

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA
KATEDRA DOPRAVNÍHO MANAGNENTU, MARKETINGU A LOGISTIKY

ANALÝZA KONKURENCE ČD CARGO, a.s.

BAKALÁŘKÁ PRÁCE

Pavla LINHARTOVÁ

2009

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Pavla LINHARTOVÁ**
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**
Název tématu: **Analýza konkurence ČD Cargo a.s.**

Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

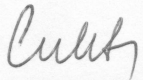
1. Situace na dopravním trhu a jeho specifika
2. Charakteristika společnosti ČD Cargo a.s. a jeho postavení na dopravním trhu
3. Analýza konkurence ČD Cargo a.s.
4. Analýza a zhodnocení postavení společnosti ČD Cargo a.s. na dopravním trhu

Závěr

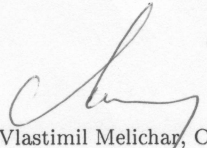
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucího**
Rozsah pracovní zprávy: **40 - 50 stran**
Forma zpracování bakalářské práce: **tištěná**
Seznam odborné literatury:
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **doc. Ing. Rudolf Kampf, Ph.D.**
Katedra dopravního managementu, marketingu
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **28. listopadu 2008**
Termín odevzdání bakalářské práce: **1. června 2009**


prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.
děkan

L.S.


prof. Ing. Vlastimil Melichar, CSc.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 28. listopadu 2008

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 10.5.2009

Pavla LINHARTOVÁ

SOUHRN A KLÍČOVÁ SLOVA

Analýza konkurence ČD Carga a.s.

Nákladní doprava Českých drah, a.s. , ČD Cargo, a.s. zaujímá svými výkony páté místo v EU, a i přes zvyšující se konkurenci na liberalizovaném trhu nákladní dopravy si hodlá tyto pozice udržet.

Cílem této práce je zhodnotit aktivity společnosti a doporučit další vývoj v konkurenčním prostředí.

Analyse competition ČD Carga, a.s.

Cargo service of Czech railway company, ČD Carga, a.s., ranks fifth position with its execution in EU and although the competition in liberalized cargo service market is increasing, it intends to maintain this position.

The purpose is to evaluate activities of the company and to recommend its development on competitive environment.

KLÍČOVÁ SLOVA

konkurence, trh, analýza, železnice

KEYWORDS

competition, market, analyse, railway

Obsah

ÚVOD.....	8
1. SITUACE NA DOPRAVNÍM TRHU A JEHO SPECIFIKA.....	9
2. CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI ČD CARGO A.S. A JEHO POSTAVENÍ NA DOPRAVNÍM TRHU.....	12
2.1 Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo, a.s.....	12
2.2 Monopolní postavení ČD Cargo, a.s.	13
2.3 Speditér jako konkurent ČD Cargo, a.s.	14
2.4 Hospodářské výsledky	15
2.5 Podíl železnice na přepravě zboží v ČR patří k nejvyšším v Evropě... 15	
2.5.1 ČD Cargo a.s. udrželo svoji pozici na dopravním trhu	17
2.5.2 Vozový park.....	18
2.5.3 Mezinárodní nákladní doprava	19
3. VZTAH ČESKÝCH DRAH A ČD CARGO, A.S.....	19
3.1 Poskytované přepravní služby	19
3.2 Postup objednání přepravy	20
3.3 Objednávka železničního nákladního vozu	20
3.4 Žádost o ucelený vlak	20
3.5 Nákladní doprava a provozování služeb ČD Cargo, a.s.....	21
3.5.1 Železo a strojírenské výrobky.....	21
3.5.2 Stavebniny	21
3.5.3 Chemické výrobky a kapalná paliva.....	21
3.5.4 Dřevo a papírenské výrobky	22
3.5.5 Potravinářské a zemědělské výrobky	22
3.5.6 Černé a hnědé uhlí	23
3.5.7 Automotive	23
3.5.8 Ostatní komodity	23
3.5.9 Vlečkové služby.....	24
3.5.10 Přeprava vozových zásilek	25
3.6 Skladba vozového parku ČD Cargo, a.s.....	25
3.6.1 Jednotlivé vozy	25
3.6.2 Ucelené vlaky	26
4. INTERMODÁLNÍ PŘEPRAVA ČD CARGO, A.S.....	26
4.1 Typy dopravních systémů.....	26
4.2 Terminály	26
4.3 Spedice.....	27
4.4 Doplnkové služby	27
4.5 Logistika	28
4.5.1 Logistická centra.....	28
4.5.2 Celní služby	29
4.5.3 Mimořádné zásilky	29
4.5.4 Nebezpečné věci	29

