

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

Studijní program: 6208 – Ekonomika a management

Studijní obor: Podniková ekonomika

NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V ČR

Railway Freight Transport in the Czech Republic

DP – PE – KPE - 200306

HELENA DRAGOŇOVÁ

UNIVERZITNÍ KNIHOVNA
TECHNICKÉ UNIVERZITY V LIBERCI



3146069342

Vedoucí práce: Doc. Ing. Josef Sixta, CSc.

Katedra podnikové ekonomiky, HF TU v Liberci

Konzultant: Ing. Tomáš Ťok,

SCHENKER spol. s r.o., Liberec

Počet stran: 55

Počet příloh: 2

Datum odevzdání: 23. 5. 2003

TECHNICKÁ UNIVERZITA V LIBERCI

Hospodářská fakulta

Katedra podnikové ekonomiky

Akademický rok: 2002/03

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

pro **Helenu D r a g o ň o v o u**

program č.	6208 M	Ekonomika a management
obor č.	6208 T	Podniková ekonomika

Vedoucí katedry Vám ve smyslu zákona č. 111 / 1998 Sb. o vysokých školách a navazujících předpisů určuje tuto diplomovou práci:

Název tématu: **Nákladní železniční doprava v ČR**

Pokyny pro vypracování:

Ve své diplomové práci se zaměřte na nákladní železniční dopravu v ČR z pohledu využití pro logistické činnosti. Porovnejte vývoj nákladní železniční dopravy v ČR s evropskou konkurencí.

Dále zpracujte návrh využití nákladní železniční dopravy pro její využití na konkrétní logistické činnosti. Svůj návrh ekonomicky zdůvodněte.

KPE / POE-PE
64.1. [3] o. p. v. l.

145/03H

Rozsah grafických prací:

50 - 60 stran textu + nutné přílohy

Rozsah průvodní zprávy:

Seznam odborné literatury:

PERNICA, P.: *Logistický management*. 1. vyd. Praha: Radix, 1998

SCHULTE, CH.: *Logistika*. 1. vyd. Praha: Victoria Publishing, 1994

CHRISTOPHER, M.: *Logistics*. London: Chapman & Hall, 1995

COYLE, J. J., BARDI, E. J.: *The management of business logistics*. 5th edition. St. West Publishing, 1996

časopis Logistika. Měsíčník pro dopravu, skladování, distribuci a balení. Economia Praha
časopis Transport. Economia Praha

Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. Josef Sixta, CSc.

Konzultant: Ing. Tomáš Ťok, SCHENKER spol. s r. o.

Termín zadání diplomové práce: 31.10.2002

Termín odevzdání diplomové práce: 23.5.2003

L.S.



doc. Ing. Ivan Jád, CSc.
vedoucí katedry

doc. Ing. Jiří Kraft, CSc.
děkan Hospodářské fak

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury pod vedením vedoucího a konzultanta. Byla jsem seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 o právu autorském, zejména §60 (školní dílo) a §35 (o nevýdělečném užití díla k vnitřní potřebě školy).

Beru na vědomí, že TUL má právo na uzavření licenční smlouvy o užití mé práce a prohlašuji, že souhlasím s případným užitím mé práce (prodej, zapůjčení apod.)

Jsem si vědoma toho, že užití své diplomní práce či poskytnutí licenci k jejímu užití mohu jen se souhlasem TUL, která má právo ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, vynaložených univerzitou na vytvoření díla (až do její skutečné výše).

Po pěti letech si mohu tuto práci vyžádat v Univerzitní knihovně TU v Liberci, kde je uložena, a tím výše uvedená omezení vůči mé osobě končí.

V Liberci dne 5. května 2003


Helena Dragoňová

Resumé

Tato diplomová práce se zabývá logistikou nákladní železniční dopravy v České republice a zjištěním možností a priorit potenciálních operátorů v této oblasti. V první části je popsána historie železniční dopravy a historie logistiky. Druhá část se zabývá situací na českém železničním trhu. Třetí část popisuje nákladní železniční dopravu v Evropě a situaci ve vybraných evropských zemích. Ve čtvrté části jsou obsažena teoretická východiska pro případové studie týkající se logistických služeb. V páté části jsou zdokumentovány tyto případové studie z osobního i písemného dotazování. V závěrečné šesté části jsou vyvozeny závěry a stanoveny priority jak potenciálních logistických operátorů v nákladní železniční dopravě, tak provozovatelů železniční dopravy.

Summary

This diploma paper deals with the logistics of the railway freight transport in the Czech Republic and finding of the possibilities and priorities of potencial operators in this branch. In the first part, there is described a history of the railway transport and a history of the logistics. The second part is about the situation in the Czech railway freight market. The third part describes the railway freight transport in Europe and the situations in chosen european countries. In the fourth part, there are implied teoretical basis for case studies relevant to logistics services. In the fifth part, there are documented these case studies from personal and written inquiries. In the final part, there are deduced solutions and determined priorities of potencial logistics and railway freight operators.

Poděkování

Na tomto místě bych chtěla poděkovat vedoucímu mé diplomové práce doc. Ing. J. Sixtovi, CSc. za konzultace, pomoc při hledání odborné literatury i při psaní tohoto textu. Dále bych chtěla poděkovat Ing. T. Ťokovi ze společnosti Schenker za ochotu, se kterou se mi věnoval a směřoval mou práci. A také bych chtěla poděkovat Ing. R. Ječnému ze společnosti Čechofracht a Ing. P. Rožkovi ze společnosti ČSKD Intrans za poskytnuté informace pro případové studie a čas, který mi věnovali.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ	8
ÚVOD	9
1. HISTORIE LOGISTIKY ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVY	10
1.1 Historie železniční dopravy na území ČR	10
1.2 Historie logistiky	11
1.2.1 Historie logistiky v ČR	13
2. SITUACE NA TRHU V ČR	14
2.1 Trh dopravy	14
2.2 Typy přepravních jednotek	18
2.2.1 Železniční vozy	18
2.2.2. Kontejnery	20
2.3 Kombinovaná doprava	22
2.3.1 Doprovázená kombinovaná doprava	22
2.3.2 Nedoprovázená kombinovaná doprava	23
2.4 Zboží vhodné pro přepravu po železnici	26
3. NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V EVROPE	31
3.1 Nákladní železniční doprava v Německu	34
3.2 Nákladní železniční doprava v Polsku	35
3.3 Nákladní železniční doprava ve Francii	36
3.4 Nákladní železniční doprava ve Velké Británii	37
3.5 Shrnutí poznatků o zmíněných evropských železničních společnostech	38
3.6 Priority železniční dopravy v EU do roku 2020	39
4. Logistické služby	42
4.1 Stupeň spolehlivosti dodání	42
4.2 Stupeň úplnosti dodávky	43
4.3 Ostatní služby zákazníkům	44
5. PŘÍPADOVÉ STUDIE	46
5.1 Čechofracht a.s., Praha	49
5.2 ČSKD INTRANS a.s., Praha	52
5.3 NH-TRANS s.r.o., Ostrava	55
5.4 Shrnutí informací od dotazovaných společností	56
6. PERSPEKTIVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY	61
6.1 Perspektiva nových logistických operátorů	61
6.2 Perspektiva provozovatele železniční dopravy	63
ZÁVĚR	64
SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY	65
SEZNAM TABULEK A OBRÁZKŮ	66
SEZNAM PŘÍLOH	67

Seznam použitých zkratek a symbolů:

CDZ	centrální databáze zásilek
CERVIS	centrální vozový informační systém
CIM	Mezinárodní smlouva o nákladní železniční dopravě
ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
ČSD	Československé dráhy
ČSN	Česká státní norma
DB	Deutsche Bahn (něm.) Německé dráhy
EDI	Electronic Data Interchange (angl.), elektronická výměna dat
EU	Evropská unie
EUR	euro, měnová jednotka Evropské unie
HDP	hrubý domácí produkt
ISO	Mezinárodní normalizační organizace
JIT	Just In Time (angl.), právě včas
MD	Ministerstvo dopravy
NEX	nákladní expresní vlak
PKP	Polské státní dráhy
RoLa	Rollende Landstrasse (něm.), doprovázená kombinovaná doprava (běžně se nepřekládá)
RVHP	Rada vzájemné hospodářské pomoci
SNCF	Národní společnost francouzských železnic
SRN	Spolková republika Německo
SSSR	Svaz Sovětských socialistických republik
tkm	tunokilometry
ŽSR	Železnice Slovenské republiky

ÚVOD

Nákladní železniční doprava patří mezi tradiční druhy dopravy, ačkoliv v posledních desetiletích je stále více vytlačována dopravou silniční. Každopádně má železnice oproti silnici některé výhody, díky nimž by bylo výhodné ji upřednostňovat. Mezi ty nejvýznamnější a obecně nejznámější přednosti patří větší bezpečnost a šetrnost k životnímu prostředí.

Cílem této diplomové práce bylo ověření a prohloubení teoretických poznatků získaných v průběhu studia na Hospodářské fakultě. Zejména se tento text zaměřil na oblast logistiky a podnikové ekonomiky. Z tohoto důvodu je zde obecně zmapován železniční trh v České republice a stav logistiky v této oblasti. A v souvislosti s tímto cílem je zde také popsána situace železniční dopravy v Evropě.

Výsledkem této diplomové práce je zpracování několika případových studií popisujících spokojenost zákazníků s logistickými službami poskytovanými v železniční dopravě. Z těchto studií jsou následně určeny priority potenciálních logistických operátorů a ekonomické vyhodnocení situace na českém železničním trhu.

Podnět k napsání práce na toto téma vznikl ve společnosti SCHENKER spol. s r.o., která se v době vzniku této myšlenky železniční dopravou nezabývala. Teprve ve velmi nedávné době zde vzniklo nové oddělení zaměřené přímo na přepravy po železnici. Tato práce byla tedy napsána ve spolupráci s touto společností a měla by ukazovat směr, kterým by bylo možno se v organizování logistiky v železniční dopravě vydat.

1. HISTORIE LOGISTIKY ŽELEZNIČNÍ PŘEPRAVY

1.1 Historie železniční dopravy na území České republiky

Historii železniční dopravy na našem území otevřela koněspřežní dráha České Budějovice – Linec dokončená roku 1832. Původní způsob dopravy, koňmi tažené vozy, neměl dlouhého trvání. První parostrojní železnici u nás se stala Severní dráha císaře Ferdinanda z Vídně na Moravu, do Slezska a Haliče, zprovozněná v letech 1839 – 1841.

Již v této době byl znám hospodářský a strategický význam železnic, proto byl 1. září 1845 zahájen pravidelný provoz osobních a smíšených vlaků na 252 km dlouhé olomoucko-pražské dráze. Jízdní doba poštovních vlaků mezi Prahou a Vídní tehdy byla 18 až 21 hodin.

Rozvoj železnic pokračoval. V letech 1880 - 1918 bylo v českých zemích vystavěno celkem 4489 km železnic. Po vzniku Československé republiky byla většina tratí začleněna do sítě Československých státních drah (ČSD). V tomto období již také začala být patrná konkurence automobilové dopravy, která začala výrazně sílit od 30. let 20. století. Tato konkurence, jakož i hospodářská krize bránily prosazení programu systematické modernizace ČSD.

Ve válečném období tvořily převážnou část objemu přepravy vlaky s municí, vojenské, vězeňské a židovské transporty. Po roce 1942 výrazně stoupala destrukce železniční sítě záškodnickými akcemi apod. Obnova železničních tratí byla zahájena až po II. světové válce, později došlo i k jejich rozšíření a k modernizaci vozového parku.

Únorové události roku 1948 znamenaly posílení západovýchodního přepravního směru. Rozsáhlá specializace výroby nejen ve vnitrostátním měřítku, ale i v rámci zemí RVHP vedla k trvalému růstu přepravních potřeb. Přispívala k tomu i orientace našeho národního hospodářství na hutnictví a těžký průmysl, které mají velkou energetickou náročnost a v našich podmínkách navíc vyžadovaly dovoz surovin ze zahraničí, především ze SSSR.

Politické a hospodářské změny po listopadu 1989 měly na železnici značné dopady. Odstraňování neefektivních výrob a přeprav, ztráta tranzitu ve směru na bývalou Německou demokratickou republiku a bývalou SSSR, válečný konflikt na jihovýchodě Evropy, jakož i vzrůstající konkurence automobilové nákladní dopavy odvedly od ČSD množství přepravečů. Rozdělení Československé federativní republiky k 1. 1. 1993 přineslo kromě zániku ČSD a vzniku samostatných Českých drah (ČD) a Železnic Slovenské republiky (ŽSR) také další oslabení železniční přepravy mezi českými zeměmi a Slovenskem.

Po několika desítkách let dominance západovýchodního směru začaly zejména díky tranzitní přepravě převládat severojižní dopravní proudy. Tato změna spolu se snahou o integraci ČR do evropských struktur přinesla nutnost urychlené modernizace hlavních tratí, které se mohou po dokončení stát vzhledem k výhodné zeměpisné poloze státu částí transevropských železničních koridorů. [17]

1.2 Historie logistiky

Někteří autoři spatřují zárodek logistiky v organizování výstavby pyramid ve starověkém Egyptě. Prokazatelně ji však uplatnil až v období Napoleonských válek v 19. století baron Antoine-Henri Jomini, francouzský generál švýcarského původu, když v „Náčrtu vojenského umění“ ustanovil „major général de logis“ jako důstojníky, kteří zajišťují ubytování a tábory pro útvary, určují pochodové směry při přesunech a upřesňují je podle místních podmínek.

V Evropě Jominiho myšlenky nedošly všeobecného přijetí, v USA však byly realizovány, zejména v oblasti vojenského námořnictva. Vytvoření racionálních a dobře fungujících přepravních řetězců pro zásobování zbraněmi, municí a dalších válečných potřeb bylo neobyčejně důležitým úkolem, zejména v období II. světové války.

Po II. světové válce byly vyvinuty matematické metody (např. operační plánování a lineární programování), které rychle přešly i do civilního sektoru. Počáteční období, zhruba

do roku 1950, je charakterizováno jako uplatňování dílčích realizací vzájemně nepříliš provázaných. V důsledku toho logistika nepřinášela zdaleka tak významné závěry jako v současné době.

V letech 1950 – 1970 obchod představoval zejména schopnost dobře nakoupit správné zboží a výhodně je prodat. Vlastní přepravě a problémům s tím spojeným byla věnována minimální pozornost. Teprve po roce 1970 se začíná logistika úspěšně rozšiřovat, a to nejen v USA, ale také v Evropě. Základem řešení logistiky byly vlastní distribuční systémy, brzy se však ukázalo, že součástí musí být i systémy informační a zejména ekonomické pohledy na celou činnost. [9]

Od 90. let je v popředí filozofie řízení dodavatelského řetězce. Prudký vývoj informačních a komunikačních technologií zesílil trend integrace logistiky a umožnil účinně řídit a kontrolovat procesy v materiálových tocích přesahujících podnik. [7]

Tab. 1 Vývoj logistiky

	Před 1970	1970 – 1990	Po 1990
Struktura průmyslu	Nezávislé společnosti	QEM poddodavatelé	Nadnárodní korporace
Předmět zájmu logistiky	Zboží	Materiálové toky	Logistické kanály
Ekonomický důraz	Nízké náklady	Redukce nákladů Růst výnosů	Souhrnné zaměření na redukci nákladů a růst výnosů
Pozice logistiky v managementu	V ostatních odděleních	Samostatné oddělení v podniku	Spojená funkce několika společností
Informační podpora	Telefon, dálnopis	Fax, interní počítačová síť	Internet, EDI, DSS, AI

zdroj: -, *Integrated advanced logistics for freight transport*. OECD 1996 France, str. 40

1.2.1 Historie logistiky v ČR

V České republice se logistika začala rozvíjet teprve po roce 1990. V předcházejícím období její praktická aplikace v zásadě neexistovala a pokud ano, tak pouze jako optimalizace úzce vymezených dopravních, skladovacích a zásobovacích procesů. S příchodem velkých zahraničních firem po roce 1990 se s prvními zmínkami o logistice, kterou se v té době v ČR zabývalo jen několik odborníků, začaly objevovat i první příklady její aplikace.

Od té doby se logistika značně rozvinula a i ryze české podniky si začaly uvědomovat, jaké výhody aplikace logistiky přináší. V ČR vzniká řada logistických center a řada podniků zabudovává logistické principy do svého systému řízení. Zatímco české firmy mohou při aplikaci logistiky přeskočit jedno stadium jejího vývoje, zahraniční subjekty mají výhodu ve finančním zázemí.

