

**Před rokem jsme se na tomto místě zabývali problematikou kombinované dopravy silnice - železnice. Přechod na kombinovanou dopravu, který z hlediska investic do technického vybavení není snadný, v posledním roce ovlivnila ekonomická krize. Jak se s tím jednotlivé firmy vyrovnávají?**

**Receptem může být aktivní obchodní politika**

Všeobecné poklesy přeprav v prvním pololetí letošního roku (řádově o 20 až 30 procent) dělají vrásky na čele dopravcům všech dopravních oborů, kombinovanou dopravu nevyjímaje. Informace o předběžných hospodářských výsledcích dosažených za první pololetí roku 2009, v němž si hospodářská krize již vybrala své první oběti, jsou pro management každé firmy důležitým signálem dalšího vývoje krize a jejích dopadů na jednotlivé firmy.

Např. společnost **BOHEMIA-KOMBI**, operátor kombinované dopravy silnice - železnice, se negativním dopadem krize brání především aktivní obchodní politikou spočívající ve vyhledávání nových zákazníků a v úspěšném rozšiřování zákaznického portfolia. Kontinentální linky nedoprovázené kombinované dopravy jsou na českém přepravním trhu stále ještě novinkou a krize je zasáhla v rozvojové fázi. Uce-

lené vlaky Bohemia Express mezi Lovosicemi a Německem i nadále zvyšují své vytížení. To se daří díky nově přichozím zákazníkům, jejichž okruh se rozšiřuje zejména o firmy z České republiky.

„Pokud bychom se spoléhali jen na objemy přeprav původních zákazníků, kteří služeb vlaků Bohemia Express využívali už vloni, dosáhl by meziroční pokles více než 20 procent. Naštěstí tomu tak není,“ vysvětluje Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIA-KOMBI, a poukazuje na skutečnost, že jedna třetina dnešních zákazníků loni touto dobou ještě vlaky Bohemia Express vůbec nevyužívala. Noví klienti přispěli k tomu, že výpadky některých přeprav tradičních zákazníků jsou v důsledku krize nahrazovány přepravami zákazníků nových. Ty přispívají 13 procentním podílem v rámci všech přeprav vlaky Bohemia Express. Právě získání nových zákazníků má velký vliv na skutečnost, že v prvním pololetí roku 2009 vykázaly přepravy ucelenými vlaky Bohemia Express meziroční pokles necelých 10 procent.

**Atributy jako spolehlivost a pravidelnost mají váhu**

Ještě v polovině loňského roku zaznamenala společnost **ČD Cargo** nárůst objemu přeprav v rámci kombinované dopravy. Od poloviny roku 2008 však začalo docházet k poklesům, přičemž ztráta z pohledu tržeb dosáhla přibližně 20 procent. Přestože během první poloviny letošního roku se ztráta zvýšila o další čtyři procenta, zaznamenává ČD Cargo u některých komodit zboží zastavení poklesu – a to i v rámci kombinované dopravy.

„Očekáváme, že by rozvoji kontinentální kombinované dopravy mohlo v příštím roce pomoci zavedení mýtného pro nákladní vozidla nad 3,5 tuny,“ předpokládá Rodan Šenekl, obchodní ředitel společnosti ČD Cargo, podle jehož názoru zákazník, který uvažuje o přechodu na kombinovanou dopravu silnice - železnice, slyší na tři hlavní argumenty: cena, kvalita a spolehlivost. „V období krize zákazník samozřejmě upřednostňuje nejnižší cenu. Přesto si myslím, že atributy spolehlivost ▶

# Kombinovaná doprava:

# Zákazník musí vidět výhody





Zákazník chce slyšet jasné argumenty, proč přejít na kombinovanou dopravu.



Kombinovaným přepravám červená nesvítí. Přejech na koleje však není snadný.

a pravidelnost mají svou váhu. Zejména pak během léta, sobot a nedělí, nebo v noci, kdy je silniční nákladní přeprava v řadě zemí Evropy zpravidla omezena."