4.5.5	Termínovaná přeprava Termíncargo	30
4.5.6	Výměnné prosté EUR-palety	30
4.5.7	Reference	30
5.	ANALÝZA KONKURENCE	31
5.1	OKD DOPRAVA, a. s.	31
5.1.1	Provozování dráhy	32
5.1.2	Nákladní železniční doprava	32
5.1.3	Akvizice firmy Viamont Cargo	32
5.1.4	Vnitrostátní doprava	33
5.1.5	Mezinárodní doprava	33
5.1.6	Intermodální doprava.....	34
5.1.7	Technické zabezpečení provozu.....	34
5.1.8	Další aktivity.....	35
5.1.9	Grafická a tabulková analýza silných a slabých stránek, celkové výnosy a objem investic	35
5.2	UNIPETROL DOPRAVA, s. r.o.....	37
5.2.1	Technické zabezpečení provozu na síti SŽDC.....	38
5.2.2	Grafická a tabulková analýza silných a slabých stránek a podíl druhů tržeb	38
6.	ANALÝZA A ZHODNOCENÍ POSTAVENÍ SPOLEČNOSTI ČD CARGO NA DOPRAVNÍM TRHU	40
6.1	SWOT analýza.....	40
6.2	ZHODNOCENÍ, NÁVRHY A OPATŘENÍ.....	45
	ZÁVĚR.....	49
	Použitá literatura.....	50
	Seznam grafů.....	53
	Seznam obrázků	54
	Seznam zkratk.....	55

ÚVOD

Tématem této bakalářské práce je analýza konkurence na železničním dopravním trhu. Největší podíl na tomto trhu zaujímá společnost ČD Cargo, a. s. , která vznikla 1. prosince 2007 vkladem části podniku ČD, a. s.. Jediným zakladatelem a 100% vlastníkem jsou ČD, a.s. ČD Cargo , a. s. zajišťuje přepravu průmyslových a zemědělských komodit, surovin, paliva a pohonných hmot, zboží, kontejnerů a nadměrných nákladů. Zajišťuje také pronájem nákladních vozů, vlečkové a další přepravní služby. V rámci své podnikatelské činnosti obsluhuje ČD Cargo, a. s. , v roli dopravce téměř 1060 tarifních bodů a výpravním oprávněním pro přepravu vozových zásilek a 1441 vleček. Objemem nákladní přepravy se ČD Cargo a. s. řadí mezi pět největších železničních podniků v EU. V mezinárodní železniční veřejné nákladní přepravě ČD Cargo a. s. čtvrtou nejlepší pozici v rámci členských zemí EU. Cílem vzniklé dceřiné společnosti ČD Cargo a.s. , je zlepšovat svou vedoucí pozici a být hybnou silou na trhu železniční nákladní dopravy v České republice a středoevropském regionu a zároveň být efektivní zákaznický orientovanou společností. Analýza této části dopravního železničního trhu může být přínosem pro všechny které tato problematika zajímá, a kterých se týká, což jsou i v neposlední řadě i subjekty na tomto trhu působící.

Cílem této práce je na základě analýzy konkurence na dopravním železničním trhu provést zhodnocení významných subjektů, zde působících a zároveň nastínění návrhů na zlepšení konkurence schopnosti ČD Carga, a.s. na trhu. Za základní srovnávací kritéria lze považovat podíl na trhu, skladbu vozového parku, výnosy. Analýza bude zaměřena na největší a nejsilnější subjekty působící na tomto trhu.

1. SITUACE NA DOPRAVÍM TRHU A JEHO SPECIFIKA

Trhy jsou obecně místa , kde se setkává nabídka s poptávkou. To platí i s určitou změnou i pro trhy v dopravě, neboť výkony v dopravě se neustále produkují a spotřebovávají v prostoru mezi místy zdroje a cíle. Na rozdíl od střetu nabídky a poptávky při koupi věcného statku, nedochází v dopravě k setkání nabídky a poptávky v jednom bodě a kromě toho vyžaduje poskytování výkonů v dopravě, stejně jako u mnoha jiných druhů služeb, zpravidla také v čase. Na dopravním trhu na straně nabídky vystupuje dopravce nabízející dopravní výkony k uskutečnění přepravy osob a zboží v prostoru a čase. Na straně poptávky přepravce (zákazník), který poptává přepravní službu spočívající v prostorovém a časovém přemístění osob, věcí a zboží. Zájmem přepravce je udržet a rozšířit trh svých výrobků (výkonů) a maximalizovat ekonomický výnos (zisk). Proto má zájem o přepravní službu, která se vyznačuje rychlostí, pohotovostí, spolehlivostí, bezpečností a ekonomickou výhodností, protože na těchto předpokladech do značné míry závisí konkurenční schopnost jeho výrobků.¹

