

KONKURENČNÍ POZICE ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

Jiří Čáp, Ivo Drahotský

Úvod

Železniční doprava hrála na území České republiky vždy důležitou roli v oblasti dopravy. Ke škodě dopravců i zákazníků se bohužel celá řada komodit ze železničních vozů v minulých letech vytratila. Na uvedené situaci se podílel především přesun zákazníků k silniční dopravě, která jim nabízela flexibilnější a z jejich pohledu kvalitnější služby. Uvedenou situaci ovlivňují mimo jiné následující faktory:

- změna struktury výroby,
- likvidace některých výrobních (v oblasti průmyslu, využívající zejména nákladní dopravu s charakterem hromadných přeprav),
- intenzivní rozmach silniční nákladní dopravy.

Svoji úlohu sehrává také nedůvěra některých zákazníků ve služby železnice. Tuto nedůvěru ještě podporují zprávy o poškozování nebo krádežích převáženého zboží nebo jeho částí (osobní auta, elektronika apod.). Otázkou v této souvislosti zůstává, z jaké části se jedná o pojistné podvody. S rozvojem dopravy padají omezení vztahující se k jednotlivým druhům zboží, respektive možnosti jejich přemístění. Proto se v současné době přepravuje mnoho komodit (včetně uhlí, dřeva i jiných nerostných surovin) s využitím silniční dopravy. Škála zboží je tak poměrně různorodá (v silniční i železniční dopravě), méně obvyklé typy nákladů se převážejí v cisternách, kontejnerech apod.

Vzájemná mezioborová kooperace

Efektivní fungování dopravního systému takové, které vytváří předpoklady pro ekonomický růst a předpokládá, kromě samostatného působení jednotlivých dopravních oborů, rovněž jejich vzájemnou kooperaci. Přitom je důležité nastolení takových podmínek, na jejichž základě jsou nastaveny rovné podmínky podnikání v dopravě, respektive dopravních oborech. Pod pojmem komplexní objektivní harmonizace je ale nutno spatřovat pouze idealizovaný cílový stav. V reálném prostředí dochází k působení politických, ekonomických i ostatních vlivů.

V současné době na trhu vystupuje velké množství konkurentů působících v různých dopravních oborech (železniční, silniční aj.). Přitom právě pozemní doprava představuje trh, kde se setkává železniční a silniční doprava. V souvislosti s postupným snižováním výkonů v železniční dopravě, respektive s její stagnací (a to přestože dochází k růstu výkonů dopravy jako takové), je stále intenzivněji poukazováno na nutnost změny takového trendu.

Pojem „harmonizace“ znamená vytvoření shodných podmínek pro podnikání. Jedná se o přístup na trh i o hrazení odpovídajících nákladů za služby nutné k realizaci výkonu. Touto službou je mimo jiné chápáno i poskytnutí dopravní infrastruktury. Diskuse se v poslední době stáčí především směrem k úhradě poplatků za použití dopravní infrastruktury. Poukazováno je na zvýhodňování silniční dopravy, jejíž uživatelé poplatky nehradí. Tyto poplatky jsou nyní zaváděny formou mýtného. U vozidel do 12 t celkové hmotnosti jsou náklady hrazené již ve formě spotřebních daní z uhlovodíkových paliv.

K čemu dochází? Doprava se pro konečné uživatele zdražuje, veřejné rozpočty získávají nové prostředky, které však zpět do dopravy proudí jen částečně. Porovnáme-li celkové zdanění jednotlivých dopravních oborů (z hlediska příjmů pro státní rozpočet), je zřejmé, že i zde panuje nesoulad, který by měl být rovněž v rámci harmonizace zohledněn.

Absolutní harmonizace mezi jednotlivými dopravními obory je idealizovaný stav, který není v reálném stavu dosažitelný. Vždy však existují kompromisy, výjimky, podpory či jiná obdobná opatření narušující stanovení rovných podmínek.