Lukáš Bernard ze společnosti **ČSKD INTRANS** podotýká, že objemy přeprav v rámci kombinované dopravy dlouhodobě narůstají – zejména v návaznosti na námořní dopravu. Přesto však existují rezervy u některých přepravních relací či komodit zboží, kde by bylo možné režim kombinované dopravy silnice - železnice využít.

„Jedná se však o běh na dlouhou trať. Je nutné potenciálním zákazníkům nabídnout jasné výhody, které jim přechod ze silnice na železnici může přinést,“ zdůrazňuje Lukáš Bernard a upozorňuje, že pro zákazníka je velice jednoduché vypravit nákladní vůz a uskutečnit přepravu po sil-

nici. V případě kombinované dopravy je potřeba objednat kontejner, konsolidovat zásilku, kontejner přepravit na překladiště a přeložit na železniční vagón. Zákazník proto musí vidět zřetelné výhody, které mu kombinovaná přeprava přinese, ať už je to např. lepší zabezpečení zásilky, ekologičtější či přeprava z hlediska větší kapacity.

### České firmy si oblíbily zejména sedlové návěsy

Vladimír Fišer upozorňuje na zajímavou skutečnost, že české firmy využívají k přepravám na železnici především sedlové návěsy. Naopak zahraniční společnosti pro kombinovanou přepravu silnice - železnice v mnohem větší míře využívají tankové kontejnery. Přitom přeprava v tankových kontejnerech po železnici je

podle Vladimíra Fišera finančně daleko zajímavější než využití sedlových návěsů.

„Hlavní rozdíl vidím v ceně za železniční přepravu prázdných tankových kontejnerů zpět k zákazníkovi. Dokážeme je přepravit za podstatně nižší cenu než sedlové návěsy. Na šestiosý železniční vůz totiž naložíme dva sedlové návěsy nebo čtyři tankové kontejnery,“ uvádí příklad Vladimír Fišer.

Změna technického vybavení ale není zadarmo. Pokud se zákazník rozhodne pro přepravu v tankových kon-

tejnerech, musí počítat s nákupem speciálních podvozků a smířit se s kovovým rámem zvyšujícím hmotnost tankového kontejneru. I přesto se u nás objevují první firmy, které tankové kontejnery využívají: např. **LC Sokotrans** nebo **Omega Servis**.

### Stát nám vůbec nepomáhá, tvrdí lidé z branže

Odborníci upozorňují, že přechod na kombinovanou dopravu by měl podpořit stát a zároveň zdůrazňují, že je současná úroveň podpory ze strany státu nedostatečná.

„Stát by se měl snažit podporovat kombinovanou přepravu především z hlediska infrastruktury. Podle mého mínění schází především podpora terminálů a překladišť,“ říká Lukáš Bernard a poukazuje na nutnost zrov-

INZERCE

## SPECIÁLNÍ PŘEDPLATNÉ:

# 2009 + 2010 za 333 Kč

Podzim 2009 (3 čísla) + kompletní ročník 2010 (6 čísel)

# NEBEZPEČNÝ NÁKLAD

Časopis o problematice nebezpečných věcí



Více informací na [www.nebezpecnynaklad.cz](http://www.nebezpecnynaklad.cz)  
 Předplatné můžete objednat na [predplatne@predplatne.cz](mailto:predplatne@predplatne.cz)

noprávnění dopravní cesty železnice – silnice.