Dopravní podnik musí čelit konkurenci na přepravním trhu, která se projevuje mezi jednotlivými dopravci všech druhů dopravy (železniční, silniční, letecké, vodní) v soupeření o zákazníka (tzv. intermodální konkurence) a mezi dopravci téhož druhu dopravy, která je patrná v České republice především v silniční, popř. letecké dopravě (tam především v mezinárodním měřítku) a začíná se i projevovat v železniční dopravě. V oblasti konkurence na dopravním trhu se často uplatňují státní zásahy do podmínek podnikání. Tyto skutečnosti významnou měrou ovlivňují chování dopravců a přepravců na přepravním trhu a vymezují obsah obchodní činnosti v dopravě.²

Regulace dopravní soutěže

Mezi jednotlivými druhy dopravy regulace dopravní soutěže spočívá v přesvědčení státu o ekonomické výhodnosti preference či potlačení konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy zastoupenými jednotlivými dopravci (např.preference železniční dopravy před silniční).

¹ MELICHAR, V, JEŽEK, J:EKONOMIKA DOPRAVNÍHO PODNIKU, UNIVERZITA PARDUBICE, 2001

² taktéž

K regulaci působení trhu v dopravě patří:

- ochrana přepravců před zneužitím monopolního postavení určitého dopravce
- ochrana dopravců v rámci jednoho oboru před ničivou konkurencí (stanovením přísnějších podmínek pro vstup dalších dopravců na dopravní trh)
- omezování udělení licence nebo povolení na určité území, druh (typ) přepravy nebo směr (relaci), popř. uložení přepravní povinnosti
- stanovení minimální nebo maximální tarifní sazby
- stanovení více či méně přísných podmínek odborné a technické způsobilosti podnikatele a jeho zaměstnanců (technický stav vozidel, kvalifikační předpoklady, finanční zajištění atd.)
- státní vlastnictví určitých prvků dopravního systému (např. státní vlastnictví infrastruktury)
- státní dopravní podnikání
- subvence dopravním podnikům
- podpora určitých územních oblastí, skupin obyvatelstva a vybraných hospodářských oborů
- ochrana životního prostředí

Rozsah a metody regulace dopravy nejsou statické a univerzální, liší se v jednotlivých obdobích hospodářského vývoje, jsou různé v různých druzích dopravy a liší se v jednotlivých státech. V zásadě regulační opatření mohou mít charakter :

- motivační - podpora poptávky
- restriktivní –omezování poptávky a nabídky

V dopravě má zvláštní význam i poměrně značný soubor administrativních nástrojů , kterými stát působí na činnost a vztahy dopravců a přepravců: jde o předpisy a normy technického stavu dopravních prostředků a zařízení , přepravní řády, předpisy o přepravních dokladech, právních povinnostech dopravců a přepravců, ekologických omezení.³

Regulace dopravy má a vždy měla jak své pozitivní (ochrana přepravců, vyloučení nebo radikální omezení ničivé soutěže mezi dopravci) , tak i negativní stránky. Od počátku

³ MELICHAR, V, JEŽEK, J: EKONOMIKA DOPRAVNÍHO PODNIKU, UNIVERZITA PARDUBICE, 2001

70-tých let proto vznikají a postupně se i realizují (zejména v USA) snahy o tzv. deregulaci dopravy. Důvodem jsou vysoké sociální náklady, které mj. zkreslují úvahy o efektivnosti dopravy, a nepříznivý vliv regulace na pozitivní důsledky konkurence. Deregulace znamená zjednodušení podmínek přístupu na dopravní trh a zvýšení samostatnosti dopravců na tvorbě cen. Zatímco doposud bylo nutné při vstupu na dopravní trh prokazovat veřejnou prospěšnost a potřebu přepravy, po deregulaci stačí prokázat pouze užitečnost.⁴

⁴ MELICHAR, V, JEŽEK, J: EKONOMIKA DOPRAVNÍHO PODNIKU, UNIVERZITA PARDUBICE, 2001

2. CHARAKTERISTIKA SPOLEČNOSTI ČD CARGO A.S. A JEHO POSTAVENÍ NA DOPRAVNÍM TRHU

2.1 Dceřiná společnost Českých drah ČD Cargo, a.s.

Nákladní doprava byla a je jedním se segmentů podnikání akciové společnosti České dráhy, kterou charakterizuje podnikání na otevřeném dopravním trhu v silné oborové i mezioborové konkurenci, která tlačí na zvyšování kvality a rozsah nabízených služeb za současného snižování nákladů.