V mnoha případech se však dostáváme do situace, kdy je harmonizace pojmána spíše jako pozitivní diskriminace jednoho z dopravních oborů na úkor druhého. Samozřejmě zde vystupují lobbyistické zájmy různých skupin či organizací. Co je cílem takové diskriminace? Jedná se v podstatě o docílení vyrovnání nákladů, respektive koncové ceny pro zákazníka v situaci, kdy není jeden dopravní obor z různých důvodů schopen nabídnout srovnatelnou službu stejných kvalitativních vlastností za obdobnou cenu. Uvedenými důvody může být například neefektivní hospodaření, chyby managementu, atd.

Jestliže hovoříme o absolutní harmonizaci, je také nutno zohlednit příjmy veřejných financí, které z jednotlivých dopravních oborů plynou. V pojmu absolutní harmonizace je totiž skryta harmonizace na straně nákladů, ale také harmonizace na straně příjmů. Z uvedeného tak vyplývá, že by měl být zachován rovněž poměr vybíraných a vynakládaných prostředků z jednotlivých dopravních oborů. Používáme-li tedy pojem harmonizace, je nutno mít vždy v podvědomí, že se nejedná o harmonizaci absolutní, která je v podstatě nedosažitelná, a za uvedeným pojmem je nutno vidět skrytá dopravně-politická rozhodnutí i jiné vlivy. Využití možné kooperace můžeme vidět např. v intermodální, kombinované dopravě či v kontextu logistických služeb.

Kombinovaná doprava

Kombinovaná doprava je systém přepravy zboží v jedné a téže přepravní jednotce (ve velkém kontejneru, výměnné nástavbě, odvalovacím kontejneru) nebo silničním vozidle, která při jedné jízdě využije též železniční nebo vodní dopravu, přičemž se překládá pouze nákladová jednotka kombinované dopravy, nikoliv samotné zboží.

Intermodální doprava

Tato doprava znamená nákladní dopravu, při níž nákladní automobil, přívěs, návěs, snímatelná nástavba nebo kontejner použije silnice pro počáteční a/nebo koncový úsek cesty a jsou přepravovány, s tažným vozidlem nebo bez něho, ve zbývajícím úseku cesty po železnici, po vodní cestě nebo po moři.

Logistická centra

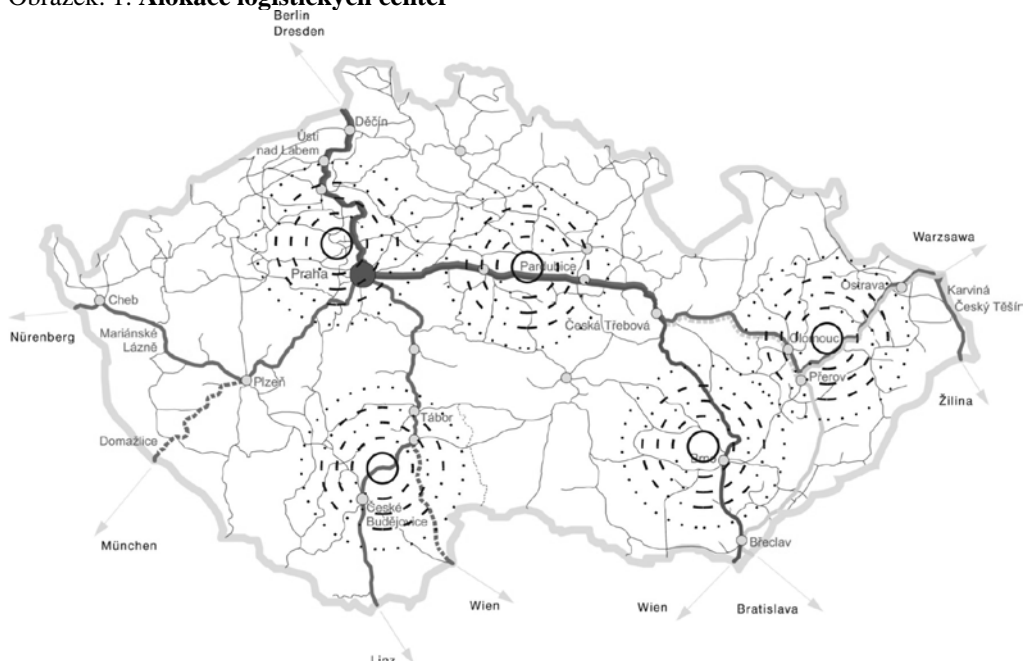
Je důležité, aby operátoři na železnici byli schopni poskytnout či nabídnout komplexní logistické služby či v kooperaci s dalšími subjekty tyto služby zajistit. Tuto funkci zajišťují logistická centra, která by měla být napojena na pátevní komunikace železniční i silniční dopravy (železniční koridory), tak, aby mohly být hlavní dopravní proudy směřovány na železnici. Moderní logistické centrum by mělo poskytovat tyto služby:

- skladování a vedení skladové evidence,
- sdružování, rozdělování a kompletace zásilek,

- vyskladňování a distribuce na základě potřeb zákazníka.

Celý popsaný systém by také mohl sloužit k expresní přepravě kusových zásilek, a to tak, že jako sběrná či svozová místa by sloužily jednotlivé logistické sklady. Do těchto míst by se z přidělených atrakčních obvodů svázely a následně rozvázely zásilky systému expresní kusové přepravy. Tímto systémem by se dosáhlo toho, že by se část zásilek, která má stejný dopravní proud, přesunula ze silniční na železniční dopravu. Jedná se vlastně o dosažení dopravně-politického cíle, který přinese zakázky železnici, zároveň také dojde k odlehčení dopravy silniční. Daný přesun by měl také znamenat snížení ekologické zátěže, což je však výrazně závislé na ekologických parametrech použitých dopravních prostředků.

Obrázek. 1. **Alokace logistických center**



Zdroj: Čáp

Na obrázku 1 jsou symbolicky znázorněny základní lokace logistických center, která by mohla být v ČR umístěna. Na základě podrobné analýzy můžeme uvažovat o přesném počtu a přidělených atrakčních obvodech.

Rozhodnutí o lokaci logistického centra by mělo respektovat následující faktory a ukazatele:

- předpokládaný přidělený atrakční obvod,
- počet logistických center,
- napojení na ostatní druhy dopravy,
- možnost odbavení různých přepravních jednotek,
- možnosti řazení vlaků a manipulace.

Při stanovování počtu logistických center, obslužnosti území a přidělených atrakčních obvodů by měla být zohledněna dvě základní kritéria, a to minimalizace dopravních nákladů a minimalizace přepravní doby. Minimalizace nákladů je důležitá z hlediska poskytování nižších cen přepravcům a také ke zlepšení postavení v rámci konkurence na dopravním trhu. Minimalizace a garance přepravní doby je v dnešní době standardně určená maximálně 24 hodinami zboží na cestě. Můžeme se setkat se smluvně nastavenými delšími dobami, jako jsou tří či pětidenní relace. Rovněž důležitým faktorem je napojení na ostatní druhy dopravy, dostupnost silniční sítě i možnost napojení na vodní či leteckou dopravu.

Závěr

Má-li železnice dále působit jako konkurenceschopný dopravní obor, je nezbytné, aby byly nabízeny komplexní logistické služby, a to i nad rámec jejich klasického pojetí. Právě v této oblasti lze hledat možné znovuoživení uvedeného dopravního oboru.

Literatura

- [1] Europe at a crossroads – The need for sustainable transport, http://europa.eu.int/comm/publications/booklets/move/39/index_en.htm.
- [2] Dopravní politika pro léta 2005 – 2013, http://www.mdcr.cz/cs/Strategie/Dopravni_politika/.
- [3] .Národní rozvojový plán 2007 – 2013 (National Development Plan 2007–2013), draft from 22.11.2005, <http://www.cpkp.cz/regiony/eu2007/materialy>.
- [4] Community Strategic Guidelines, 2007–2013, COMMUNICATION FROM THE COMMISSION, Brussels, 05.07.2005, http://europa.eu.int/comm/regional_policy/sources/docoffic/2007/osc/index_en.htm.