Aplikace logistiky představuje významnou konkurenční výhodu. Konečným efektem musí být konkrétní přínos pro zákazníka, který se projevuje příznivější cenou, komplexností uspokojení jeho poptávky, rychlostí a kvalitou servisu. V současné době je nutné logistiku chápat nejen jako nástroj k prokazatelnému zvyšování efektivity, ale i jako celkovou filozofii, které je třeba podřídít celý systém řízení firmy. [23]

2. SITUACE NA TRHU V ČESKÉ REPUBLICE

2.1 Trh dopravy

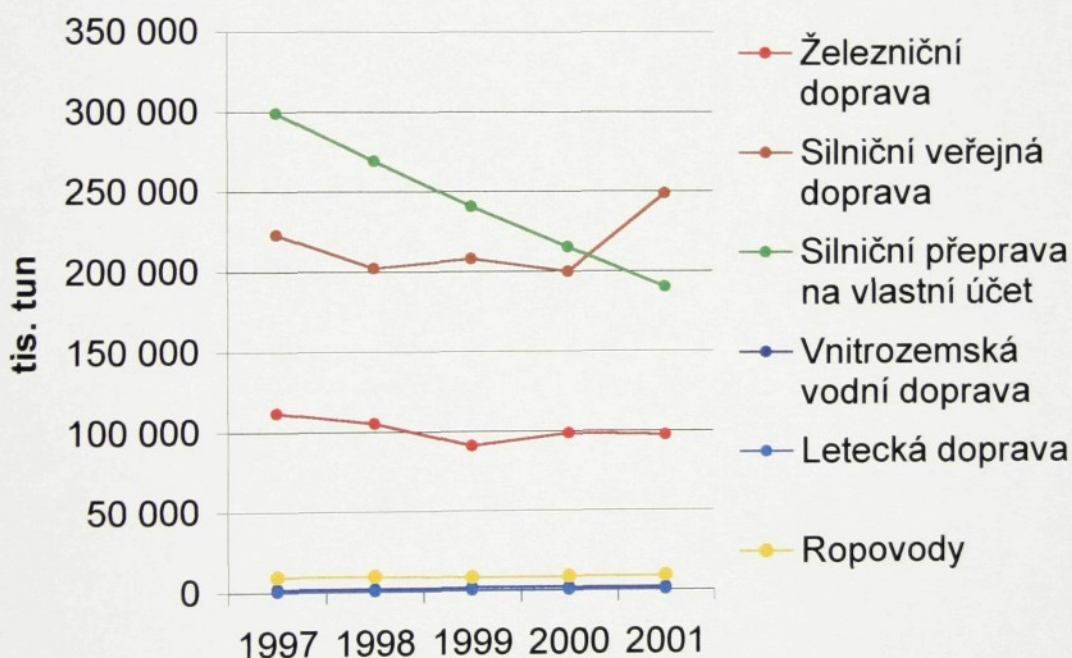
Doprava představuje souhrn činností, jimiž se uskutečňuje pohyb dopravních prostředků po dopravních cestách. Nákladní doprava znamená překlenutí prostoru nebo změnu místa přepravovaného zboží pomocí dopravních prostředků. Nákladní doprava má tři hlavní druhy: dopravu pozemní, vodní a leteckou. Nejrozsáhlejší z nich je doprava pozemní, která zahrnuje dopravu silniční a železniční. [9] Srovnání přepravních výkonů jednotlivých druhů doprav je v tabulce 2.

Tab. 2 Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	686 429	643 920	586 582	548 978	523 249	546 185
Železniční doprava	108 871	111 379	104 788	90 734	98 253	97 218
Silniční veřejná doprava	356 591	222 642	201 933	207 763	199 565	248 490
Silniční přeprava na vlastní účet	209 426	298 840	268 954	240 537	215 159	190 193
Vnitrozemská vodní doprava	4 441	1 828	1 678	1 877	1 906	1 594
Letecká doprava	18	14	13	17	19	16
Ropovody	7 083	9 217	9 217	8 050	8 346	8 674
Přepravní výkon celkem (v mil.tkm)	57 549	64 566	55 669	56 415	58 955	59 438
Železniční doprava	22 623	21 010	18 709	16 713	17 496	16 882
Silniční veřejná doprava	26 577	30 781	24 489	26 039	31 363	34 212
Silniční přeprava na vlastní účet	4 691	9 859	9 423	10 925	7 673	6 048
Vnitrozemská vodní doprava	1 348	783	915	913	773	606
Letecká doprava	33	27	56	30	38	29
Ropovody	2 276	2 106	2 078	1 795	1 612	1 661

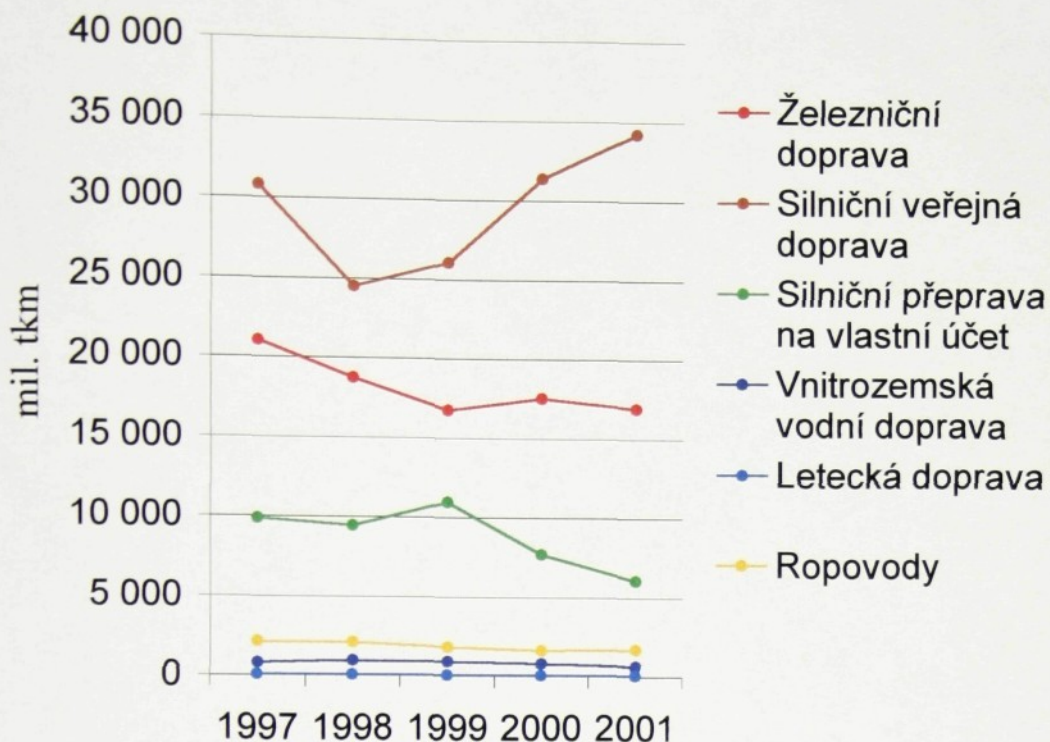
	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Průměrná přepravní vzdálenost celkem (km)	83,8	100,3	94,9	102,8	112,7	108,8
Železniční doprava	207,8	188,6	178,5	184,2	178,1	173,7
Silniční veřejná doprava	74,5	138,3	121,3	125,3	157,2	137,7
Silniční přeprava na vlastní účet	22,4	33,0	35,0	45,4	35,7	31,8
Vnitrozemská vodní doprava	303,6	428,1	545,2	486,3	405,5	380,3
Letecká doprava	1 906,0	2 004,6	4 236,2	1 747,0	1 994,0	1 816,6
Ropovody	321,3	228,5	225,5	223,0	193,1	191,5

zdroj: www.mdcz.cz



Obr. 1 Srovnání přepravy zboží v jednotlivých oborech dopravy (v tis. tun)

zdroj: vlastní zpracování podle tab. 2



Obr. 2 Srovnání přepravního výkonu jednotlivých oborů dopravy (v mil. tkm)
zdroj: vlastní zpracování podle tab. 2

Z předchozí tabulky i obrázků je patrné, jaký význam zaujímá železniční doprava mezi ostatními obory dopravy. První místo, tedy nejvyšší přepravní výkon i nejvíce přepraveného zboží, zaujímá silniční doprava. Druhá v pořadí je železniční doprava.

Z grafů je patrné, že silniční doprava je méně stabilní než železniční. Dala by se vysledovat paralela s vývojem hrubého domácího produktu, který od roku 1999 opět roste. Proto z těchto údajů lze vyvodit, že v železniční přepravě jsou převáženy zejména takové komodity, jejichž objem není příliš závislý na domácí spotřebě (např. uhlí atd.)

Nákladní i osobní železnice vlastní a provozuje stát ve formě Českých Drah. Plány do budoucna předpokládají transformaci ČD, což je dlouhodobý proces, který

probíhá již několik let. Hlavním úkolem této transformace je dosáhnout ekonomické efektivnosti ČD a posílit orientaci na zákazníka. [6] Následující dvě tabulky popisují přepravní výkony ve vnitrostátní i mezinárodní nákladní železniční dopravě.

Tab. 3 Vnitrostátní nákladní železniční doprava podle kategorií přepravní vzdálenosti (nejsou zahrnuty soukromé vozy)

	1997	1998	1999	2000	2001
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	57 187	51 075	43 229	46 040	45 196
0 - 50 km	12 248	12 794	10 946	11 117	11 373
51 - 150 km	17 356	15 214	11 644	13 204	13 166
151 - 300 km	18 421	15 445	13 768	14 586	13 914
301 - 500 km	8 191	6 846	6 218	6 557	6 167
501 km a více	972	776	653	575	577
Přepravní výkon celkem (v mil.tkm)	9 796	8 195	7 117	7 399	7 092
0 - 50 km	323	272	197	176	199
51 - 150 km	1 829	1 570	1 198	1 297	1 320
151 - 300 km	3 973	3 315	3 021	3 166	2 960
301 - 500 km	3 139	2 613	2 345	2 447	2 298
501 km a více	532	425	356	313	314

zdroj: www.mdcrcz

Tab. 4 Přeprava zboží po železnici (nejsou zahrnuty prázdné soukromé vozy)

	1997	1998	1999	2000	2001
Přeprava zboží celkem (v tis.tun)	111 379	104 788	90 734	98 253	97 218
vnitrostátní	57 187	51 075	43 229	46 040	45 196
mezinárodní celkem	54 192	53 713	47 506	52 213	52 022
v tom: vývoz	26 441	25 415	24 661	24 579	23 759
dovoz	21 942	22 053	17 627	20 908	21 167
tranzit přes ČR	5 809	6 245	5 218	6 726	7 095
Přepravní výkony (v mil.tkm)	21 010	18 709	16 713	17 496	16 882
vnitrostátní	9 796	8 195	7 117	7 399	7 091
mezinárodní celkem	11 214	10 514	9 596	10 097	9 791
v tom: vývoz	6 873	6 114	5 796	5 690	5 342
dovoz	2 763	2 725	2 333	2 587	2 597
tranzit přes ČR	1 578	1 675	1 467	1 820	1 852

zdroj: www.mdcrcz

2.2 Typy přepravních jednotek

Za přepravní jednotku se považuje jakýkoliv materiál tvořící jednotku způsobilou bez dalších úprav k přepravě. Přepravním prostředkem se rozumí technický prostředek, který spoluvytváří manipulační nebo přepravní jednotku a usnadňuje manipulaci nebo přepravu.¹

2.2.1 Železniční vozy

Železniční vozy pro nákladní dopravu jsou konstrukčně přizpůsobeny charakteru přepravovaného materiálu, přepravních jednotek – převážně II. a III. řádu - nebo těžkých a rozměrných kusů. Konstrukcí vozů je též determinován způsob provádění ložných operací. Podle konstrukce a počtu náprav jsou vozy rozříděny do skupin:

- zavřené (kryté) vozy:
 - zastřešená skříň chrání přepravovaný materiál před povětrnostními i jinými vlivy,
 - pro kusový materiál, včetně paletizovaného,
 - speciální zavřené vozy slouží k přepravě obilí a dalších druhů sypkého materiálu (tyto vozy mají střešní násypné otvory a výsypné zařízení i boční posuvné dveře),
- otevřené vysokostěnné vozy:
 - k přepravě sypkého nebo kusového materiálu, jako uhlí, rudy, šrotu, kameniva a dalších stavebních materiálů, polotovarů apod.
- otevřené nízkostěnné vozy:
 - vhodné pro přepravu rozměrných kusů a svazků materiálu, zejména hutního a stavebního, dřeva, strojírenských výrobků balených v přepravních obalech i nebalených včetně dopravních prostředků, zemědělských a stavebních strojů, celků a zařízení,

¹ PERNICA, P.: *Logistika – pasivní prvky*. VŠE Praha 1994, vyd. 1., str. 13

- plošinové vozy:
 - téměř výlučně k přepravě velkých kusů (např. kontejnerů),
 - jsou konstruovány bez vozové skříně, na spodek vozu je upevněna plošina, na níž je nakládán a k ní upevňován přepravovaný materiál,
 - mohou být vybaveny bočními klanicemi,
- oplénové vozy:
 - jsou to plošinové vozy opatřené oplénem (otočným vodorovným nosníkem uloženým ve středu vozu, který má na obou koncích po jedné sklopné klanici),
 - slouží k přepravě dlouhých kusů materiálu (např. kolejnice, klády atd.)
- výsypné vozy:
 - pro přepravu sypkého materiálu: uhlí, rud, drceného kamene, šterku nebo písku k velkým odběratelům, kde vykládaný materiál padá do podzemní jámky na vynášecí pásový dopravník
 - vozy jsou otevřené, kryté nebo s otevíratelnou střechou, některé mají v bočnicích dveře,
- nádržkové vozy:
 - pro přepravu kapalného nebo plynného materiálu,
- chladicí (termické) vozy:
 - pro přepravu potravin nebo materiálu vyžadujícího regulovanou teplotu během přepravy,
- hlubinové vozy:
 - speciální nákladní vozy pro přepravu rozměrných a těžkých kusů, jejichž výška nedovoluje přepravu na plošinových nebo otevřených nízkostěnných vozech (např. transformátorů, velkých strojů apod.)
- speciální vozy:
 - pro přepravu materiálu určitého typu: např. plošinové patrové vozy pro přepravu automobilů se zařízením pro zvedání a spouštění horních plošin. [13]

2.2.2 Kontejnery

Kontejnerizace je manipulační systém založený na používání kontejnerů jako prostředku pro vytváření velkých manipulačních jednotek, se kterými lze manipulovat při uplatnění příslušných mechanizačních zařízení. Kontejner je definován jako přepravní prostředek, většinou ve tvaru skříně s dveřmi, s objemem větším než 1 m³, překladatelný z jednoho druhu dopravního prostředku na druhý bez překládky materiálu, který se v něm přepravuje. Je zpravidla uzpůsobený pro stohování.

Nezbytným předpokladem pro použití kontejnerového systému je normalizace rozhodujících parametrů všech článků systému. Ty jsou zakotveny v příslušných mezinárodních doporučeních ISO a u nás v ČSN. Základní parametry kontejnerů řady ISO jsou uvedeny v tabulce 5. V Evropě se pro kusové zboží ve značném rozsahu používají kontejnery 1C, které jsou také převážným typem používaným v naší republice.