Další vývoj nákladní dopravy Českých drah je nastaven tak aby pružně reagoval na zesilující tlak privátních i národních železničních dopravců. Proto se České dráhy rozhodly vydat cestou, kterou již rozhodující národní železniční dopravci v Evropě realizovali, a osamostatnit tak nákladního dopravce s cílem propojení kapitálu s vhodným strategickým partnerem. Vznik dceřiné společnosti zároveň umožní provedení dalších restrukturalizačních kroků – s cílem efektivního rozvoje podnikání.

Potřeba vyčlenění ČD Cargo, a.s. vyplynula z legislativního i technologického vývoje situace na trhu nákladní železniční dopravy v Evropské unii a jejím okolí. Prakticky u všech železničních společností v sousedních zemích, již postoupila liberalizace železnic dále než u nás – unitární železniční podniky se rozdělily na specializované podnikatelské subjekty. Výsledky těchto změn jsou pozitivní. Bez samostatného subjektu zajišťujícího železniční nákladní dopravu by nedošlo k postupné izolaci nákladní dopravy Českých drah s jistými negativními dopady. Jen samotný subjekt může být dostatečně flexibilní součástí rozsáhlejších domácích i zahraničních projektů a navazovat sofistikovanou partnerskou a obchodní spolupráci. ČD Cargo, a.s. , bude moci více investovat do svého rozvoje hlavně pak obnovy svého vozového parku.

Základním strategickým cílem ČD Cargo, a.s. , je vytvoření profitabilní společnosti podnikající na liberalizovaném evropském trhu nákladní dopravy a získání většího podílu na trhu. Dalším ze strategických cílů je nabízet komplexní služby v oblasti přepravy zboží, ne jen samotnou přepravu. Vývoj na evropském dopravním trhu směřuje k propojení železničních nákladních dopravců s poskytovateli logistických služeb.

Zároveň se vznikem společnosti 1. 12. 2007 přechází ČD Cargo, a.s. na nový jednotný vizuální styl a nové logo .

obrázek 1-Logo společnosti



Zdroj: www.cdcargo.cz

2.2 Monopolní postavení ČD Cargo, a.s.

Stále se v médiích opakuje, že České dráhy, dnes společnost ČD Cargo, a. s., mají monopol na nákladní železniční dopravu. Podíl železnice na českém dopravním trhu však činí pouhých cca 23 %, podíl soukromých dopravců (tedy všech ostatních mimo ČD Cargo, a. s.) v železniční nákladní dopravě je v objemech cca 5 % a ve výkonech je tomu podobně. Tedy situace nijak vybočující ze stavu v ostatních zemích Evropy. V přepravě jednotlivých zásilek, které tvoří stále přibližně polovinu výkonů ČD Cargo, a.s., je železnice vystavena tvrdé konkurenci silničních dopravců. Přepravci (tj. zákazníci dopravců jako je ČD Cargo, a. s.) se chovají zcela racionálně a volí pro sebe nejoptimálnější variantu – co nejlevnější dopravu za co nejlepší kvalitu. ČD Cargo, a.s. dlouhodobě ukazuje, že je schopno zákazníkům nabídnout odpovídající službu. Postavení ostatních železničních dopravců je samozřejmě na trhu jednotlivých vozových zásilek komplikované – vstoupit do tohoto segmentu může pouze dopravce schopný plošně obsloužit velké území a ani v blízké budoucnosti se nedá nějaký výrazný vzestup konkurenčních dopravců očekávat.

O jistém monopolu železniční dopravy by se dalo hovořit u přepravy hromadných substrátů ve velkých množstvích v jedné relaci, typickým příkladem je uhlí – těžko si představit zásobování elektrárny jinak než po železnici, jako příklad uveďme elektrárnu Mělník, kam denně přijede cca 13500 t uhlí, což by představovalo cca 550 jízd kamiónu denně. Ale právě zde již od poloviny 90. let panuje na železnici tvrdá konkurence, v jejímž důsledku jsou skutečné ceny pro zákazníky (přepravce) stagnující nebo dokonce klesají. Ostrá konkurence mezi dopravci v segmentu ucelených vlaků měla pravděpodobně za následek pokles cen a tím způsobený pokles zisku, navíc v období rostoucích cen elektřiny, pohonných hmot a tlaku na zvyšování mezd. To, že ČD Cargo, a.s. úspěšně uhájilo většinu přeprav pravidelnými ucelenými vlaky po zahájení procesu liberalizace je důkaz obchodní zdatnosti společnosti. Příkladem mohou být kontejnerové vlaky. Ačkoliv se v Německu

dopravci střídají (Railion, ITL, ERS, rail4chem, CTL Rail), na českém území vlaky vždy dopravuje ČD Cargo, a.s. Důvodem určitě není to, že by ČD Cargo, a.s. mohlo svým zákazníkům, operátorům kombinované dopravy, nějak nařídít či z pozice monopolního postavení na trhu, je k odběru služby donutit. Vždyť se jedná o silné zahraniční firmy: Metrans (částečným vlastníkem je DB), Bohemiakombi (opět DB), Intrans (vlastníkem pro změnu rakouský Speditions Holding neboli skupina ÖBB) nebo ERS (součást největší světové rejdářské skupiny A. P. Möller).

