logistiky uvnitř města. Zacházení s a

sdílení informací je zásadní. "Technicky vzato byly vytvořeny základy pro datovou ekonomiku založenou na spolupráci v systémech městské dopravy v kontextu inteligentního města," řekl Klein. V obchodním myšlení jednotlivých společností však chybí odpovídající inovace.

### **Zkušenost u partnera = Svobodné město Hamburk podporuje také projekt podzemní dopravy**

Druhé fórum laboratoří pro mobilitu v budoucnu jasně ukázalo, že jsou zapotřebí inovativní logistické koncepty z důvodu rostoucího přepravního provozu, touhy lidí po nabídkách mobility a výzvy udržení atraktivity vnitřních měst. Nejde o řešení, které ukazuje cestu do budoucnosti, ale spíše o kombinaci několika různých přístupů.

Obzvláště rozsáhlým přístupem je přeprava zboží v podzemí - projekt, který Smart City Loop již v testu uskutečnil. "Cílem velkých měst je zvýšit efektivitu, bezpečnost a ekologičnost mobility. Protože infrastruktura měst nebyla schopna růst s požadavky po mnoho desetiletí a dieselové nákladní automobily jsou ideálně udržovány mimo města, vyvinuli jsme koncept podzemní přepravy zboží," uvedl Christian Kühnhold, řídící partner společnosti Smart City Loop GmbH.



Zatímco mnoho měst již pracuje na obratu dopravy, zaměřuje se především na osobní dopravu a kontrolu rostoucího objemu přepravy z balíkového sektoru. „Jelikož tato oblast dopravy tvoří jen malou část z celkového objemu zboží ve městě, chybí celostní přístupy založené na zvážení celkového pohybu zboží,“ uvedl Kühnhold. Senát v Hamburku nedávno v prohlášení o záměru potvrdil svou podporu projektu Smart City Loop.

## **Studie prokazuje proveditelnost**

Jednou ze součástí řešení je podzemní dodávka a následná zpětná přeprava / likvidace odpadů pomocí potrubního systému. Developer projektu Four Parx v současné době buduje ve Wilhelmsburgu svůj první dvoupodlažní logistický objekt s přibližně 102 000 m<sup>2</sup> využitelné plochy. Při plánování této vlastnosti by měla být také zkontrolována možná integrace systému Smart City Loop. To dalo podnět ke studii proveditelnosti.

Studie se zaměřila na tři hlavní témata: dopravní systém, hledání vhodných oblastí pro výstavbu distribučních center a také ekonomická účinnost a dopady na životní prostředí, klima a dopravu. Předmětem šetření byly vhodné dopravní systémy, geologické a topografické požadavky, stavební techniky a právní posouzení, návrh a vybavení logistických nemovitostí, náklady na užívání a dopad na dopravu a životní prostředí.

Studie nyní dospěla k závěru, že řešení podzemní dopravy je technicky proveditelné a ekonomicky životaschopné, oznámila společnost. Systém navíc významně přispívá ke snižování emisí CO<sub>2</sub> a dopravního zatížení ve městě. Podle toho může být ve dvou nábojích prostřednictvím potrubního systému zpracována přepravní kapacita přibližně 2,7 milionu palet ročně - s možným 24hodinovým provozem po 300 dní. Podle Smart City Loop to odpovídá přibližně 540 000 přepravních jízd a znamená to úsporu CO<sub>2</sub> více než 10 000 t ročně.

## **Four Parx vyvíjí City-Hub**

Kromě nemovitosti Mach 2 vyvinula Four Parx také speciální logistickou nemovitost ve městě („City“), která zásobuje města na poslední míli. Podle vlastních informací společnosti by měla zapadat do městské krajiny, aby šetřila místo. Mělo by mít více než 12 000 m<sup>2</sup> užitného prostoru, který je rozdělen na šest podlaží. V rámci studie Smart City Loop byly rovněž zkoumány logistické procesy a postupy vyžadované v tomto uzlu, jakož i propojení podzemní přepravy zboží a byly vyvinuty s podporou specializovaných společností. K jemnému rozložení na poslední míli by měla být použita nákladní kola, e-skútry, elektrické nákladní vozy atd. Jinými slovy, dopravní prostředky, které budou v budoucnu povoleny v centrech měst.

## **Další plánované kroky**

Jako další krok nyní hamburské konsorcium naplánovalo různé plánovací přípravy na implementaci. Patří mezi ně identifikace potenciálních investorů pro stavbu trubky i pro hledání prostoru pro výstavbu městských uzlů / distribučních center v Hamburku-Mitte a - Altoně. „Po úspěšné implementaci řešení by mohla následovat další města v Německu a Evropě. Již probíhají rozhovory o provedení studií proveditelnosti,“ oznámil Smart City Loop.

Smart City Loop GmbH je společnost pro vývoj a implementaci městských dopravních systémů a digitálních služeb pro zásobování a likvidaci podzemního městského zboží na předposlední míli. Koncept „podzemního zásobování a likvidace odpadů ve městech“ byl zahrnut do



desetibodového plánu Federálním ministerstvem dopravy a byl oceněn Federálním ministerstvem životního prostředí SRN již v roce 2018.

---

A jak to bude u nás?

Dle zcela čerstvé zprávy MHMP bude v prostoru opuštěného parkoviště okolo bývalého nádraží Praha-Těšnov vybudován pilotní mikrohub, který poslouží pro převod většího objemu zásilek do přilehlého regionu Petrské čtvrti a Karlína, Holešovic a části Žižkova z větších nákladních vozů na místní, malá ekologická rozvážková vozidla (v první fázi zřejmě kola a elektrické tříkolky). Projekt by mohl být spuštěn ještě do konce roku.

Dále probíhají intenzivní konzultace o umístění základního / ch velkých veřejných překladišť pro obsluhu municipální oblasti Velké Prahy, s přípojkami na železnici z jedné strany a atrakčním obvodem umožňujícím bezpečný dojezd a návrat ekologicky poháněných nákladních vozidel na straně druhé. I zde je nutný vstup státní správy jako koordinátora případných soukromých investic tak, aby takové huby byly využitelné univerzálně, pro celý segment pražské city logistiky.

Obdobně i další větší města v zemi uvažují o využití poznatků z uvedeného projektu Smart City například využitím městské tramvajové sítě.

Konec VII. čísla

***Příjemné podzimní dny vám přeje Redakce SZ SSL***