Tab. 5 Základní parametry kontejnerů řady ISO

Označení kontejneru	Rozměry (m)				Vnější výška (m)	Dveřní otvor (m)		Max. brutto
	Délka		Šířka			Šířka	Výška	hmotnost (t)
	Vnější	Vnitřní	Vnější	Vnitřní				
1A	12,192	11,998	2,438	2,	2,438	2,286	2,134	30,5
1AA	12,192	11,998			2,591		2,261	30,5
1B	9,125	8,931			2,438		2,134	25,4
1BB	9,125	8,931			2,591		2,261	25,4
1C	6,058	5,867			2,438		2,134	20,3
1CC	6,958	5,867			2,591		2,261	20,3
1D	2,991	2,802			2,438		2,134	10,2

zdroj: JINDRA, J.: *Obchodní logistika – učební skriptá*. VŠE Praha,

Praha 1992, vyd. 1., str. 84

Druhy kontejnerů jsou různé, systém jejich manipulace je však zásadně stejný. Kontejnery se dělí na:

- univerzální:
 - nejrozšířenější kontejner, který je tvořen ocelovým rámem opatřeným rohovými manipulačními prvky, výplň stěn je z ocelového plechu, podlaha je dřevěná,
 - dveře umožňují zajištění plombou,
 - vnitřní prostor má záchytky pro použití fixačních zařízení upevňujících zboží při přepravě,

Tab. 6 Přeprava velkých kontejnerů po železnici

	1997	1998	1999	2000	2001
Počet přepravených kontejnerů celkem	74 003	87 417	94 456	169 078	210 175
Vnitrostátní	*	*	*	*	45 183
mezinárodní celkem	*	*	*	*	164 992
V tom: vývoz	*	*	*	*	68 360
dovoz	*	*	*	*	69 699
tranzit přes ČR	*	*	*	*	26 933
Prázdné kontejnery (z celku)	*	*	*	*	34 828
Hrubé tuny celkem (v tis.)	1 899	2 227	2 449	2 901	2 773
Vnitrostátní	*	*	*	*	455
mezinárodní celkem	*	*	*	*	2 318
V tom: vývoz	*	*	*	*	963
Dovoz	*	*	*	*	952
tranzit přes ČR	*	*	*	*	402

* údaje nejsou k dispozici

zdroj: www.mdcr.cz

- izotermický:
 - uzavřený s regulovanou vnitřní teplotou - izolované, chladičí nebo chlazené, vyhřívací nebo vyhřívané, popř. s kombinovanou funkcí,
 - slouží k přepravě na velké vzdálenosti pro zboží, které vyžaduje určité vymezené tepelné podmínky,
- nádržkový:
 - určený pro tekuté substráty,

- na volně ložené substráty:
 - je tvořen ocelovým rámem, provedení je buď bez střechy nebo uzavřené,
 - plnění se provádí sypaním otevřeným vrchem nebo horními plnicími hrdly, při vyprazdňování se kontejner vyklání a obsah vysype,
- s plošinovým spodkem:
 - je určen pro plnění masového zboží, kdy vyprazdňování se provádí bočními stěnami, nebo vrchem, překlopením kontejneru. [9, 14]

2.3 Kombinovaná doprava

Podle definic EU se za kombinovanou dopravu obecně považuje přeprava materiálu loženého v jedné a téže nákladové jednotce, při použití několika druhů dopravy. V kombinované dopravě silnice/železnice je nákladová jednotka přepravena silniční dopravou z místa nakládky zásilky do nejbližší vhodné železniční stanice, odkud je železnicí přepravena do vhodné stanice nejbližší místu určení zásilky, a dále opět silniční dopravou. Hlavní část přepravní vzdálenosti však připadá železniční dopravě. Podle evropských definic se nákladovou jednotkou rozumí nákladní automobil, přívěs, návěs, výměnná nástavba nebo velký kontejner. [13]

2.3.1 Doprovázená kombinovaná doprava

Za doprovázenou kombinovanou dopravu je považována přeprava celých silničních vozidel, resp. silničních souprav. Řidiči s vozidly najíždějí v terminálu na speciální nízkoplošinové železniční vozy a z cílového terminálu pokračují po vlastní ose až k zákazníkovi. Během přepravy po železnici řidiči zůstávají ve vlaku, doprovázejíce své vozidlo v lehátkovém vagónu.

Mezi výhody doprovázené kombinované dopravy patří zejména její investiční nenáročnost (silniční park není třeba nijak přizpůsobovat ani nejsou nutné velké investice do železniční infrastruktury), výhody poskytované státem (není třeba mít

povolení při cestě do zahraničí, snížení silniční daně atd.), časová úspora na hranicích a osvobození přilehlého území od hlukové a emisní zátěže. Na druhou stranu právě pro příznivý vliv na životní prostředí bývá tento způsob dopravy často realizován pod politickými tlaky i v případech ekonomické nevýhodnosti za cenu státních dotací. Proto je tento způsob dopravy považován za přechodné řešení. [12]

To je případ i česko-německé trasy doprovázené kombinované dopravy z Lovosic do Drážďan a zpět. Počet realizovaných přeprav na této lince je uveden v tabulce 7. Český a saský rozpočet dotuje každý rok provoz RoLy částkou 250 milionů korun, přičemž Sasové dávají zhruba dvě třetiny peněz. Sasko však nechce převoz nákladních vozidel platit, až bude dokončena dálnice z Prahy do Drážďan. Předpokládané dokončení této dálnice se plánuje během tří až čtyř let. Po tomto termínu RoLa pravděpodobně zanikne, protože český rozpočet nebude stačit na celou dotaci. Ani dopravci nebudou vyžadovat udržení provozu, protože jejich náklady jsou již nyní zhruba na stejné úrovni jako při cestě po silnici. Po dokončení dálnice bude cesta dokonce ještě rychlejší a levnější. [10]

Tab. 7 Přeprava silničních nákladních vozidel na lince Lovosice - Drážďany

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Lovosice - Drážďany	45 311	39 292	44 287	44 038	49 594	41 187
Drážďany - Lovosice	32 792	43 187	49 323	49 646	53 839	42 853

zdroj: www.mdcr.cz

2.3.2 Nedoprovázená kombinovaná doprava

Železniční přeprava samotných silničních návěsů, výměnných nástaveb nebo kontejnerů je tzv. nedoprovázenou kombinovanou dopravou. Tato forma je mnohem rozšířenější než doprovázená forma a má síťový charakter. Její podíl na trhu kombinované dopravy je zhruba 80%.

Výhodami nedoprovázené kombinované dopravy jsou:

- již zmíněný síťový charakter: na veřejné železniční síti, ve vlastnictví společnosti provozující kombinovanou dopravu a dále u velkých přepraveců existuje velký počet terminálů a překladišť, které umožňují plošnou obsluhu území,
- využití rychlé železniční přepravy na velké vzdálenosti, především v nočních hodinách,
- ekologická příznivost,
- schopnost začlenění do logistických řetězců fungujících na bázi technologie Just in Time,
- univerzálnost technického vybavení terminálů a překladišť k překládce jak kontejnerů, tak výměnných nástaveb i silničních návěsů.

Nevýhodami nedoprovázené kombinované dopravy jsou zejména vyšší investiční náklady, jak u terminálů, tak u dopravních a přepravních prostředků, a nutnost rozsáhlé přípravy v oblastech infrastruktury, techniky i organizace. [12]

Tab. 8 Přeprava výměnných nástaveb po železnici

	1997	1998	1999	2000	2001
Počet přepravených výměnných nástaveb celkem	9 683	16 002	19 098	26 579	46 412
Vnitrostátní	*	*	*	*	6 392
Mezinárodní celkem	*	*	*	*	40 020
v tom: vývoz	*	*	*	*	12 200
dovoz	*	*	*	*	11 659
tranzit přes ČR	*	*	*	*	16 161
z celkem prázdné výměnné nástavby	*	*	*	*	17 223
Hrubé tuny celkem (v tis.)	*	*	*	*	491
Vnitrostátní	*	*	*	*	65
Mezinárodní celkem	*	*	*	*	425
v tom: vývoz	*	*	*	*	93
dovoz	*	*	*	*	51
tranzit přes ČR	*	*	*	*	282

* údaje nejsou k dispozici

zdroj: www.mdcr.cz

Tab. č. 9 Přeprava nákladních automobilů po železnici

	1995	1997	1998	1999	2000	2001
Počet přepravených silničních nákladních automobilů celkem	85 228	89 115	99 406	96 342	103 433	84 040
vnitrostátní	0	0	0	0	0	0
mezinárodní celkem	85 228	89 115	99 406	96 342	103 433	84 040
v tom: vývoz	48 871	42 767	47 372	45 538	49 594	41 187
dovoz	36 357	46 348	52 034	50 804	53 839	42 853
tranzit přes ČR	0	0	0	0	0	0
prázdná vozidla (z celku)	*	*	*	*	*	3 179
Hrubé tuny celkem (v tis.)	2 557	2 575	2 774	2 749	3 122	2 463
vnitrostátní	*	*	*	*	*	0
mezinárodní celkem	*	*	*	*	*	2 463
v tom: vývoz	*	*	*	*	*	1 192
dovoz	*	*	*	*	*	1 270
tranzit přes ČR	*	*	*	*	*	0

* údaje nejsou k dispozici
zdroj: www.mdcz.cz

2.4 Zboží vhodné pro přepravu po železnici

V železniční dopravě se uskutečňuje nákladní doprava v ucelených vlacích, což představuje většinou dodávky hromadných substrátů, jako je uhlí, koks, železná ruda, vápenec, nebo i dodávky velkých objemů, jako jsou dodávky osobních automobilů. Další složkou jsou vagónové zásilky, kde dodavatel zasílá zboží, které svým objemem zaplní celý vagón. Třetí formou je kusová přeprava, kdy je možno předat jednotlivé zásilky, např. bedna, stroj, paleta. [9]

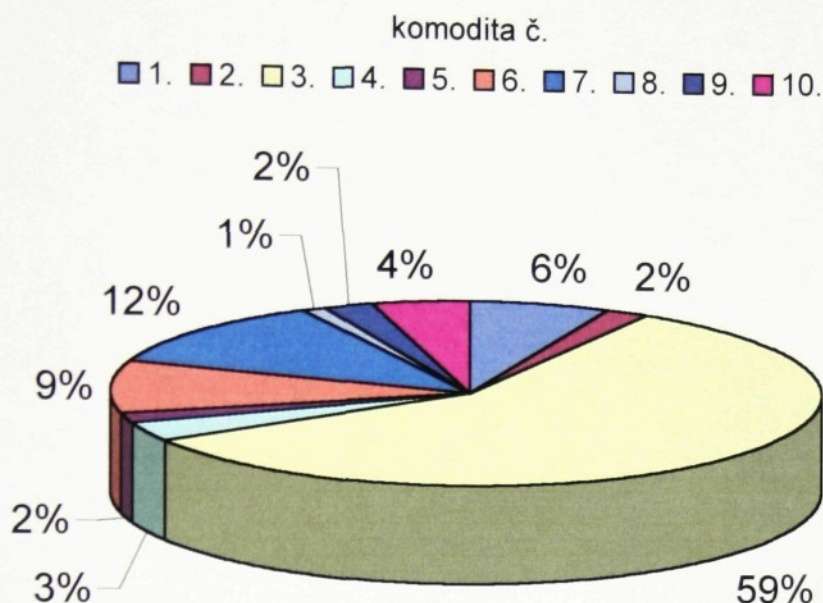
Tab. 10 Vnitrostátní přeprava zboží po železnici v ČR podle jednotlivých komodit zboží (v tis. tun)

Celkem		1997	1998	1999	2000	2001
		57 187	51 075	43 229	46 040	45 198
Komodita č.	Komodita	4 068	3 458	3 413	3 149	2 850
1	Obiloviny, ovoce a zelenina, živá zvířata, textilie, ostatní pevné látky rostlinného nebo živočišného původu	4 068	3 458	3 413	3 149	2 850
2	Potraviny, krmivo pro zvířata, odpad z potravin, olejniny, rostlinné a živočišné oleje a tuky	1 464	1 261	1 271	1 065	862
3	Pevná paliva	28 444	27 073	22 837	25 192	26 136
4	Ropa, ropné produkty a plyn	2 464	1 946	1 778	1 739	1 502
5	Železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot	1 052	1 407	1 077	877	846
6	Hutní výrobky	5 178	5 277	4 195	4 213	4 029
7	Surové a zpracované nerosty, cement, vápno a ostatní stavebniny	9 535	7 507	5 897	5 930	5 514
8	Přírodní a chemická hnojiva	377	336	366	419	430
9	Chemikálie z uhlí, asfalty, ostatní chemické výrobky, papírovina a papírový odpad	1 715	1 580	1 226	1 155	1 067
10	Ostatní výrobky	2 890	1 231	1 169	2 302	1 962

zdroj: www.mdcr.cz

Pro větší přehlednost jsou údaje z tabulky 10 z roku 2001 také znázorněny v grafu na obrázku 3. Nejvíce přepravovaným zbožím byla tradičně pevná paliva, která tvořila 59% veškeré přepravené hmotnosti. Druhý největší podíl mají surové a

zpracované nerosty, cement, vápno a ostatní stavebniny, ovšem s velkým odstupem, 12% veškeré přepravené hmotnosti. Dalším významným zbožím, které je často přepravováno po železnici, jsou hutní výrobky, které mají devítiprocentní podíl na veškeré přepravené hmotnosti za rok 2001.



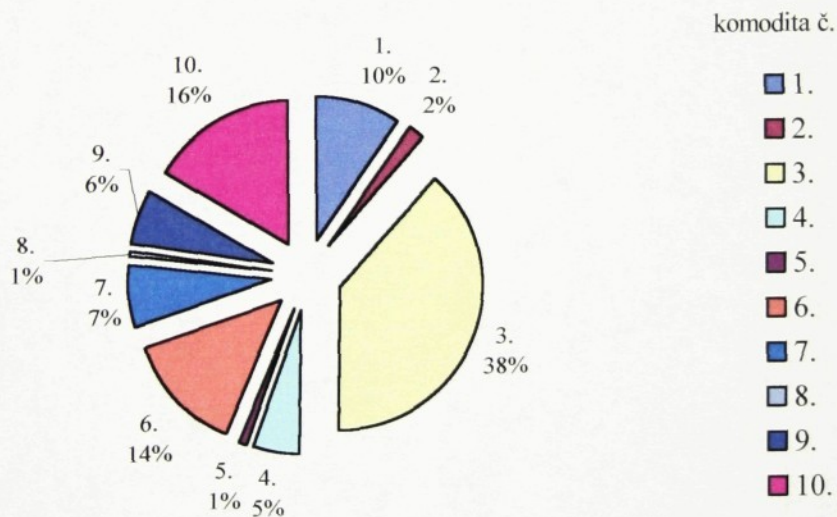
Obr. 3 Vnitrostátní přeprava zboží po železnici v ČR v roce 2001 podle jednotlivých komodit
zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 10

Výše zmíněné tři skupiny komodit zboží představovaly v roce 2001 80% veškeré přepravené hmotnosti. Ostatní jednotlivé komodity se pohybují pod šestiprocentní hranicí. Jejich relativně malé podíly na přepravě jsou také znázorněny v grafu na obr. 3.

Tab. 11 Vývoz zboží z ČR po železnici podle jednotlivých komodit zboží (v tis. tun)

		1997	1998	1999	2000	2001
Celkem		26 441	25 415	24 661	24 579	23 759
Komodita č..						
1	Obiloviny, ovoce a zelenina, živá zvířata, textilie, ostatní pevné látky rostlinného nebo živočišného původu	2 090	1 890	2 516	2 571	2 315
2	Potraviny, krmivo pro zvířata odpad z potravin, olejniny, rostlinné a živočišné oleje a tuky	351	318	449	646	461
3	Pevná paliva	12 495	11 401	10 344	9 515	9 180
4	Ropa, ropné produkty a plyn	1 013	1 221	1 070	975	1 256
5	Železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot	65	97	95	71	195
6	Hutní výrobky	4 270	3 808	3 523	3 711	3 226
7	Surové a zpracované nerosty, cement, vápno a ostatní stavebniny	1 827	2 115	2 126	2 207	1 633
8	Přírodní a chemická hnojiva	219	195	184	200	175
9	Chemikálie z uhlí, asfalty, ostatní chemické výrobky, papírovina a papírový odpad	1 517	1 511	1 417	1 378	1 432
10	Ostatní výrobky	2 594	2 859	2 937	3 306	3 887

zdroj: www.mdcz.cz



Obr. 4 Vývoz zboží po železnici v roce 2001

zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 11

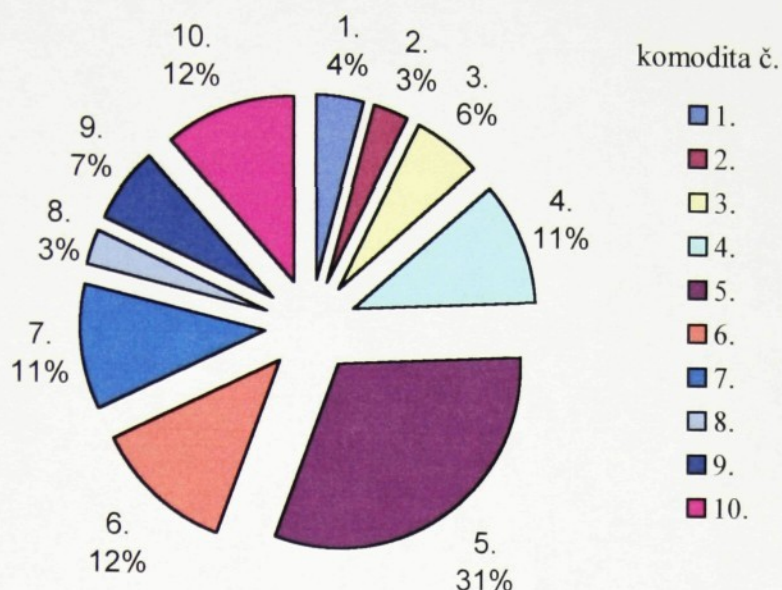
Z předchozího obrázku je patrné, že nejvíce vyváženým zbožím po železnici jsou pevná paliva, která tvoří 38% vývozu roku 2001. Druhé v pořadí jsou ostatní výrobky (16%), další jsou hutní výrobky (14%). Tyto tři komodity dohromady tvoří téměř 70% celkového vývozu zboží po železnici.