Ovšem ani konkurence v uplynulých letech nezháhala a stoupající výkony dopravců jako je OKD Doprava, Unipetrol Doprava či Viamont jsou toho důkazem.

V evropském kontextu je přirovnávání postavení společnosti ČD Cargo, a.s. ještě více zavádějící. Na západ od nás – v Německu – je trh ovládán skupinou DB, která mimo dominantního podílu na trhu v Německu ovládá mj. bývalé státní, resp. dominantní dánské, holandské, švédské, norské a britské nákladní dopravce, švýcarskou společnost BLS, operátory kombinované dopravy jako např. Kombiverkehr či u nás působící Metrans či spediční společnosti Schenker, Transa aj. Celkový podíl Railionu na německém trhu činí kolem 85 %. Stejně tak na jih od nás je součástí holdingu ÖBB i maďarské MÁV Cargo a.s. a především uskupení spedičních firem sdružených do tzv. Speditions Holdingu s vůdčí společností Express Interfracht . Obě železnice působí velmi aktivně i v ČR, ačkoliv zatím pouze obchodně, případný dopravní vstup na naše území je však nejspíš pouze otázkou času.

2.3 Speditér jako konkurent ČD Cargo, a.s.

Přirovnání speditéra jako konkurence společnosti ČD Cargo, a.s. je poněkud zavádějící . Spediční (zasílatelské) firmy mají na dopravním trhu – a to všech druhů dopravy – nezastupitelné místo, nabízejí další doplňkové služby a optimalizují celý dopravní proces, mj. výběrem vhodných dopravců. Ještě silnější postavení mají speditéři v železniční dopravě. Z historických důvodů, kdy byla železniční doprava téměř vždy plně v rukou státu, působí železniční dopravci stále převážně na národní bázi, tj. např. ČD dopravuje jen z místa odeslání na státní hranici, dále dochází k předávce vlaků zahraničním dopravcům. A jednou ze základních úloh spedičních firem v mezinárodní železniční dopravě je schopnost nabídnout konečnému zákazníkovi jednu cenu bez ohledu na počet zapojených dopravců. Toto je faktem v celé Evropě. Speditér tedy ze své podstaty nemůže být konkurentem železničního dopravce, ale je naopak jeho partnerem, což platí především u mezinárodní dopravy.

Skutečností tak je, že většina velkých evropských dopravců se soustřeďuje pouze na dopravu jako na svůj „core bussines“ a další s přepravou související služby přenechávají jiným firmám (spedicím, operátorům kombinované dopravy). Samotný prodej dopravních služeb pak často provádějí také pomocí spedičních firem – což je však chování zcela obvyklé u velkých společností, které neprodávají své služby přímo, ale prostřednictvím distribuční sítě. Klasickým příkladem jsou automobilky, rafinérie nebo uhelné doly. Auta se kupují prostřednictvím autorizovaných dealerů, benzín či naftu do obsahu jedné nádrže vám také rafinérie neprodá a ostatně i uhlí je možné koupit v uhelných skladech a ne přímo od těžební firmy.

Snaha nabízet co nejkonkurenceschopnější cenu a nejlepší kvalitu na poli mezinárodních přeprav vedla ČD a spediční firmy k vytvoření nového produktu tzv. systémových vlaků Adria, Carpathia, Italia. Nejstarším vlakem je již od roku 2003 Carpathia, společný produkt ČD Cargo, a. s. a spedičních firem SPEDI-TRANS Praha, Argo Group a Raabersped (součást spedičního holdingu ÖBB). Po úspěchu tohoto vlaku se osvědčení partneři sešli u produktů vlaků Adria (ČD a SPEDI-TRANS Praha) a Italia (ČD, SPEDI-TRANS Praha a Express Interfracht Wien).