„Zatímco ve většině evropských zemí je na železniční terminál či překladisti nahlíženo stejně jako na nádraží nebo na koleje, u nás je terminál považován za soukromý objekt. Firma, která se rozhodne podnikat v kombinované přepravě, musí sama terminál vybudovat a použít k tomu vlastní finanční prostředky. Jde samozřejmě a poměrně nákladnou a náročnou investici.“

Radim Ječný, expert na železniční a kombinovanou dopravu, tvrdí, že Česká republika, stejně jako většina zemí ve Střední a Východní Evropě, nákladní železniční dopravu příliš nepodporuje. „Naopak dělá se vše proto, aby byla železniční doprava co nejdříve zlikvidována,“ volí tvrdá slova a poukazuje na výběr mýtného, které silniční dopravci platí pouze na dálnicích a jen pro určitou část nákladních vozidel. Poplatky za železniční dopravní cestu se přitom vztahují na všechny tratě a na veškerá železniční vozidla.

„Výška poplatků za použití železnice dopravce neúměrně zatěžuje, dosahuje totiž 20 - 30 procent nákladů za dopravu, což je v porovnání se silniční dopravou zcela neúměrné,“ zdůrazňuje Radim Ječný. Podle jeho názoru stát do železniční infrastruktury investuje především pro potřeby státu i jinak dotované osobní dopravy a stavební práce se plánují především dle požadavků stavebních firem. Zcela bezohledně se likvidují nakládací možnosti v menších stanicích, kde probíhá modernizace trati,

a při plánování dopravních výluk ze stavebních důvodů se nebere skoro zřetel na potřeby železniční nákladní dopravy. Jako příklad můžeme uvést stavební činnost na jihu Čech.

Rodan Šenekl se domnívá, že dopravní politika státu by měla zahrnovat jak motivační faktor, tak by měla klást důraz na často nepopulární regulaci. V prvním případě můžeme uvést aktuální podporu inovační technologie nových linek kombinované dopravy. Výzvu na přijímání žádostí

o podporu již zveřejnilo Ministerstvo dopravy ČR na svých webových stránkách. Regulační opatření by měla zahrnovat např. pružnější zavádění mýtného pro širší kategorii nákladních vozů nejen na dálnicích, ale také na silnicích první třídy.

„Přimlouvám se rovněž za rozšíření omezení provozu nákladních vozidel na našich silnicích především v období svátků a víkendů nebo i v nočních hodinách. Není to nic nového. Podobná opatření jsou v západ-

### Mají být terminály neutrální?

Po našem vstupu do Evropské unie začala politika České republiky směřovat k liberalizaci přepravního trhu jak v oblasti silniční dopravy, tak na železnici. V rámci kombinovaných přeprav silnice/železnice představuje přechodový můstek ze silnice na železnici a zpět terminál. Někteří odborníci poukazují na nutnost liberalizace terminálů, jak je tomu např. v Německu nebo v Rakousku.

„V České republice jsou terminály zatím privátním majetkem, což by samo o sobě nevadilo,“ podotýká Vladimír Fišer. „Problém však může nastat, pokud vlastník terminálu podniká rovněž v dopravě a nabízí přepravu „z domu do domu“. V tomto případě vytváří nezdravé konkurenční prostředí, protože určuje podmínky přístupu k terminálu pro svou konkurenci.“

Vladimír Fišer upozorňuje ještě na jeden aspekt, který ztěžuje přechod

přeprav ze silnice na železnici. Vlastník terminálu podnikající zároveň v silniční dopravě pochopitelně ztrácí motivaci podpořit přechod na železnici dalším subjektům, protože by přišel o své zakázky. Za současného stavu se pak za překládky v českých privátních terminálech platí zhruba dvojnásobek, než je běžné v Německu nebo Rakousku. Terminál pak ovšem nemá funkci přechodového můstku mezi dvěma dopravními infrastrukturami, ale je naopak nákladovou bariérou.