Tab. 12 Dovoz do ČR po železnici podle jednotlivých komodit zboží (v tis. tun)

		1997	1998	1999	2000	2001
Celkem		21 942	22 053	17 627	21 588	21 167
Komodita č.						
1	Obiloviny, ovoce a zelenina, živá zvířata, textilie, ostatní pevné látky rostlinného nebo živočišného původu	897	882	853	942	901
2	Potraviny, krmivo pro zvířata odpad z potravin, olejniny, rostlinné a živočišné oleje a tuky	220	289	277	319	601
3	Pevná paliva	2 635	1 786	1 327	1 686	1 304
4	Ropa, ropné produkty a plyn	1 656	1 844	1 914	1 708	2 289
5	Železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot	6 815	7 518	4 766	6 331	6 660
6	Hutní výrobky	2 179	2 412	1 996	2 563	2 579
7	Surové a zpracované nerosty, cement, vápno a ostatní stavebniny	3 283	2 905	2 425	2 816	2 324
8	Přírodní a chemická hnojiva	763	624	528	636	629
9	Chemikálie z uhlí, asfalty, ostatní chemické výrobky, papírovina a papírový odpad	1 315	1 285	1 097	1 110	1 401
10	Ostatní výrobky	2 179	2 508	2 444	3 478	2 479

zdroj: www.mdcz.cz

V oblasti dovozu do ČR po železnici se nejvíce dováží komodita č. 5, železná ruda, železo, surová ocel, neželezné rudy a šrot (31%). Dvanáct procent, druhou nejvyšší hodnotu, dosáhly hutní výrobky a ostatní výrobky. Jen o jedno procento méně mají komodity č. 4 a 7, ropa, ropné produkty a plyn a surové a zpracované nerosty. Těchto pět nejvíce dovážených komodit tvoří 77% veškerého dovozu do ČR po železnici.



Obr. 5 Dovoz zboží po železnici v roce 2001
zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 12

Z předchozích tří tabulek a obrázků se dá určit, které komodity jsou nejvíce zajímavé pro přepravu po železnici, ať se jedná o vnitrostátní nebo mezinárodní dopravu. V první řadě to jsou pevná paliva. Ta tvořila 59% vnitrostátní přepravy, 38% vývozu, ale pouze 6% dovozu do ČR. Dále to jsou surové a zpracované nerosty, ropa a její produkty, hutní výrobky, stavebniny a další komodity, jejichž přeprava probíhá v ucelených vlacích.

3. NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA V EVROPĚ

Délka železniční sítě v EU se zkrátila ze 160 000 km v roce 1990 na 153 600 km v roce 1999, což představuje zkrácení o 4%. K největšímu zkrácení došlo v Německu (-2900 km) a ve Francii (-2500 km). K největšímu relativnímu zkrácení došlo ale v Portugalsku, o 22%.

Tab. 13 Přeprava zboží po železnici v jednotlivých evropských státech
(mil. tkm)

	1995	1996	1997	1998	1999
Rakousko	13 154	13 312	14 196	14 715	15 039
Belgie	7 286	7 243	7 465	7 600	7 392
Česká republika	22 623	22 338	21 010	18 757	16 713
Německo	69 490	67 880	72 614	73 273	70 948
Dánsko	1 926	1 757	1 982	2 058	1 938
Španělsko	9 781	9 794	10 956	11 316	11 465
Finsko	9 293	8 806	9 856	9 885	9 753
Francie	48 950	49 512	53 854	53 959	53 438
Spojené Království	13 100	15 100	16 950	17 369	18 409
Řecko	288	333	313	310	*
Maďarsko	8 421	7 631	8 149	8 148	7 728
Irsko	602	570	522	466	*
Itálie	22 243	21 034	22 900	22 454	21 549
Lucembursko	566	574	613	625	*
Nizozemí	3 100	3 164	3 435	3 778	*
Polsko	69 116	68 332	68 651	60 937	55 076
Portugalsko	2 019	1 857	2 247	2 048	2 179
Švédsko	18 542	17 993	14 181	14 254	14 399
Slovenská republika	13 764	12 017	12 373	11 756	9 859

* údaje nejsou k dispozici

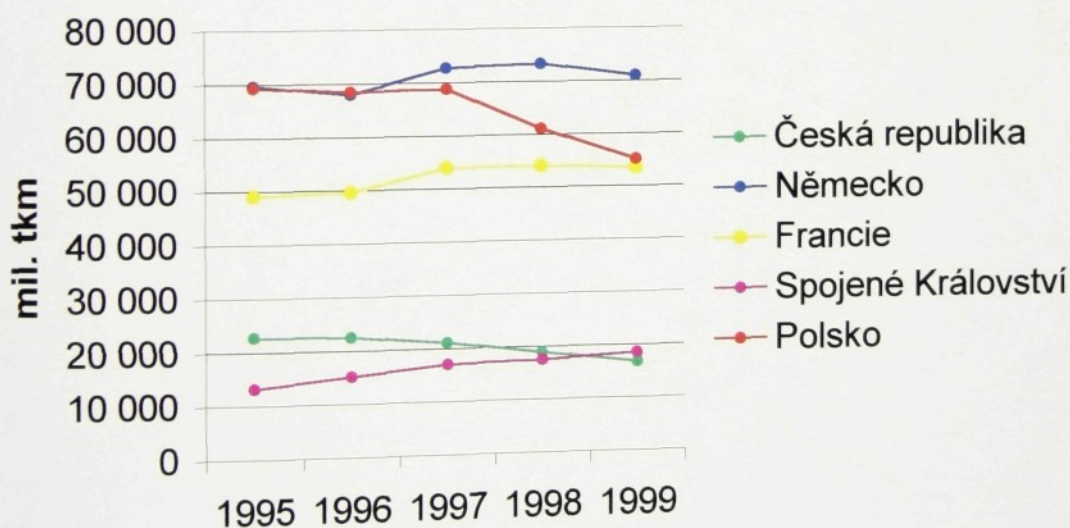
zdroj: -, Logistika, 2002/07-08, str. 31

V zemích střední a východní Evropy žádajících o přijetí do EU byla ve stejném období železniční síť zkrácena o zhruba 4000 km, z čehož nejvíce připadá na Polsko (3300 km). Nej hustší železniční síť v Evropě je ve Švýcarsku, České republice a Belgii. V zemích střední a východní Evropy byla v roce 1999 hustota 60,6 km/1000 km², v EU 48,1 km/1000 km².

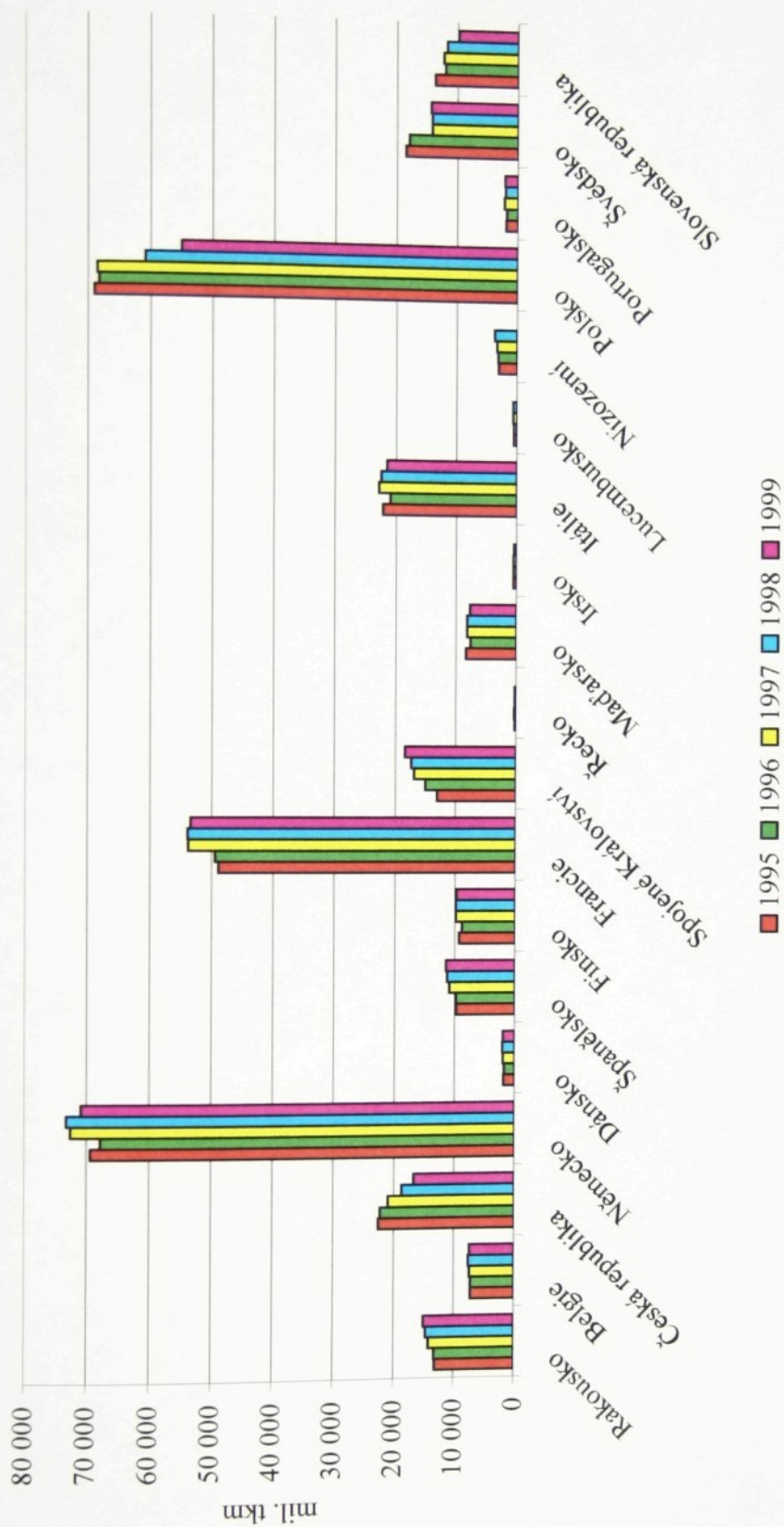
Využití sítě, měřeno poměrem celkového objemu přepravy k celkové délce sítě, ukazuje, že je železniční síť v žadatelských zemích využita nákladní přepravou dvakrát více než v EU. V EU připadlo 1,3 mil. tkm na 1 km trati, zatímco v zemích střední a východní Evropy je to 2,5 mil. tkm na 1 km. [5]

V grafu na obr. 7 jsou pro větší názornost vyobrazeny údaje z tabulky 13. V dalším textu budou popsány tři největší trhy železniční dopravy v Evropě: německý, polský a francouzský. Také zde bude zmíněna Velká Británie, která je specifickým trhem železniční dopravy, protože se jedná o ostrovní stát. I z jiného hlediska je pro nás situace ve Velké Británii zajímavá: z důvodu privatizace, která zde v posledních letech proběhla.

V grafu na obr. 6 je znázorněn vývoj přepravy zboží po železnici všech čtyř výše jmenovaných zemí ve srovnání s Českou republikou v letech 1995 – 1999. Na tomto obrázku je patrné, že v posledních letech přepravní výkon železniční nákladní dopravy v Evropě klesal, v lepším případě stagnoval. Tento trend je znatelný i v ČR. Pouze ve Velké Británii přepravní výkon mírně stoupal.



Obr. č. 6 Vývoj přepravního výkonu (v mil. tkm) v ČR a vybraných státech Evropy
zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 13



Obr. 7 Přeprava zboží po železnici v jednotlivých evropských státech (mil. tkm)
zdroj: vlastní zpracování podle tabulky 13

3.1 Nákladní železniční doprava v Německu

Už v roce 1994 začala německá vláda s reformou železnic. Z bývalých východoněmeckých Deutsche Reichsbahn a západoněmeckých Deutsche Bundesbahn vznikla státní akciová společnost Deutsche Bahn, která v roce 1999 dostala novou organizační strukturu. V té době byla do jedné z několika nově vzniklých dceřinných společností (DB Cargo) vyčleněna i nákladní doprava.

Německé dráhy realizují 85% obratu v nákladní přepravě, který v roce 2001 tvořil 3,421 miliard euro, díky 319 velkým klientům, zatímco na 7000 drobných zákazníků připadá zbytek výnosů. Vedení DB zdůrazňuje větší orientaci v budoucnu na mezinárodní přepravu a velké klienty, s částí malých klientů se hodlá DB rozloučit. Z toho chtějí tržít regionální soukromé společnosti, které tvrdí, že budou schopny nabídnout zákazníkům až o 30% nižší ceny. [2]

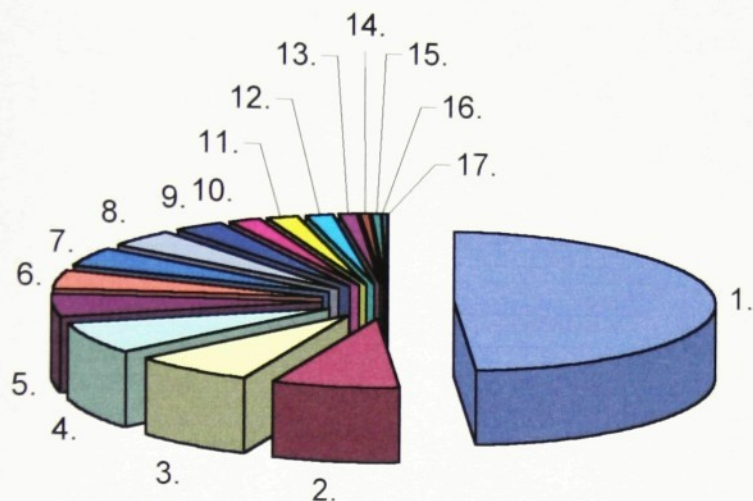
Tab. č. 14 Nákladní železniční doprava v SRN za rok 2001

	Přepravené zboží (v tis. tun)	
	Odeslání	Příjem
Německo	230 896	236 808
Bádensko - Württembersko	12 495	15 527
Bavorsko	20 993	27 468
Berlín	1 128	4 084
Braniborsko	11 167	14 149
Brémy	3 905	6 429
Hamburk	15 699	9 073
Hesensko	8 748	7 683
Meklenbursko - Přední Pomořansko	4 229	4 838
Dolní Sasko	20 922	25 933
Severní Porýní – Vestfálsko	74 647	72 337
Porýní – Falc	6 740	5 763
Sársko	13 715	16 629
Sasko	9 605	8 901
Sasko - Anhaltsko	20 912	10 668
Šlesvicko – Holštýnsko	3 414	3 095
Durynsko	2 577	4 231

zdroj: www.destatis.de

3.2 Nákladní železniční doprava v Polsku

Polské státní dráhy (PKP), akciová společnost, zahájily svou činnost 1. ledna 2001, přičemž převzaly všechna práva a povinnosti státního podniku PKP. V tomto roce společnost PKP také pokračovala v restrukturalizačním programu, který zahrnoval 4 oblasti: organizační strukturu, majetek, finanční oblast a zaměstnaneckou politiku.



- | | |
|---|--------------------------------|
| 1. černé uhlí (48,6%) | 9. tranzit (3,1%) |
| 2. kamenina, štěrk a vápenec (7,9%) | 10. dřevo (2,0%) |
| 3. hutní výrobky (7,2%) | 11. hnojiva 2,0%) |
| 4. ropa a ropné produkty (7,1%) | 12. cement (1,7%) |
| 5. ostatní výrobky chemického průmyslu (5,3%) | 13. kombinovaná doprava (0,9%) |
| 6. rudy (4,3%) | 14. písek (0,6%) |
| 7. hnědé uhlí a ostatní tuhá paliva (4,2%) | 15. obilí (0,6%) |
| 8. ostatní komodity (4,2%) | 16. řepa cukrovka (0,2%) |
| | 17. brambory (0,1%) |

Obr. 8 Struktura přepravy v Polsku podle jednotlivých komodit v roce 2001
zdroj: vlastní zpracování podle www.pkp.com.pl

Společnost PKP zaznamenala v roce 2001 výrazný pokles objemu přepravovaného zboží. V tomto roce bylo přepraveno 162,8 mil. t zboží, což bylo o 19,3 mil. t (více než 11%) méně než v roce předchozím. Pokles v objemu byl zaznamenán u téměř všech komodit, největší však u rudy, kameniny, písku, ropy a ropných produktů, hutních výrobků, cementu a dalších.