2.4 Hospodářské výsledky

Jestliže roste trh, a dopravní trh v ČR v posledních letech roste, měly by růst dopravní tržby. Jakýkoliv vztah mezi účetním ziskem a růstem trhu neexistuje. Nákladní přepravě ČD rostou tržby. Je třeba si ale uvědomit, že do 30. 11. 2007 byla nákladní přeprava součástí ČD a nelze tedy zcela oddělit hospodaření jednotlivých částí ČD. Ačkoliv se to jistě dělalo, můžeme spekulovat zda cílem co největší prezentované ziskovosti nákladní přepravy nebyla snaha získat co největší dotace na provoz osobní dopravy a infrastruktury. Pouze následující roky, kdy nákladní doprava funguje skutečně samostatně, ukáží, nakolik je železniční ČD Cargo, a. s. ziskové.⁵

2.5 Podíl železnice na přepravě zboží v ČR patří k nejvyšším v Evropě

Tržní podíl české železnice na celkové přepravě zboží patří k nejvyšším v Evropě. Podle statistik drží drážní nákladní doprava více než pětinu přepravního trhu. Téměř monopolní postavení (90 procent) má v ČR nákladní divize Českých drah. Na špičce žebříčku zemí, které nejvíce využívají přepravu zboží po železnici, jsou Švýcarsko

⁵ČD CARGO[online] Dostupný na WWW:<<http://www.cdcargo.cz>>

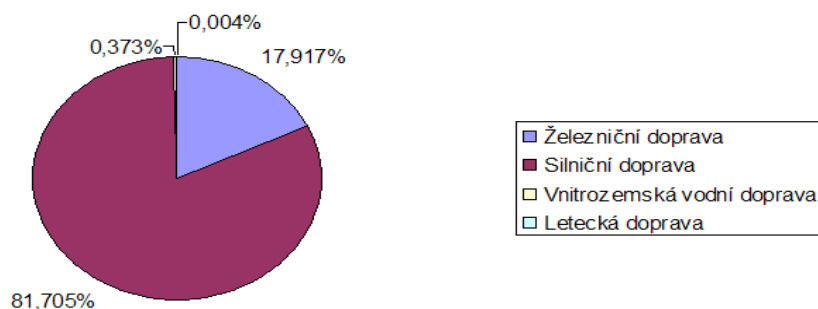
a Rakousko, kde mají dráhy na trhu až třetinový podíl. Naopak za Českou republikou jsou evropské železniční velmoci Německo a Francie (shodně asi 15 procent), a také například Velká Británie (10 procent) nebo Itálie (osm procent). Na opačném konci spektra stojí Nizozemsko se čtyřmi procenty.⁶

Ve většině zemí západní Evropy je tento podíl od nuly do 15 procent. Globalizace a odstraňování hranic nahrává spíše silniční dopravě, takže podíl železnic stále klesá.

Přestože si česká železnice drží stále významný podíl, situace na trhu se za posledních 17 let zcela změnila a na významu nabrala silniční doprava. Koncem 80. let byl podíl železnice versus silnice přesně opačný, po železnici putovalo 80 procent veškerého nákladu na území bývalého Československa. Rozšíření dálniční sítě, vznik nových továren a logistických areálů však vedl k výraznému nárůstu kamionové dopravy.⁷

Z hlediska přepravních výkonů připadá na železniční dopravu asi 17,9% a na dopravu silniční asi 81,7%. Zbylé 0,4% na leteckou a vodní dopravu.

graf 1-Přepravní výkony v dopravě [tis.tunách]



zdroj: Ministerstvo dopravy, ročenka 2006

Přes oficiální liberalizaci českého železničního trhu dostala nová společnost ČD Cargo, a.s. do vínku výsadní postavení. Z 97 milionů tun zboží, které po železnici putovalo v roce 2006, připadá téměř 90 milionů tun na nákladní vlaky Českých drah. O zbytek se dělí ostatní firmy, jako je OKD Doprava, Unipetrol Doprava, Viamont nebo Sokolovská uhelná. Nejvíce se po kolejích vozí uhlí (třetina přepravených nákladů) a strojírenské výrobky (jedna čtvrtina z celkového počtu zásilek).