„Terminály by měly být neutrální, tak jak je tomu např. v Německu. Provozovatel neutrálního terminálu by měl zajišťovat pouze služby úzce související s překládkou zboží. Tím by se otevřela volná cesta silničním dopravcům k železniční infrastruktuře a prakticky by se spustila stavědla významnějšímu převádění nákladní přepravy ze silnice na železnici.“

INZERCE

## Železniční logistika na nejvyšší úrovni

**SPEDI-TRANS**  
Pražská Praha®

www.spedi-trans.cz



Member of Čechofracht Group







Ministerstvo dopravy přišlo s podporou na nákup speciálních vozů.

ní Evropě rozšířená a na železnici pak běžně vidíme například vlaky přepravující silniční návěsy nebo nástavby. Česká republika je v tomto směru velice liberální, a proto také moderní přepravní systémy u nás nejsou tak rozvinuté. První vlašťovkou jsou vlaky kombinované dopravy z našeho terminálu v Lovosicích do Německa," podotýká Rodan Šenekl.

### 90 mil. Kč na speciální vozy pro kombinovanou dopravu

Provozovatelé kombinované dopravy a překladišť však nyní mohou využít podpory určené na pořízení speciálních železničních vozů a silničních vozidel pro kombinovanou dopravu, informačních systémů, na rekonstrukci plavidel a na nákup přepravních jednotek. Koncem července letošního roku zveřejnilo **Ministerstvo dopravy ČR** na svých

webových stránkách a v Obchodním věstníku výzvu pro předkládání žádostí o veřejnou podporu. Termín pro předkládání žádostí skončil 31. srpna 2009. Podpora, na níž je vyhrazeno 90 mil. Kč, bude vybraným firmám poskytnuta ještě v tomto roce.

„O dotaci mohli požádat železniční dopravci a provozovatelé kombinované dopravy a překladišť, všechny společnosti v EU, které mají sídlo, agenturu, pobočku nebo dceřiné společnosti v ČR. Veškeré informace o obsahu žádosti, způsobu výpočtu ekonomických parametrů, hodnotící kritéria a podmínky zadávacího řízení najdete na webové stránce Ministerstva dopravy. Na této stránce jsou každý den zveřejňovány i otázky a odpovědi na nejčastější dotazy," vysvětluje Jakub Ptačinský z tiskového oddělení Ministerstva dopravy ČR.

Na otázku, zda stát také podpoří vznik nových kontinentálních linek

pro kombinovanou dopravu silnice - železnice, Jakub Ptačinský odpovídá: „Ministerstvo dopravy připravilo Evropskou komisí notifikovaný podprogram provozní podpory nových linek kombinované dopravy v tříleté zaváděcí fázi. Podprogram je zpracován pro období 2006 - 2012. V letošním ani příštím roce se s touto podporou nepočítá. Kpodpoře nových linek kombinované dopravy má však přispět nově vyhlášený podprogram investiční podpory Inovační technologie nových linek kombinované dopravy.“

Foto: Archiv, BOHEMIAKOMBI a CHEMION

### Co může přechodu pomoci?

Co ovlivňuje silničního dopravce, když zvažuje přechod na kombinovanou dopravu silnice - železnice? Na zvýšenou poptávku po kombinované dopravě má bezpochyby vliv růst cen pohonných hmot. Musí však jít o dlouhodobé zvýšení cen. Silniční dopravce musí překonat bariéru přechodu na kombinovanou dopravu. Tu představuje investice do technického vybavení, ať už se jedná o podvozky nebo např. kontejnery. Aby se kombinovaná doprava silnice - železnice začala vyplácet, je nutné využívat ji dlouhodobě.

Vladimír Fišer,  
BOHEMIAKOMBI

INZERCE



Seznamte se s námi...

*Tygra Publishing*

Společnost Tygra Publishing nabízí:

- grafické návrhy
- práce v DTP
- úgraba firemních časopisů  
(od návrhu, přes redakční práci, tisk, až po distribuci)

Nabízíme flexibilní přístup, spolehlivost, profesionalitu a příjemné ceny.

Kontakt: [tygra@tygra.cz](mailto:tygra@tygra.cz), 605/262 158

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