Na druhou stranu rok 2001 znamenal růst podílu služeb v mezinárodní dopravě:

- exportní služby: 25,1%,
- tranzit: 3,1 %,
- importní služby: 11,4%,
- domácí služby: 60,5%.

V roce 2001 ukončila společnost PKP své hospodaření se ztrátou 3 352,9 mil. PLN. Tento výsledek byl značně ovlivněn stavem polské ekonomiky v tomto roce, kdy růst HDP byl jen velmi slabý (1%). Poptávka po nákladní dopravě klesala, což bylo zřetelné na všech druzích dopravy vyjma potrubní. To se také odrazilo na již zmíněném poklesu objemu přepravovaného zboží ve vnitrostátní dopravě. [21]

3.3 Nákladní železniční doprava ve Francii

Ve Francii je železniční doprava, osobní i nákladní, zajišťována Národní společností francouzských železnic (SNCF). V roce 2000 bylo ve Francii přepraveno 141,7 mil. t zboží, což pro společnost SNCF znamenalo 22,5% podíl na trhu přepravy nákladů. Přepavní výkon činil 55 300 mil. tkm. Tyto hodnoty zajistily společnosti SNCF obrát ve výši 20,1 mld. EUR.

V tradiční železniční dopravě převažovala v tomto období přeprava v ucelených vlacích především takových komodit jako obilí, ocel, ropa a ropné produkty, chemikálie a stavební materiál apod. Z ostatních komodit, které jsou často přepravovány jako vagonové nebo kusové zásilky, hraje důležitou roli nebezpečné zboží. Společnost SNCF je schopna svým zákazníkům nabídnout jeho bezpečnou přepravu. [22]

3.4 Nákladní železniční doprava ve Velké Británii

O privatizaci britských drah rozhodla počátkem 90. let vláda Johna Majora. První koncese na provozování železniční dopravy udělila v prosinci roku 1995 čtyřem společnostem a poslední o dva roky později před parlamentními volbami. [1] Železnice tak byla rozdělena na jednoho správce sítě, firmu Railtrack, a 28 operátorů.

Tab. 15 Přeprava zboží po železnici ve Velké Británii

Přepravené zboží podle jednotlivých komodit (mil. tkm)									
	93/94	94/95	95/96	96/97	97/98	98/99	99/00	00/01	01/02
Uhlí	3900	3300	3600	3900	4400	4500	4800	4800	6200
Kovy	2100	1700	1700	*	*	2100	2200	2100	2400
Stavební materiál	2300	2500	2300	*	*	2100	2000	2400	2800
Ropa a ropné produkty	1900	1800	1800	*	*	1600	1500	1400	1200
Ostatní zboží	3500	3800	3900	11200	12500	7100	7600	7400	7000
Celkem	13800	13000	13300	15100	16900	17300	18200	18100	19700
Přepravené zboží podle jednotlivých komodit (tis. tun)									
Uhlí	48900	42500	45200	52200	50300	45300	44300	45700	46100
Kovy	15800	16900	15100	*	*	*	*	*	*
Stavební materiál	16100	16800	11500	*	*	*	*	*	*
Ropa a ropné produkty	9000	8100	6300	*	*	*	*	*	*
Ostatní zboží	13400	13000	22600	49600	55100	56800	47600	49700	48300
Celkem	103200	97300	100700	101800	105400	102100	91900	95400	94400

* údaje nejsou k dispozici

zdroj: www.dft.gov.uk

Postupem času se ukázalo, že přijaté řešení nebylo ideální. Stát předal železniční síť firmě Railtrack ve velmi zanedbaném stavu. Také prudký rozvoj nákladní železniční dopravy (za období 1995 – 2000 vzrostly výkony nákladní dopravy o 40%) se podepsal na

zhoršujícím se stavu železniční sítě. Investice do obnovy sítě byly nad možnosti firmy Railtrack. Správa železnic se po těchto zkušenostech opět vrací do pravomocí státu. [3]

3.5 Shrnutí poznatků o zmíněných evropských železničních společnostech

Podle zjištěných a výše uvedených informací je ve všech státech, které zde byly uvedeny, situace v železniční dopravě obdobná. Zejména přepravované komodity jsou téměř stejné. Ve všech zemích se na předních místech objevují pevná paliva, ropa, stavební materiály a další hromadné substráty vhodné pro přepravu v ucelených vlacích. Stejně pořadí nejvíce přepravovaných komodit je i v ČR, což je patrné z tabulek 10 až 12, stejně jako z grafů na obrázcích 3 až 5.

Druhou zajímavou skutečností, která se objevuje u všech zmíněných společností provozujících železniční dopravu, je státní vlastnictví. Většina železničních sítí v Evropě byla vybudována na národním principu. Vlády i železniční operátoři dlouhou dobu stavěli na těchto rozdílech, protože to považovali za spolehlivou ochranu domácího trhu a zájmů svého železničního průmyslu. Společnosti DB a SNCF jsou doposud státní podniky. Společnost PKP je akciová společnost od 1. 1. 2001, do tohoto data byla plně ve státním vlastnictví. Britské dráhy byly privatizovány od roku 1995, kdy byly uděleny první licence, a v současné době se správa železnic vrací opět do pravomocí státu. V ČR je snaha zprivatizovat ČD již několik let.

Všechny tyto neúspěšné privatizace a ponechání železnice v rukou státu vytvářejí otázku, zda je vůbec možné provozovat železnici jako soukromý podnik. Železnice je velice technicky omezená, její provoz vyžaduje vysoké investice jak do údržby tratí a ostatních nemovitostí, tak do inovace vozového parku. Také struktura železnic je ve většině zemí natolik zkomplikovaná, že zajistit flexibilitu tohoto systému vyžaduje další vysoké investice. Najít soukromý subjekt, který by byl schopen a ochoten investovat tyto částky a zároveň zajistit provozuschopnost obrovského systému není snadné. Z tohoto

důvodu je ve většině zemí železniční doprava státem vlastněná nebo aspoň státem dotovaná.

3.6 Priority železniční dopravy v EU do roku 2020

Tři ze čtyř výše uvedených států, Německo, Francie a Velká Británie, jsou členy Evropské unie. Polsko, stejně jako naše republika, se chystá do EU vstoupit. Proto by bylo vhodné v této práci uvést také několik základních informací o budoucích perspektivách nákladní železniční dopravy na tomto území.

Trh nákladní železniční dopravy v Evropské unii se 15. března 2003 otevřel konkurenci a připravil národní železniční dopravce o monopol. Zatím pouze na přibližně 50 000 km, tedy na třetině sítě, ale do pěti let se počítá s otevřením všech železničních tratí. Avšak k tomu, aby železnice fungovaly jako jednotný systém a vlaky jezdily rychleji, bezpečněji a efektivněji, bude zapotřebí více času. Do roku 2020, jak stanovil Brusel, by měly zmizet všechny administrativní i technologické překážky.

Základním problémem, který bude třeba překonat, je technická a provozní propojitelnost železnic. Zatímco nákladní vozy používané v Evropě již mohou několik desítek let putovat třeba ze Švédska až na Sicílii, pro lokomotivy to zatím neplatí. Brání tomu čtvero různých napěťových soustav, a tak je třeba na hranicích vlaky přepřahat. Výměna lokomotivy a s ní i osádky zabere až 40 minut. Pokud je volná cesta, vlak může pokračovat v jízdě. Pokud ne, zůstává vlak ve stanici déle.

Ačkoliv již existují lokomotivy, které jsou schopny si poradit s různým napětím, což zkrátilo čekací dobu na hranicích na 15 minut, přesto zde jsou další komplikace:

- strojvedoucí některých států nejsou oprávněni jezdit na území jiných států;
- koleje, které slouží k předjíždění, mají v každé zemi různou délku a vlak se tedy někde musí dělit na dvě části;
- liší se dopravní předpisy;

- plynulosti mezinárodní železniční dopravy brání změť zabezpečovacích standardů, kdy v podstatě každá země má svůj vlastní.

Neposlední překážkou, kterou je nutno v následujících letech překonat, je neustálý pokles objemu nákladů. Železnice ustupuje ostatním druhům dopravy, hlavně automobilové. Zatímco v roce 1970 bylo po železnici v EU přepraveno 21% všech nákladů (283 miliard tunokilometrů), v posledních letech to bylo stěží 8% (241 miliard tunokilometrů). Nákladní vlaky jezdí v mezinárodní přepravě průměrnou rychlostí 18 kilometrů za hodinu, což rozhodně není konkurenceschopná rychlost vůči automobilové přepravě. Silnice a dálnice v Evropě jsou však přeplněné, a tím roste i nehodovost. Dopravní zácpy způsobují podle odhadů každý rok ekonomické ztráty převyšující 500 miliard EUR.

Pro překonání výše uvedených problémů byly loni v prosinci definovány společné priority ve výzkumu a technologiích pro železniční dopravu na příštích dvacet let. Operátoři, výrobci zařízení, provozovatelé infrastruktury, podniky veřejné dopravy a jejich zastřešující mezinárodní organizace – Mezinárodní železniční unie, Společenství evropských železnic, Mezinárodní unie veřejné dopravy a Unie evropských železničních podniků počítají s tím, že administrativní a technické překážky padnou v EU do roku 2020 a bude vytvořen jednotný železniční systém.

V té době bude mít EU zřejmě už 30 členů s 560 miliony obyvateli a posílí se zbožové proudy z východu na západ. Měl by se zvýšit tržní podíl železniční nákladní dopravy, vzrůst průměrná rychlost, a tím také konkurenceschopnost železnice vůči silniční dopravě. Nákladní vlaky by měly být delší a těžší. Čeká se, že po otevření trhu se objeví na evropské železnici noví silní provozovatelé nákladní přepravy.

Jednotlivé priority nákladní železniční přepravy v EU do roku 2020 jsou pro větší přehlednost uvedeny v následujících bodech:

- vytvořit jednotnou železniční evropskou síť;
- přepravit ročně 10% všech nákladů;
- ztrojnásobit produktivitu;

- snížit průměrné náklady na tunokilometr o polovinu;
- zkrátit přepravní dobu o polovinu;
- zrychlit průměrnou rychlost mezinárodních nákladních vlaků z nynějších 18 km/hod na 80 km/hod;
- snížit hluk u nákladní přepravy o 10 decibelů a
- snížit počet nehod o polovinu, aby železniční doprava zůstala nejbezpečnějším druhem dopravy. [15]

4. LOGISTICKÉ SLUŽBY

Zákazník vnímá kvalitu logistických systémů prostřednictvím rozsahu a kvality služeb, které jsou mu nabízeny. Je mu lhostejné, co se děje uvnitř společnosti, jaké úsilí tam bylo vyvinuto, nezajímají ho změny ani výše investic do té doby, dokud on sám nepocítí pozitivní změny v nabízených službách. Z tohoto důvodu jsou zákaznické služby klíčovou aktivitou každé logistické společnosti.

Za složky služeb zákazníkům – a zároveň za kritéria kvality (úrovně) těchto služeb – jsou zejména v Evropě považovány následující body:

- spolehlivost dodání,
- úplnost dodávek,
- přiměřené (krátké) dodací lhůty,
- poskytované předprodejní a poprodejní služby,
- kvalita distribuce,
- poskytování informací.

Z šetření provedených v zemích Evropské unie je známo, že zákazníci jednotlivé složky logistických služeb preferují právě v uvedeném pořadí, přičemž spolehlivost dodání a úplnost dodávek mají v jejich preferenční stupnici zřetelný náskok. [11]

4.1 Stupeň spolehlivosti dodání

Stupeň spolehlivosti dodávky udává pravděpodobnost, že bude dodržen příslibený termín dodávky. Zpravidla se zjišťuje pouze souhrnně za podnik. Tento ukazatel je definován podle následujícího vzorce:

$$\alpha = \frac{\text{počet v termínu splněných objednávek}}{\text{celkový počet dodávek zákazníkům}} * 100 [\%]$$

Spolehlivost dodání závisí především na tom, do jaké míry se dodržují všechny dílčí dodací časy, které ji určují. Nejsou-li dodací lhůty přesně dodržovány, mohou být u zákazníka příčinou poruchy podnikových procesů, a tím vyvolávat zvýšení nákladů. Proto mnozí odběratelé dále zpracovávaných výrobků kladou větší váhu na přesnost dodržování termínu dodávky než na krátkost dodací lhůty. Může-li se totiž odběratel spolehnout na příslibený den dodávky, stačí mu nižší pojistné zásoby, aniž by to ohrožovalo včasnost jeho vlastních závazků. Vysoký stupeň spolehlivosti dodávky je zvláště důležitý u dodavatelů pro výrobu just-in-time.

4.2 Stupeň úplnosti dodávky

Stupeň úplnosti dodávky je reprezentován skupinou ukazatelů, které různou formou udávají podíl zboží, které bylo dodáno v příslibené dodací lhůtě a v plném množství, ze všeho zboží objednaného během určitého období. Všechny ukazatele stupně úplnosti dodávky jsou definovány obecným vztahem „splněno“ lomeno „objednáno“. Ve jmenovateli („objednáno“) je celková velikost všech přijatých objednávek v období. Do čitatele („splněno“) se obvykle započítávají pouze plně včas splněné dodávky.

Volba ukazatelů závisí na konkrétní situaci a na účelu, ke kterému mají být ukazatele používány. V tomto textu budou uvedeny tři ukazatele:

- podíl počtu včas splněných dodávek:
 - poměrně hrubý ukazatel, který nebere v úvahu rozdíly v rozsahu jednotlivých objednávek,
 - je použitelný jako souhrnný ukazatel pouze v případech, kdy každá objednávka obsahuje jedinou položku nebo velmi malý počet položek,
- podíl počtu včas splněných řádek objednávek:
 - tento ukazatel respektuje rozdílný objem objednávek,
 - výstižný způsob vyjadřování dodávkového výkonu z pohledu zákazníka, zejména při rozsáhlejší sortimentu,

- podíl hodnoty včas dodaného zboží:
 - z hlediska dodavatele odráží plnění objednávek „nejpřesněji“, ovšem není orientován na zákazníka. [8]

K neúplnosti dodávek vede zpravidla neuvážený slib krátké lhůty dodání pod tlakem konkurence. Obvykle bývá podceněna skutečnost, že mají-li se v okamžiku kompletace dodávky sejít všechny výrobky, z nichž se dodávka skládá, musí být dokonale sladěny průběžné doby při jejich výrobě. Nestane-li se tak (tj. není-li řízení řetězce dostatečně integrováno), nezbyvá než dodávku uskutečnit v několika dílčích dodávkách.

4.3 Ostatní služby zákazníkům

Dodací lhůta vyjadřuje dobu, která uplyne od předání objednávky zákazníkem až po okamžik dostupnosti zboží u zákazníka. Kratší dodací lhůty umožňují zákazníkovi udržovat nižší stavy zásob. Krátké lhůty dodání je možno dosáhnout v případě, kdy je zboží na skladě nebo výroba je dostatečně pružná. Je-li objednané zboží na skladě, pak se dodací lhůta skládá z doby na zpracování objednávky, z doby na komisionářskou činnost, na balení, na odeslání a na dopravu. Pokud je nutno objednané zboží nejprve vyrobit, je třeba k uvedenému času ještě přičíst průběžnou dobu výroby. [16]

Poskytování předprodejních a poprodejních služeb můžeme rozdělit podle času jejich výskytu. Do kategorie předprodejních služeb spadá například prohlášení podniku o politice služeb poskytovaných zákazníkům, dokumentace informující o poskytovaných službách, poradenská činnost umožňující správnou volbu výrobku.

Mezi služby poskytované po uskutečnění vlastního prodeje patří celková podpora výrobku ve fázi jeho používání, jedná se v podstatě o zabezpečení jeho bezpečného užívání. Jsou to poskytování záručních lhůt, pohotové opravárenské služby, pohotové dodávky náhradních dílů, reklamační postupy, případné náhrady za vadné výrobky, návrhy na zlepšení poskytovaných služeb apod. [8]

Kvalita distribuce vyjadřuje dodací přesnost podle způsobu a množství, jakož i podle stavu dodávky. Přesné dodržení objednaného množství má eminentní význam. Pokud se objednané množství překročí, mohou zákazníkovi vzniknout skladovací náklady, nenaplnění objednaného množství může způsobit u zákazníka nedostatek. Také poškození jakosti zboží má za následek reklamace, a tím dodatečné náklady vyvolané zpětnými zásilkami, popř. cenovými srážkami.