Nákladní doprava Českých drah je pátá největší v Evropské unii. Přepравí asi 90 milionů tun zboží ročně. Pro srovnání: slovenská obdoba Cargo Slovakia vozí ročně asi 50

⁶ ČD CARGO [online] Dostupný na WWW:<<http://www.cdcargo.cz>>

⁷ Ministerstvo dopravy [online] Dostupný na WWW:<<http://www.mdcz.cz>>

milionů tun, nákladní doprava francouzského dopravce SNCF 110 milionů tun a italská Ferrovie dello Stato necelých 70 milionů tun. Největší v Evropě je s 280 miliony tun nákladní doprava německých Deutsche Bahn.⁸

2.5.1 ČD Cargo a.s. udrželo svoji pozici na dopravním trhu

Podle předběžných výsledků za první pololetí roku 2008 ČD Cargo, a.s. přepravilo celkem 44,6 milionu tun zboží, což je přibližně stejné množství jako v prvním pololetí loňského roku. Objem přepraveného zboží zároveň odpovídá podnikatelskému plánu společnosti. Zatímco u vnitrostátních přeprav došlo k poklesu o 4,4 % oproti loňskému roku, ve vývozu k poklesu o 0,7 %, průvoz zboží dosáhl meziročně přibližně srovnatelného objemu. Naopak v dovozu zboží došlo k nárůstu dokonce o 6,1 % oproti roku 2007.⁹

Z hlediska struktury přeprav jednotlivých komodit zaznamenala v porovnání s minulým rokem nejvyšší nárůst přeprava železa a strojírenských výrobků (o 12,3 %), velkého nárůstu dosáhly přepravy automobilů a jejich komponent (o 8,3 %), ale také kombinovaná doprava (o 6,5 %). Naopak nejvyšší pokles zaznamenaly přepravy potravin a zemědělských výrobků (o 25,8 %) a přepravy dřeva a papírenských výrobků (o 31,3 %). Právě pokles vývozu obilí a útlum obchodování na trhu se dřevem nejvíce přibrzdil slibný růstový trend železniční nákladní dopravy posledních let.

Na výsledcích se již částečně odrážejí potíže českých exportérů a počínající hospodářská recese v některých evropských zemích. Meziroční obhájení loňských výsledků společnosti je nyní ve středoevropském regionu spíše výjimkou, v řadě zemí došlo u národních železničních dopravců podle aktuálních statistik Mezinárodní železniční unie UIC k poklesu objemu přeprav: slovenské ZSSK Cargo (-2,9 %), polské PKP (-4,6%), maďarské MÁV Cargo (-5,6 %). ČD Cargo a.s. vykázalo za první pololetí letošního roku v tržbách a výnosech celkem 9,028 miliard korun a utřžilo tak o 0,7 % více než v roce 2007. Výsledkem hospodaření ČD Cargo, a.s. v prvním pololetí roku 2008 je zisk ve výši 335 milionů korun.¹⁰

⁸ ČD CARGO[online] Dostupný na WWW:<<http://cdcargo.cz>>

⁹ ČD Cargo [online] Dostupný na WWW:<<http://cdcargo.cz>>

¹⁰ taktéž

Na pololetním hospodářském výsledku se nepříznivě odrazil nižší objem přeprav některých komodit, zejména dřeva, potravin, chemických výrobků a kapalných paliv. Celkovou výši tržeb ovlivnilo neočekávaně rychlé posilování české koruny, neboť někteří zahraniční zákazníci hradí přepravné v eurech. Posilování české koruny tak mělo negativní dopad do tržeb ve výši zhruba 200 milionů korun. Společnosti rovněž vznikly neočekávané vyšší náklady v řádu desítek milionů korun v souvislosti s růstem cen trakční nafty a elektrické energie.

Stáří a skladba vozidlového parku byly donedávna velkou nevýhodou. Až do vzniku samostatné dceřiné akciové společnosti ČD Cargo, a.s. v prosinci 2007 byly tržby z nákladní dopravy používány ke krytí ztrátové osobní dopravy a nikoli na obnovu dlouhodobě zanedbaného nákladního vozidlového parku. ČD Cargo, a.s. proto postupně v letošním a příštím roce obnoví stav nákladních vozů a lokomotiv prostřednictvím nákupů, oprav a modernizací v celkové hodnotě vyšší než 3 miliardy korun. Mezi aktuální priority společnosti patří podpora budování logistických center, napojování průmyslových zón na železnici, rozvoj kombinované dopravy, zavádění nových produktů a rozšiřování nabídky navazujících služeb v logistice.¹¹

ČD Cargo, a.s. zaměstnává 11 700 zaměstnanců a provozuje nákladní železniční dopravu prostřednictvím 900 lokomotiv a 27 tisíc nákladních vozů. ČD Cargo, a.s. v roli dopravce obsluhuje přes tisíc tarifních bodů a více než 1400 vleček. Firma ročně přepraví 90 milionů tun zboží. Objemem nákladní přepravy se řadí mezi pět největších železničních společností v EU. V mezinárodní železniční veřejné nákladní přepravě zaujímá dokonce čtvrtou nejlepší pozici v rámci členských zemí EU. Nákladní doprava, provozovaná pod obchodním názvem ČD Cargo, a.s., získala 16. února 2007 certifikát kvality ISO 9001.