Poskytování informací zákazníkům je poslední složkou logistických služeb, která zde bude zmíněna. Zákazník nejčastěji požaduje informace o místě, kde se zásilka právě nachází, o přesné době jeho dodání atd. V tomto bodě pomáhají při poskytování služeb nové technologie, např. EDI a automatická identifikace na bázi čárových kódů, které umožňují sledovat pohyb výrobků.

Při zákaznických preferencích je nutno rozlišovat, o jaký druh zákazníka se jedná. Je-li zákazníkem konečný spotřebitel, maloobchodní nebo velkoobchodní firma, je jasné, že pro něj bude úroveň služeb zákazníkům stejně významná jako cena výrobku. Zákazník ve sféře výrobní spotřeby má ale jiné požadavky a úroveň služeb je pro něj důležitější než cena. [16]

5. PŘÍPADOVÉ STUDIE

Při zjišťování kvality logistických služeb v železniční dopravě bylo provedeno dotazování následujících podniků: ČECHOFRACHT a.s., Praha, ČSKD INTRANS a.s., Praha a NH-TRANS s.r.o., Ostrava. Byly kontaktovány i další společnosti, které bohužel z nedostatku času neodpověděly.

Vzhledem k tomu, že dotazované společnosti jsou spedičními firmami, není možné hodnotit všechny složky logistických služeb tak, jak byly popsány v minulé kapitole. Také bylo zjištěno, že železniční doprava je velice specifická a technicky omezená. Proto zde nejdříve bude popsáno, jakým způsobem byly logistické služby posuzovány.

Stupeň spolehlivosti dodávky je možno teoreticky využít, přestože se nejedná o dodání zboží od výrobce k zákazníkovi. V čitateli je v tomto případě vhodné uvádět počet včas dodaných zásilek, ve jmenovateli pak celkový počet přepravovaných zásilek:

$$\beta = \frac{\text{počet včas dodaných zásilek}}{\text{celkový počet přepravovaných zásilek}} * 100 \text{ [%]}$$

Bohužel výše zmíněné společnosti neposkytly dostatek údajů, aby bylo možno přesně zpracovat tuto složku logistických služeb. Nicméně poskytly jiné zajímavé informace, které se týkají této oblasti. Tyto údaje budou uvedeny v části týkající se jednotlivých společností.

Oproti předchozímu, **stupeň úplnosti dodávky** nelze vůbec v tomto hodnocení využít. České dráhy jsou pouze dopravcem a nemají žádný vliv na úplnost dodávky. Ani spediční firmy úplnost dodávky nemohou ovlivnit, tato složka logistických služeb závisí výhradně na odesílateli. Další složky služeb zákazníkům však již využít jdou.

Dodací lhůta se v případě hodnocení logistických služeb u spedičních firem skládá pouze z doby na obdržení a zpracování objednávky, na odeslání zásilky a na vlastní

dopravu. Pro tuto práci bylo směřodlatné, jaké dodací lhůty ČD poskytují na určité vzdálenosti a na určitých tratích (mapa železničních tratí ČR je uvedena v příloze č. 1) a zda jsou schopny je dodržovat. Cílem dotazování také mělo být, zda jsou ČD schopny a ochotny vyjít vstříc svým zákazníkům, zejména těm stálým, a v případě potřeby zkrátit dodací lhůtu. Tento dotaz se ale ukázal jako neopodstatněný. Vlaky jezdí jediňe podle jízdních řádů a proto není z technického hlediska možné zkrátit dodací lhůty.

I další složku logistických služeb, **poskytování předprodejních a poprodejních služeb**, lze v tomto hodnocení využít. Pro cíl této práce bylo podstatné, jakým způsobem informují ČD své zákazníky o poskytovaných službách, zda poskytují poradenskou činnost, případně jakým způsobem. Důležité také bylo, jak jsou s těmito službami zákazníci spokojeni.

K tomuto bodu lze najít informace také na oficiálních stránkách ČD. Pracoviště poradenské služby ČD je schopno odborně posoudit obchodní záměr zákazníka přepravit své zboží. Informace se týkají zejména následujících oblastí:

- ze kterých stanic a do kterých stanic lze jaké zásilky posílat,
- jaký železniční vůz je pro dané zboží nejvhodnější,
- jak zabalit zboží a jak je uložit v železničním voze,
- co je nutno navíc udělat v mezinárodní přepravě a
- jaké požadavky státní správy se musí při přepravě respektovat.

Pracoviště poradenské služby je také schopno vypočítat cenu za přepravu vozových zásilek pro konkrétní obchodní případ, a to jak ve vnitrostátní, tak mezinárodní dopravě. Dále je zde možnost zprostředkování konzultace s příslušným odborným specialistou či obchodním manažerem ČD, zejména v oblasti celních služeb, kombinované dopravy, ale i dalších. [17]

S předchozím bodem úzce souvisí **poskytování informací zákazníkům**. Zde se jedná především o to, jakým způsobem jsou ČD schopny poskytovat aktuální informace o pohybu zboží a jakou technologii k tomu využívají.

Na svých stránkách ČD nabízejí informace o aktuálních pohybech, přechodech, polohách, pobytech a stavech vlaků, vozů a zásilek. K tomuto účelu využívají systém CERVIS, centrální vozový informační systém, jehož hlavním úkolem je evidence a sledování pohybu železničních nákladních vozů. V návaznosti na Centrální databázi zásilek (CDZ) tento systém eviduje a sleduje také zásilky pohybující se na síti ČD. [17]

Poslední ze složek logistických služeb, které byly v minulé kapitole blíže popsány, je **kvalita distribuce**. Zde bylo podstatné, v jakém stavu jsou zásilky doručovány, jaké zkušenosti mají společnosti s případným poškozením svých zásilek a zejména s přístupem ČD k reklamám.

Kromě výše popsaných složek logistických služeb byla výše jmenovaným společností položena ještě jedna otázka, totiž které **komodity** jsou nejčastěji přepravovány po železnici pomocí těchto spedičních firem a na jaké vzdálenosti. Právě tyto informace poskytnou alespoň hrubou představu o tom, na který segment trhu by se mohl zaměřit budoucí logistický operátor v oboru železnice.

Některé společnosti poskytly i jiné zajímavé informace, které také souvisejí s tématem této práce. Tyto informace jsou uvedeny v části týkajících se jednotlivých společností.

5.1 ČECHOFRACHT a.s., Praha

Čechofracht a.s., Praha (dále jen Čechofracht) patří k tradičním spedičním firmám na území naší republiky. Tato společnost působila na našem trhu již před revolucí v listopadu 1989, kdy měla monopol na vyjednávání přeprav mezi jednotlivými přepravci a tehdejší ČSD. V současné době přepraví Čechofracht po železnici více než 2,5 mil. tun zboží, a to jak ve vnitrostátní tak mezinárodní dopravě.

Stupeň spolehlivosti dodávky a dodací lhůty

Jak již bylo uvedeno v úvodu k této kapitole, Čechofracht ani žádná jiná společnost neposkytla přímo údaje, ze kterých by se dal spočítat tento ukazatel. Nicméně bylo zjištěno, že ČD mají stanovené dodací lhůty, které dodržují. Tyto lhůty jsou ve vnitrostátní dopravě stanovené podle Smluvních přepravních podmínek ČD pro určité vzdálenosti, v mezinárodní dopravě pak podle mezinárodní dohody CIM. Podle Ing. Ječného ze společnosti Čechofracht jsou tyto dodací lhůty stanoveny poměrně dlouhé, takže ČD nemají problém tyto lhůty dodržovat.

Jiným problémem je nepředvídatelnost dodání, zejména u kusových zásilek. Tím je myšleno, že se ČD zaváží podle svých tarifů dodat zboží např. v určitý den v rozpětí několika hodin. Příjemce tedy netuší, v kterou hodinu může zboží očekávat. Z toho vyplývá, že u kusových zásilek jsou ČD nevhodným partnerem pro společnosti, které vyžadují dodávky v systému JIT. Tento závěr ovšem neplatí pro ucelené vlaky, které jezdí podle jízdních řádů a okamžik příjezdu zásilky je znám dlouho dopředu.

Poskytování předprodejních a poprodejních služeb

Společnost Čechofracht nemá výraznější problémy se získáváním informací o službách ČD. Ovšem jedná se o společnost, která je velkou spediční firmou a má s ČD uzavřeny dlouhodobé smlouvy. V jiném případě ČD informace o svých službách příliš nepodávají.

Poskytování informací o pohybu zboží

Pro sledování zásilek využívají ČD centrální vozový informační systém CERVIS. Tento systém funguje na principu průchozích bodů, kde pracovník ČD ručně zapíše do počítače všechny zásilky, které se momentálně nacházejí v daném průchozím bodě. Potom každý, kdo je napojen na systém CERVIS, může zjistit, kde se nachází „jeho“ zásilka.

Podle zkušeností Čechofrachtu ve vnitrostátní dopravě funguje tento systém relativně dobře, zklamat může pouze lidský faktor, kdy odpovědný pracovník občas přehlédne některou zásilku nebo splete její číslo. V mezinárodní dopravě tento systém také funguje, ovšem záleží na daném státu. V některých státech (např. Německo) je systém minimálně stejně spolehlivý jako u nás, jinde (např. Itálie nebo Polsko) je zásilka neznámá od hranic až k příjemci.

Kvalita distribuce

Podle Ing. Ječného ze společnosti Čechofracht by se daly reklamace rozdělit do dvou skupin:

- poškození zboží, překročení dodací lhůty
 - v tomto případě ČD postupují přesně podle svých vnitřních předpisů (vnitrostátní doprava) nebo podle úmluvy CIM (mezinárodní doprava). Reklamace jsou vyřizovány v klidu, bez dohadování, ovšem musí být striktně dodrženy všechny náležitosti (sepsání protokolu o poškozené zásilce při převjímce zboží příjemcem atd.). Marketingový přístup k reklamacím, kdy je důležitý zákazník, ať již má či nemá pravdu, u ČD neexistuje.
- špatná fakturace
 - tento typ reklamace nemá s kvalitou distribuce mnoho společného, přesto je pro zákazníka důležitý. Ani v tomto bodě ČD nevystupují flexibilně. Je-li fakturovaná částka vyšší než by měla být, je možno fakturu reklamovat, nicméně přesto musí být zaplacená. Reklamace může trvat i půl roku, než ČD přeplatek zákazníkovi vrátí.

Komodity

Společnost Čechofracht má velice široké spektrum přepravovaných komodit. Pravidelně v ucelených vlacích převáží banány, rýži a jiné potraviny, ale také ledničky a další spotřební zboží, stavební materiály nebo uhlí. Co se komodit týče, je společnost Čechofracht univerzálním dopravcem.

Toto široké spektrum je zajímavé. Proto bylo dále zjišťováno, zda platí obecné přesvědčení, že železnice je výhodná na dlouhé tratě. Všeobecně ano, nicméně vyskytují se zde zajímavé výjimky. Například je výhodné po železnici přepravovat lehké zboží na krátké vzdálenosti. Na druhou stranu, klesá přeprava tradiční komodity, pevných paliv, především uhlí. Na přepravu do elektráren se sice nadále používá železnice, ale v přepravě do uhelných skladů již vede silniční doprava.

Další informace

Při rozhovoru ve společnosti Čechofracht byly zjištěny i jiné skutečnosti, které souvisí s železniční dopravou a s tématem této práce. Železniční doprava je výhodná pro hromadné a nadrozměrné zásilky. Do jednoho vagónu lze naložit přibližně stejné množství zboží jako do dvou kamiónů. Pokud by tedy zboží mělo být přepraveno po silnici ve více kamionech, nelze zaručit, že dorazí všechny kamiony najednou. V uceleném vlaku toto zaručeno je.

Další zajímavou skutečností je celní odbavení, které je na dráze rychlejší a levnější než v silniční dopravě. Za předpokladu uceleného vlaku o 15 vagónech, který by bylo schopno nahradit 30 kamiónů, bude rozdíl jak v čase, tak v ceně již značně viditelný.

Na druhou stranu si společnost Čechofracht uvědomuje, že železniční doprava není vhodná pro každého. Hodně závisí na možnostech a vybavení jak příjemce, tak odesilatele. Při velkých zásilkách pro ucelené vlaky je nejvhodnější mít vlastní vlečku.

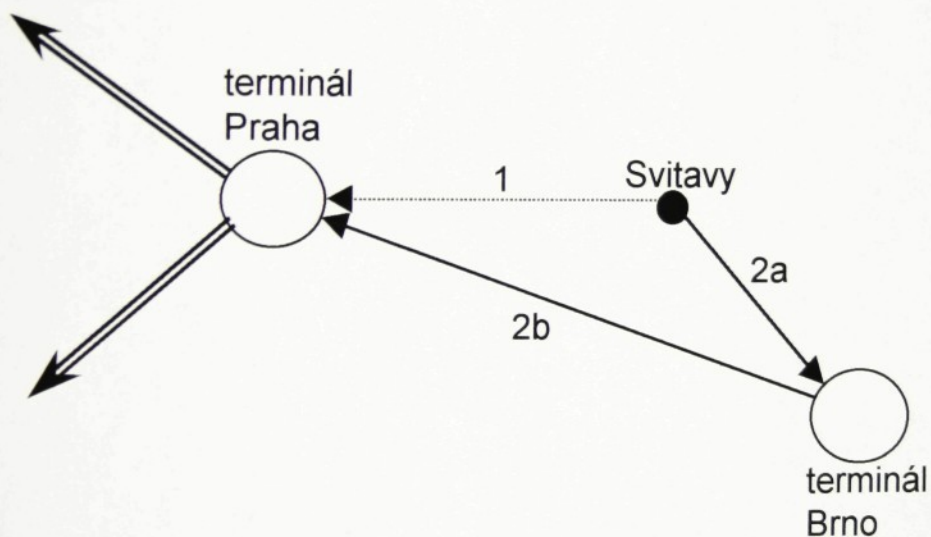
V ceně dopravného i v dodací lhůtě se také odrazí, jakou tratí vlak pojede. Obecně jsou elektrifikované tratě levnější než neelektrifikované. Přeprava po hlavních železničních koridorech také bude levnější a hlavně rychlejší než přeprava po vedlejších tazích.

5.2 ČSKD INTRANS, a.s., Praha

ČSKD INTRANS a.s., Praha (dále jen ČSKD INTRANS) je společnost, která se zabývá kombinovanou dopravou. Za loňský rok tato společnost přepravila 42 000 kontejnerů, což představuje přibližně 630 000 t. K tomu využívá nejen železniční, ale i ostatní druhy dopravy. Přesto železniční doprava zaujímá v této společnosti přední místo, zvláště pravidelné vlakové linky NEX.

Stupeň spolehlivosti dodávky a dodací lhůty

Podle zkušeností společnosti ČSKD INTRANS je možné zásilky přepravovat po dvou trasách. Podle těchto dvou tras je potom možné posuzovat spolehlivost dodání. Schéma na obrázku č. 9 znázorňuje obě možné trasy od zákazníka ve Svitavách do terminálu v Praze.



Obr. 9 Schéma možných přepravních tras jedné zásilky

Po trase č. 1 je zásilka přepravována v režimu kusové zásilky. Protože tato trasa leží na jednom z hlavních přepravních koridorů ČR, je možné využít pro přepravu nákladní vlakové linky NEX, které jezdí pravidelně podle jízdního řádu. Spolehlivost dodání na této trase je podle společnosti ČSKD INTRANS hodnocena známkou 2-3 na stupnici od 1 do 5, kde 1 je nejlepší a 5 nejhorší hodnocení.

Trasa č. 2 se skládá ze dvou etap. V první etapě 2a je zásilka opět přepravována v režimu kusové zásilky od zákazníka ve Svitavách do terminálu společnosti ČSKD INTRANS v Brně. Tato trasa ovšem neleží na hlavním přepravním koridoru, nejedí zde vlaky NEX, a proto je zde spolehlivost dodání podstatně horší. Největším rizikem je pozdní příjezd zásilky do brněnského terminálu, odkud jedí NEX vlak. Pokud zásilka nestihne pravidelný odjezd tohoto vlaku, musí čekat na další, čímž ztratí minimálně 24 hodin. Společnost ČSKD INTRANS ohodnotila spolehlivost dodání na této trase známkou 4-5.

V druhé etapě 2b je zásilka přepravována mezi dvěma terminály společnosti ČSKD INTRANS. Zásilka je přepravována v uceleném vlaku s ostatními zásilkami, které byly svezeny z okolí brněnského terminálu. Při této přepravě je opět využíván NEX vlak. Spolehlivost dodání je ještě vyšší než na trase č. 1, společnost ČSKD INTRANS ji přiřadila známku 2.

Z cenového hlediska je trasa č. 1 sice finančně výhodnější, ale kontejner je přepravován samostatně jako kusová zásilka. Druhá trasa je delší a etapa 2a také dražší, ale etapa 2b je cenově výhodnější než trasa 1, protože zásilka jede v uceleném vlaku. Pro jednu samostatnou zásilku je výhodnější trasa 1, ale existuje-li v blízkosti brněnského terminálu více zásilek, potom se společnosti ČSKD INTRANS vyplatí svézt všechny zásilky do terminálu a vypravit ucelený vlak.

Tímto způsobem funguje i přeprava mezi ostatními terminály společnosti ČSKD INTRANS, které jsou v Pardubicích, Ostravě a nejnověji také v Lovosicích. Pro mezinárodní dopravu je nejvyužívanější pražský terminál, odkud jedí ucelené vlaky do zahraničí.

Poskytování předprodejních a poprodejních služeb

Společnost ČSKD INTRANS je spokojená se službami, které ČD v této oblasti poskytují. Podle Ing. Rožka z této společnosti mají ČD dobře propracovaný systém informačních služeb. Ačkoliv je toto tvrzení mírně v rozporu s informacemi, které poskytly

ostatní firmy, není to překvapující. Společnost ČSKD INTRANS je velký operátor kombinované dopravy, který má s ČD uzavřeny dlouhodobé smlouvy.

Poskytování informací o pohybu zboží

Společnost ČSKD INTRANS využívá stejně jako společnost Čechofracht centrální vozový informační systém CERVIS a je s ním spokojena. Výjimku tvoří pouze menší nedorozumění způsobená selháním lidského faktoru. Nicméně jakékoliv zlepšení v této oblasti by uvítala. Bohužel toto zlepšení (např. zavedení on-line sledování vozů) by bylo značně investičně náročné, proto se s ním nedá počítat v blízké budoucnosti.

Kvalita distribuce

K tomuto tématu poskytla společnost ČSKD INTRANS pouze základní informace. Přístup ČD k reklamám je dán jejich vnitřními předpisy, případně mezinárodními úmluvami, které striktně dodržují.

Komodity

Základní a jedinou komoditou, kterou společnost ČSKD INTRANS bere v potaz je kontejner. Je již na zákazníkovi, který typ kontejneru si objedná a čím jej naplní. Samozřejmě jako každá spediční firma i společnost ČSKD INTRANS musí vědět, co převáží, zejména z důvodu pojištění u cenného zboží nebo bezpečnosti přepravy u nebezpečného zboží, ale bohužel tato informace nebyla poskytnuta.

Další informace

Informace, které společnost ČSKD INTRANS byla ochotna poskytnout, se v mnohém shodovaly se zkušenostmi a informacemi získanými od společnosti Čechofracht. Z tohoto důvodu je zbytečné zde opakovat stejné údaje.

Co však je zajímavé a dosud to v této kapitole nebylo uvedeno, je cenová politika ČD. Ceny vnitrostátních přeprav uvedené v tarifech jsou odstupňovány podle vzdáleností: 0 – 200 km, 201 – 400 km, 401 – 600 km, 601 – 800 km a 801 – 1000 km. Další rozdíly v cenách jsou odstupňovány podle typu zboží, např. nebezpečné zboží, cenné zboží,

nadrozměrné zásilky atd. Dále má na cenu vliv typ vlaku, kterým má být zásilka přepravena, dodací lhůta, ve které má být zásilka doručena, a další faktory.

Ceny uvedené v tarifech jsou ceny maximální. Společnosti jako ČSKD INTRANS nebo Čechofracht mají s ČD uzavřené dlouhodobé smlouvy, z nichž jim plynou jisté výhody. Jako stálí zákazníci mají také nárok na určité typy slev. Bohužel o těchto slevách, stejně jako o cenách, za nichž jsou jejich zásilky přepravovány, nebyly ochotny společnosti hovořit.

5.3 NH-TRANS s.r.o., Ostrava

Společnost NH-TRANS s.r.o., Ostrava (dále jen NH-TRANS) byla kontaktována pouze písemně, a to dopisem, který je uveden v příloze č. 2. Bohužel písemný kontakt neumožňuje doplňující otázky a také pan Srba ze společnosti NH-TRANS pro nedostatek času odpověděl velice stručně. Proto bude v této kapitole uvedeno jen hodnocení některých složek logistických služeb, neboť k ostatním společnost NH-TRANS neposkytla údaje nebo nebyla schopna je posoudit.

Společnost NH-TRANS, která za svou desetiletou existenci přepravila téměř 80 miliónů tun zboží, patří k největším tuzemským a významným zahraničním spedičním společnostem. Jen v letošním roce přepravila po železnicích, silnicích, řekách a mořích do více než třiceti zemí světa cca 11,6 miliónů tun zboží. Nejvíce zboží směřovalo v exportu přes polské, slovinské a chorvatské přístavy do celého světa.

Poskytování informací zákazníkům

Společnost NH-TRANS také využívá centrální vozový informační systém ČD CERVIS. Při sledování zásilek si však mnohdy vystačí sama. Informace o spokojenosti či spolehlivosti tohoto systému nebyly poskytnuty.

Komodity

Společnost NH-TRANS poskytla údaje o nejobjemnějších komoditách, které jsou s její pomocí nejvíce přepravovány, v následujícím pořadí: ruda, struska, železo a hutní materiál, paliva, uhlí, koks, smola, dolomit, vápno, vápenec, písek, organické a anorganické chemické výrobky. Toto spektrum zhruba odpovídá nejvíce přepravovaným komoditám po železnici v rámci ČR, které jsou uvedeny v kapitole 2.4.

5.4 Shrnutí informací od dotazovaných společností

Ačkoliv pouze tři společnosti ze sedmi dotazovaných poskytly údaje pro tuto práci, přesto se z těchto údajů dají vyvozovat alespoň hrubé závěry o stavu železniční logistiky v České republice. V této podkapitole je snaha tyto informace pouze shrnout. Závěry, které se dají vyvodit nejen z této kapitoly, nýbrž z celé této práce, budou uvedeny v další kapitole. Porovnání základních informací, které byly poskytnuty dotazovanými společnostmi, je pro větší přehlednost uveden v tabulce č. 16.

Dodací lhůty

V tomto bodě se obě společnosti (společnost NH TRANS tuto informaci neposkytla vůbec) nezávisle na sobě shodly, že dodržování dodacích lhůt není pro ČD větším problémem, zejména na hlavních přepravních koridorech. Nicméně byl také vysloven názor, že je tomu tak zejména díky vhodně určeným dodacím lhůtám, které jsou ve vnitrostátní přepravě stanoveny poměrně dlouhé. V mezinárodní přepravě jsou tyto lhůty dány mezinárodní dohodou CIM a ČD jsou také schopny je dodržovat, protože mezinárodní zásilky jsou přepravovány po hlavních železničních koridorech.

Tab. 16 Srovnání informací, které poskytly dotazované společnosti

	Připravené zboží/rok (v tis. t)	Stupeň spolehlivosti dodávky a dodací lhůty	Předprodejní a poprodejní služby	Informace o pohybu zboží	Kvalita distribuce	Komodity
Čechofracht	2 500	ČD lhůty dodržují, nepředvídatelnost dodání	bez problémů	CERVIS v ČR funguje relativně dobře, v zahraničí podle státu	striktně vyřizované reklamace podle předpisů, někdy zdlouhavé	hromadné substráty, potraviny, spotřební zboží.
ČSKD INTRANS	630	ČD lhůty dodržují, lepší spolehlivost je u ucelených vlaků, horší mimo hlavní tratě	ČD mají velice propracovaný systém informačních služeb	CERVIS, společnost je spokojená	striktně vyřizované reklamace podle předpisů	kontejnery
NH TRANS	11 600	společnost neposkytla informace	společnost neposkytla informace	CERVIS, často si společnost vystačí sama	společnost neposkytla informace	hromadné substráty, stavební a hutní materiály

zdroj: vlastní zpracování poskytnutých odpovědí

Stupeň spolehlivosti dodávky

Se spolehlivostí dodání společnosti již nebyly tolik spokojeny. Nejspolehlivější přepravou po železnici jsou ucelené vlaky na hlavních tratích. Zejména si obě společnosti chválily nákladní expresní vlaky NEX. Menší míru spolehlivosti obě společnosti shodně přisoudily vozovým a kusovým zásilkám přepravovaným po hlavních koridorech. Nejhorší a nejméně spolehlivá je přeprava vozových a kusových zásilek po vedlejších tratích. Ačkoliv i u těchto zásilek je dodržena přepravní lhůta, existuje zde jistá nepředvídatelnost dodání, která může zásilku podstatně zdržet.

Poskytování předprodejních a poprodejních služeb

Při hodnocení tohoto bodu se získané informace mírně rozcházel. Ačkoliv obě společnosti nemají se získáváním informací o službách ČD problémy, každá má jiný názor ohledně důvodu, proč jim jsou tyto informace ochotně poskytovány.

Ing. Ječný ze společnosti Čechofracht tento fakt přisuzuje tomu, že jejich společnost je velkou spediční firmou, která má s ČD uzavřeny dlouhodobé smlouvy, a je tedy velkým a lukrativním zákazníkem. Menší zákazníci získávají jakékoliv informace o ČD jen velmi těžko. Podle Ing. Rožka ze společnosti ČSKD INTRANS, která je vůči ČD přibližně ve stejném postavení jako společnost Čechofracht, mají ČD v tomto ohledu dobře propracovaný systém, který je ochotný vyjít vstříc jakémukoliv zákazníkovi.

Poskytování informací o pohybu zboží

Všechny tři dotazované společnosti používají k vyhledávání informací o zásilkách systém CERVIS. Na území ČR funguje tento systém relativně dobře, jen občas dojde k přehlédnutí některé zásilky. Tuto chybu většinou způsobí lidský faktor a bývá včas odhalena a eliminována.

V zahraničí se někdy vyskytnou při sledování zásilek problémy. V některých státech funguje obdobný systém jako u nás a bývají s ním pouze takové nejasnosti jako v naší republice. V jiných státech mají buď systém jiný nebo vůbec žádný, proto je na těchto územích nedostatečná kontrola pohybu zásilky. Stává se, že zásilka je neznámá delší úsek, případně až k příjemci. S tím musí v těchto státech speditér dopředu počítat.

Jak je výše v textu uvedeno, jedna ze společností si často při sledování zásilek vystačí sama. Společnost NH TRANS sice také využívá systém CERVIS, který je samozřejmě zpoplatněný, ale pouze v případech, kdy zákazník vyžaduje tyto informace nebo pokud má zásilka zpoždění. V ostatních případech jsou pro tuto společnost postačující ty informace, které jí poskytnou její obchodní partneři.

Kvalita distribuce

Kvalita distribuce se týká především reklamací. Je-li u zásilky překročena dodací lhůta nebo je-li zásilka doručena příjemci poškozená nebo neúplná, potom lze tyto skutečnosti u ČD reklamovat. Obě společnosti potvrdily, že reklamace probíhají striktně podle předpisů.

Příjemce musí ihned při doručení zkontrolovat zásilku a sepsat protokol o zjevných vadách. Pro nahlášení vad nezjevných má lhůtu několik dnů. Při reklamaci je také nutné předložit veškerou dokumentaci o přepravě. Jiný přístup k reklamacím u ČD neexistuje. Vyjit zákazníkovi vstříc a uznat jeho reklamaci, jak to v dnešní době praktikuje spousta firem, aby si svého zákazníka udržela, nelze.

Společnost Čechofracht poskytla v tomto směru ještě jednu informaci navíc, která by pravděpodobně byla potvrzena i ostatními firmami. Jedná se o reklamaci špatné fakturace, která je velice zdoluhavá, a kvůli tomu může mít zainteresovaná firma u ČD vázané finanční prostředky i půl roku.

Komodity

Přepravované komodity se u jednotlivých společností značně lišily. Společnost Čechofracht se považuje za univerzálního dopravce, který přepravuje vše od potravin, přes spotřební zboží až po stavební materiály a jiné hromadné substráty. Touto skladbou přepravovaných komodit společnost Čechofracht pokrývá opravdu široké spektrum, které přesahuje nejobvyklejší skladbu zboží uvedenou v tabulkách a grafech v kapitole 2.4.

Společnost ČSKD INTRANS je na opačné straně škály, je to společnost úzce specializovaná, která se zabývá výhradně kombinovanou přepravou kontejnerů. K tomu je

zapotřebí silné investiční zázemí, kdy tato společnost musela vybudovat a stále ještě buduje síť překladišť.

Společnost NH TRANS se pohybuje přibližně uprostřed obou výše uvedených společností. Není to společnost ani univerzální ani přísně specializovaná na určitou komoditu. Nejčastěji přepravované komodity u této společnosti se shodují s nejčastěji přepravovanými komoditami v rámci ČR.

Další informace

Společnosti poskytly i další informace, které nebyly přímo předmětem dotazování, ale které úzce souvisejí s tématem této práce. Pro přehlednost budou uvedeny následujících bodech:

- železniční doprava je výhodná pro hromadné a nadrozměrné zásilky na dlouhé vzdálenosti, ale také pro lehké zásilky na krátké vzdálenosti,
- na železnici je rychlejší a levnější celní odbavení než při silniční dopravě,
- železniční doprava závisí na vybavení příjemce a odesilatele,
- cena dopravného odráží nejen vzdálenost, ale i trať, kterou vlak pojede,
- v ceně se také odráží typ přepravovaného zboží, typ vlaku i další faktory,
- cena uvedená v tarifech je cenou maximální, po využití systému slev, které ČD poskytují, je možné výslednou cenu výrazně snížit.

6. PERSPEKTIVY ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

V této kapitole budou vyvozeny závěry jak z kapitoly 5, kde jsou jednotlivé případové studie, tak i z ostatních kapitol této práce, zejména z kapitoly 3, v níž je popsána situace v nákladní železniční dopravě v různých evropských státech.

Závěry budou rozděleny do dvou podkapitol. V podkapitole 6.1 budou získané informace vyhodnoceny z pohledu nových logistických operátorů, jejich šancích na železničním trhu a možnostech směřování svých aktivit. V podkapitole 6.2 bude jen krátce zmíněno, jakým směrem by se mohli ubírat současní i potenciální provozovatelé železnice.

6.1 Perspektiva nových logistických operátorů

Jak z této práce vyplynulo, nákladní železniční doprava je věc složitá, omezená mnoha technickými podmínkami a investičně náročná. Z těchto důvodů lze vstup nového logistického operátora na tento trh doporučit pouze silné a dostatečně finančně vybavené společnosti. Pokud společnost, která se rozhodne získat svůj podíl na trhu nákladní železniční dopravy, taková je, neměla by mít výraznější problémy. Bude-li ovšem důkladně znát trh, na který chce vstoupit.

Na prvním místě by si tato firma měla zjistit informace o všech službách, které v současné době ČD svým zákazníkům poskytují. Nejedná se přitom pouze o ty služby, které byly popsány v této práci, přestože pravděpodobně budou figurovat na předních místech, ale jsou zde i některé další. Mezi ně patří možnost zajištění nakládky a vykládky dopravcem, pojištění zásilek, přeprava nebezpečných zásilek apod. Samozřejmě je také nezbytné zjistit si zpoplatnění všech služeb.

Druhou podstatnou okolností, která může ovlivnit příchod nového subjektu na jakýkoliv trh, je konkurence. V České republice působí v oblasti železniční dopravy podstatně méně operátorů než v silniční dopravě. To na jednu stranu může znít optimisticky, na druhou stranu je nutno počítat se silou těchto konkurentů, z nichž někteří

existují již desítky let. Ve většině případů jsou to silné společnosti, které mají s ČD uzavřeny dlouhodobé smlouvy a které jen nerady budou pouštět mezi sebe nové operátory.

Neméně důležitou otázkou při vstupu na nový trh je, který segment tohoto trhu bude vhodný pro příchozího a zda se vůbec vyplatí. V případě vstupu na trh nákladní železniční dopravy lze segment vytipovat podle přepravovaného zboží. V kapitole 2.4 jsou uvedeny nejčastěji přepravované komodity v ČR, v kapitole 5.4 jsou vyjmenovány komodity, které jsou nejvíce přepravovány třemi dotazovanými společnostmi. Otázka tedy zní, na které komodity se zaměřit.

Pro nového logistického operátora železniční dopravy by bylo nejvýhodnější najít mezeru na trhu, kterou by mohl zaplnit. Na tomto místě existuje několik možností. Jednou z nich by mohl být pokus o návrat přepravy uhlí do uhelných skladů zpět na železnici. Uhlí mezi přepravovanými komoditami figuruje na předních místech nejen u nás, ale v celé Evropě. Pokud tomu tak je, musí být přeprava uhlí po železnici výhodná, jinak by i jinde ve světě vítězila silniční doprava. Pokud by se tedy potenciální operátor zaměřil na tento cíl, oslovil by společnosti těžící uhlí a připravil pro ně zajímavé nabídky, jistě by tu pro něj byla šance. Ovšem na druhou stranu je třeba zvážit, že v mnoha těžebních regionech se těžba utlumuje a neustále se hledají nové energetické zdroje.

Druhou alternativou, na jaké komodity by se mohl nově příchozí zaměřit, je lehké spotřební zboží na krátké vzdálenosti. Bere-li se opět v potaz pořadí nejčastěji přepravovaných komodit z kapitoly 2.4, spotřební zboží je zařazeno do kolonky „Ostatní výrobky“, která v roce 2001 znamenala pouhých 4% všech přeprav. Toto číslo svědčí o tom, že spotřební zboží není zatím pro železnici příliš lákavé. Je-li ovšem přeprava lehkých předmětů na krátké vzdálenosti výhodná, potom by bylo určitě zajímavé vyzkoušet přepravu takového zboží, jako např. textil a textilní výrobky, plastové výrobky nebo hračky, zejména ve vnitrostátní dopravě.

Podobných možností, na které by se mohl vstupující logistický operátor zaměřit existuje určitě ještě několik. Pro každou z nich by bylo vhodné vypracovat speciální

průzkum trhu, finanční a další analýzy, aby bylo možné s přijatelnou pravděpodobností zjistit perspektivu toho kterého návrhu.

6.2 Perspektiva provozovatele železniční dopravy

Pro úplnost této práce by bylo vhodné vyhodnotit také situaci provozovatelů železniční dopravy a pokusit se stanovit jejich priority. Současný provozovatel, kterým jsou výlučně České Dráhy, by si měl uvědomit, kterým směrem je třeba kráčet, aby bylo dosaženo cíle. Tímto cílem by mělo být zvýšení konkurenceschopnosti vůči silniční dopravě, která je dnes pro železnici největší hrozbou.

Jedním ze základních kroků na cestě za vyšší produktivitou a konkurenceschopností by měla být ochota vyjít svým zákazníkům vstříc, ať se již jedná o spediční firmy nebo přímo odesilatele a příjemce zboží. Rozhodně by ČD neuškodila větší flexibilita a ochota komunikace se zákazníkem. Podle na Internetu dostupných materiálů se sice může zdát, že ČD těmito vlastnostmi disponují, nicméně zkušenosti dotazovaných firem hovoří jasně proti. Na obranu ČD je však třeba zdůraznit, že toto není problém pouze v ČR, nýbrž v celé Evropě.

Dalšími podstatnými problémy bránící volnému rozvoji nejen mezinárodní železniční dopravy jsou technické odlišnosti v jednotlivých evropských zemích. EU si již tento problém, který se zdá v současnosti téměř neřešitelný, uvědomila a snaží se o jeho překlenutí. O tom je více napsáno v kapitole 3.6. Bohužel řešení těchto problémů bude vyžadovat značné investice, jejichž zdroj zatím není znám ani v Evropě, ani v naší republice.

ZÁVĚR

Tato diplomová práce popisuje trh nákladní železniční dopravy v České republice, hlavně z pohledu využití pro logistické činnosti. Jsou zde uvedeny tři případové studie, které mapují zkušenosti tří různých zákazníků s provozovatelem železnice, tedy s ČD. Z těchto studií jsou vyvozeny následující závěry.

Železniční trh v České republice je rozvinutý na poměrně vysoké úrovni a má zde tradici. Bohužel v dalším rozvoji jej brzdí mnoho faktorů, zejména samotný provozovatel, který není schopen poskytovat své služby na požadované úrovni. Zákazníci tak stále častěji volí silniční dopravu. Tento problém neexistuje pouze v naší republice, ale v celé Evropě. Evropská unie si již před časem tuto skutečnost uvědomila a snaží se ji řešit.

Vzhledem k výše popsaným skutečnostem je vstup nových operátorů na železniční trh žádoucí. Zejména vstoupí-li naše republika do EU, kde již existuje koncepce rozvoje železniční dopravy na příštích 15 let. Proto je důležité, aby i v naší republice vznikli operátoři poskytující služby na vysoké úrovni. Nicméně kdokoliv, kdo se chystá vstoupit na tento trh, by měl svůj krok nejprve zvážit. Existuje zde totiž řada překážek a problémů, které je nutno překonat. Tyto hrozící skutečnosti jsou popsány v této práci.

Hlavní přínos tohoto textu tedy spočívá v ukázání směru, kterým by se měla vydat operátor vstupující na trh železniční dopravy, nikoliv v řešení daného problému. Potenciální operátor by si měl vypracovat minimálně ještě finanční analýzu a průzkum trhu, aby zjistil možnost svého úspěchu na tomto trhu s přijatelnou pravděpodobností.

Seznam použité literatury:

- [1] -, Ekonom, 18. 1. 2001, str. 10, čl.: *Britský model má potíže*
- [2] -, Ekonom, 18. 1. 2001, str. 10, čl.: *Po reformě jako před ní*
- [3] -, Ekonom, 22. 11. 2001, str. 35, čl.: *Případ Railtrack*
- [4] -, *Integrated advanced logistics for freight transport*. OECD 1996, France
- [5] -, Logistika, 2002/07-08, str. 31, čl.: *Dopravní infrastruktura v Evropě*
- [6] -, Logistika, 2002/07-08, str. 5, čl.: *Kulatý stůl o transformaci ČD*
- [7] -, Logistika, 2002/09, str. 43, čl.: *Logistika jako systémový integrátor*
- [8] HORÁKOVÁ, H., KUBÁT, J.: *Řízení zásob*. Profess Consulting Praha, 3. vydání
- [9] JINDRA, J.: *Obchodní logistika – učební skripta*. VŠE Praha, 1. vydání, Praha 1992
- [10] Logistika.iHNed.cz
- [11] PERNICA, P., MOSOLF, J. M.: *Partnership in logistics*. RADIX Praha, 1. vydání, Praha 2000
- [12] PERNICA, P.: *Logistický management*. RADIX Praha, Praha 1998, 1. vydání
- [13] PERNICA, P.: *Logistika – aktivní prvky*. VŠE Praha, 1. vydání, Praha 1994
- [14] PERNICA, P.: *Logistika – pasivní prvky*. VŠE Praha, 1. vydání, Praha 1994
- [15] SHRBENÁ, J., Ekonom, 10. 4. 2003, str. 35, čl.: *Aby neujel vlak...*
- [16] SCHULTE, CH.: *Logistika*. Victoria Publishing Praha, 1. vydání, Praha 1994
- [17] www.cd.cz: oficiální stránky ČD
- [18] www.destatis.de: oficiální stránky Německého statistického úřadu
- [19] www.dft.gov.uk: oficiální stránky britského Úřadu pro dopravu
- [20] www.mdcz.cz: oficiální stránky Ministerstva dopravy a spojů ČR
- [21] www.pkp.com.pl: oficiální stránky společnosti PKP
- [22] www.sncf.fr: oficiální stránky společnosti SNCF
- [23] ŽALUD, M., Ekonom, 29. 11. 2001, str. 14, čl.: *Aplikace logistiky – konkurenční výhoda*

Seznam tabulek:

tabulka č.

	strana
1 Vývoj logistiky	12
2 Mezioborové srovnání přepravních výkonů nákladní dopravy	14
3 Vnitrostátní nákladní železniční doprava podle kategorií přepravní vzdálenosti	17
4 Přeprava zboží po železnici	17
5 Základní parametry kontejnerů řady ISO	20
6 Přeprava velkých kontejnerů po železnici	21
7 Přeprava silničních nákladních vozidel na lince Lovosice – Drážďany	23
8 Přeprava výměnných nástaveb po železnici	24
9 Přeprava nákladních automobilů po železnici	25
10 Vnitrostátní přeprava zboží po železnici v ČR podle jednotlivých komodit zboží (v tis. tun)	26
11 Vývoz zboží z ČR po železnici podle jednotlivých komodit zboží (v tis. tun)	28
12 Dovoz do ČR po železnici podle jednotlivých komodit zboží (v tis. tun)	29
13 Přeprava zboží po železnici v jednotlivých evropských státech (mil.tkm)	31
14 Nákladní železniční doprava v SRN za rok 2001	34
15 Přeprava zboží po železnici ve Velké Británii	37
16 Srovnání informací, které poskytly dotazované společnosti	57

Seznam obrázků:

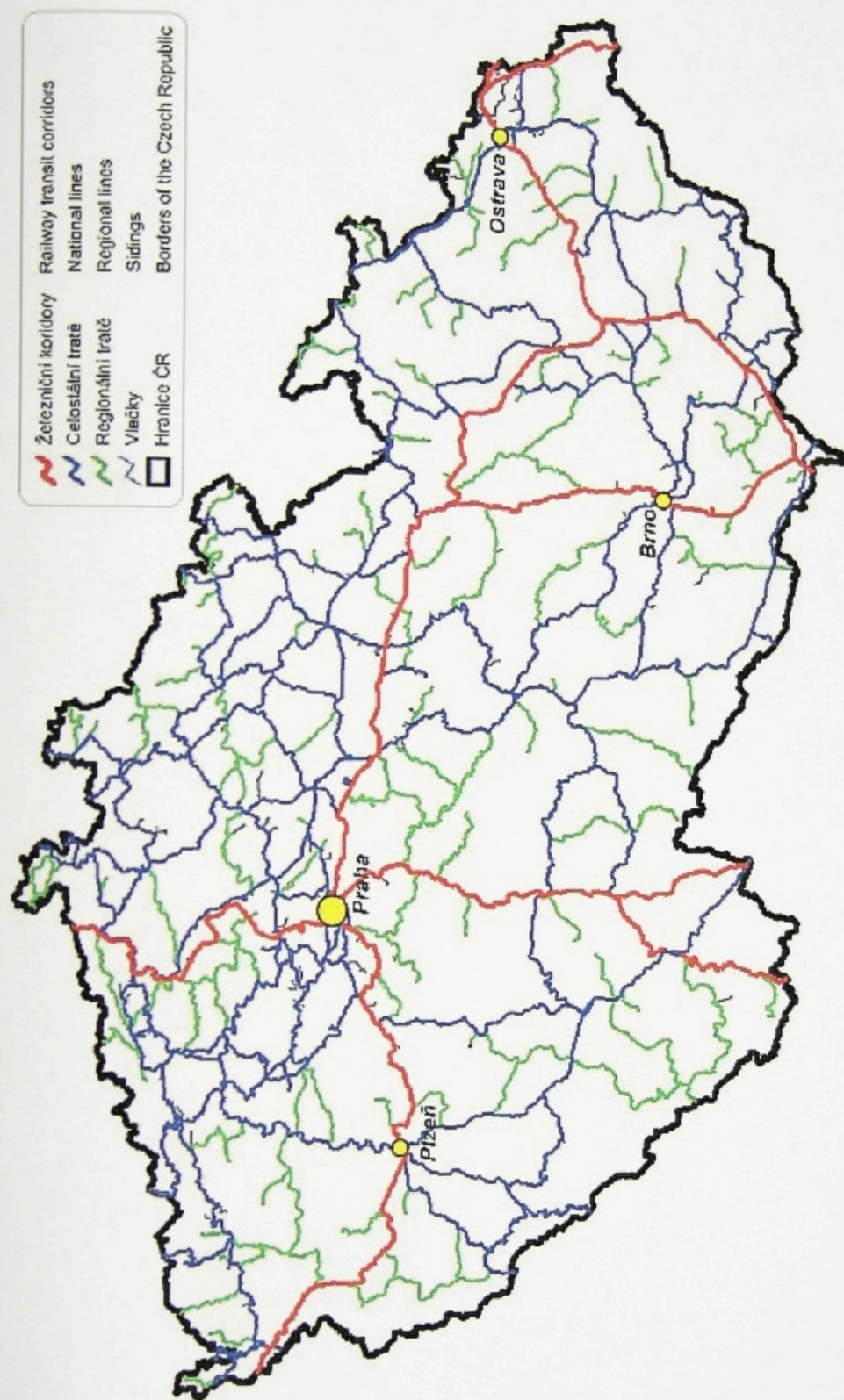
obrázek č.

	strana
1 Srovnání přepravy zboží v jednotlivých oborech dopravy (v tis. tun)	15
2 Srovnání přepravního výkonu jednotlivých oborů dopravy (v mil. tkm)	16
3 Vnitrostátní přeprava zboží po železnici v ČR v roce 2001 podle jednotlivých komodit	27
4 Vývoz zboží po železnici v roce 2001	28
5 Dovoz zboží po železnici v roce 2001	30
6 Vývoj přepravního výkonu (v mil. tkm) v ČR a vybraných státech Evropy	32
7 Přeprava zboží po železnici v jednotlivých evropských státech (mil. tkm)	33
8 Struktura přepravy v Polsku podle jednotlivých komodit v roce 2001	35
9 Schéma možných přepravních tras jedné zásilky	52

Seznam příloh:

1. Mapa železničních tratí ČR
2. Dopis zaslaný společností NH TRANS s.r.o., Ostrava

Příloha č. 1 Mapa železničních tratí v ČR



Dobrý den,

ráda bych Vás požádala o několik informací a Vašich zkušeností s železniční dopravou pro mou diplomovou práci. Jejím cílem je zjistit situaci na českém železničním trhu a šance na tomto trhu pro nové logistické operátory. Potřebovala bych alespoň obecné informace o následujících složkách logistických služeb:

Stupeň spolehlivosti dodávky udává pravděpodobnost, že bude dodržen přislíbený termín dodávky. V čitateli je v případě spedičních firem vhodné uvádět počet včas dodaných zásilek, ve jmenovateli pak celkový počet přepravovaných zásilek:

$$\alpha = \frac{\text{počet včas dodaných zásilek}}{\text{celkový počet přepravovaných zásilek}}$$

Byla bych velice ráda, kdybyste mi poskytli číselné údaje týkající se jednoho nebo dvou zákazníků, jejichž jména samozřejmě znát nepotřebuji, neboť to není cílem mé práce. Pokud by to nebylo vhodné, ráda bych alespoň znala Váš názor na spolehlivost Českých drah ve vnitrostátní i mezinárodní dopravě, nejlépe formou přiřazení známky od 1 do 5, kdy 1 je nejlepší hodnocení a 5 nejhorší.

Dodací lhůta se v případě hodnocení logistických služeb u spedičních firem skládá pouze z doby na obdržení a zpracování objednávky, na odeslání zásilky a na vlastní dopravu. Pro svou práci bych potřebovala zjistit, jaké dodací lhůty ČD poskytují na určité vzdálenosti a na určitých tratích a zda jsou schopny je dodržovat. Opět bych byla ráda, kdybyste tuto část obohatili o Vaše osobní zkušenosti.

Poskytování předprodejních a poprodejních služeb, jakým způsobem informují ČD své zákazníky o poskytovaných službách a zda poskytují poradenskou činnost, případně jakým způsobem.

Poskytování informací zákazníkům. V tomto bodě by mě především zajímalo, jakým způsobem jsou ČD schopny poskytovat aktuální informace o pohybu zboží. Již jsem zjistila, že ČD mají svůj centrální vozový informační systém CERVIS. Proto by mě zajímalo, zda ho Vaše společnost také využívá a jaké s ním má zkušenosti, a to nejen ve vnitrostátní dopravě, ale i v zahraničí, případně ve kterých zemích tento systém funguje a zda jste s ním spokojeni.

Kvalita distribuce. Zde by pro mě bylo podstatné, v jakém stavu jsou zásilky doručovány, jaké zkušenosti máte s případným poškozením svých zásilek a zejména s přístupem ČD k reklamám.

Komodity. V tomto bodě bych potřebovala zjistit, které komodity jsou Vámi nejčastěji přepravovány po železnici a na jaké vzdálenosti. Nerada bych zjišťovala informace o Vašich zákaznících, stačilo by mi obecné přiblížení, např. výrobky kterého průmyslu nejčastěji přepravujete.

Pokud by Vás napadly ještě nějaké připomínky nebo máte nějaké zajímavé zkušenosti s železniční přepravou nebo jiné informace, které by mohly přispět k cíli mé diplomové práci, byla bych velice ráda, kdybyste mi je napsali.

Předem velice děkuji za Vaši odpověď.

S pozdravem

Helena Dragoňová
studentka HF TUL