2.5.2 Vozový park

V letech 2001 až 2004 se nákladní doprava pod hlavičkou českých drah potýkala s nedostatkem provozuschopných vozů, ČD Cargo, a. s. v příštích dvou letech hodlá investovat do obnovy vozového parku až 3 miliardy Kč. Již letos by se měl počet provozuschopných vozů nákupem, modernizací a opravami zvýšit o 3 tisíce zhruba na 27 tisíc celkem. ČD Cargo, a. s. vlastní zhruba 900 lokomotiv. Společnost CZ Loko dodá ČD Cargu disloelektrické lokomotiv řady 753, jde o modernizaci 30 lokomotiv řady 750 a 753.

¹¹ ČD CARGO [online] Dostupný na WWW:<<http://cdcargo.cz>>

2.5.3 Mezinárodní nákladní doprava

Mezinárodní nákladní dopravu ČD Cargo, a. s. provozuje skoro po celé Evropě např. je to: Slovensko, Itálie, Slovinsko, Chorvatsko, Švýcarsko, Maďarsko, Německo, Nizozemsko, Rakousko, Švédsko a další.

3. Vztah Českých drah a ČD Cargo, a.s.

Vztahy mezi ČD a ČD Cargo, a. s. se řídí pravidly vnitroholdingových vztahů ve skupině ČD a rámcovou smlouvou o spolupráci mezi oběma společnostmi. Tyto dokumenty byly vytvářeny tak, aby byly vždy výhodné pro obě smluvní strany a aby byly zachovány užitečné synergické efekty. Mateřská akciová společnost tak například poskytuje dceřině společnosti ČD Cargo, a.s. služby v oblasti kolejových vozidel, informačních technologií, zásobování (nafta, náhradní díly, uniformy) s výhodnou marží a pro ČD Cargo, a.s. je takový systém nákupu služeb výhodnější, než aby si jej vybuudovalo samo.

Vzájemná spolupráce obou společností je podtržena také v provozní rovině, kde platí obecná provozní pravidla – např. platný grafikon vlakové dopravy, pravidla pro přidělování kapacity dopravní cesty, priority jednotlivých druhů vlaků, vzájemná výpomoc na smluvním základě při mimořádných situacích a při neschopnostech drážních vozidel apod. V neposlední řadě je nutné si uvědomit, že ČD zatím zajišťují řízení provozu a organizování drážní dopravy pro všechny dopravce na železniční síti, a tedy i pro společnost ČD Cargo, a. s.. Všechny tyto aspekty podporují vzájemnou spolupráci obou společností, přispívají k udržení těsných vzájemných vztahů.¹²

3.1 Poskytované přepravní služby

Z hlediska zeměpisného rozlišíme přepravu vnitrostátní a mezinárodní.

Vnitrostátní přepravou se rozumí přeprava zásilek ze všech stanic odesílacích do všech stanic určení uvedených v TR 6 (Seznam stanic s výpravním oprávněním v ČR) nebo i průvozem po tratích zahraničních železnic, jestliže se tak zúčastněné železnice dohodly (peážní přeprava). Takové zásilky se podávají k přepravě „Nákladním listem pro vnitrostátní přepravu“.

Ve vnitrostátní přepravě rozlišujeme zásilky podané k přepravě jako obyčejnou vozovou zásilku, rychlou vozovou zásilku (snadno zkazitelné věci), popřípadě termínované přepravy (viz. Termín Cargo) na základě sjednaných smluv.

¹² ČD CARGO[online] Dostupný na WWW:<<http://cdcargo.cz>>

Vozovou zásilkou se rozumí zásilka, k jejíž přepravě je třeba nejméně jeden samostatný vůz, podaná k přepravě s nákladním listem.

Za vozovou zásilku se považují též prázdné nebo ložené kontejnery nebo výměnné nástavby, přepravované na drážním vozidle a drážní vozidla v prázdném nebo loženém stavu, která nejsou vlastnictvím dopravce přepravujícího zásilku a jsou podána odesílatelem k přepravě s „Nákladním listem pro vnitrostátní přepravu“.

Mezinárodní přepravou se rozumí přeprava zásilek podaných s „Mezinárodním nákladním listem CIM“, tj. přeprava podle „Jednotných právních předpisů pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží“ – CIM (Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží) ze stanic a do stanic železnic zúčastněných států na Úmluvě COTIF (Úmluva o mezinárodní železniční přepravě).

3.2 Postup objednání přepravy

Poptávka přepravy je on-line aplikace určená (jako jedna z možných variant) pro podchycení prvotního zájmu nového zákazníka o přepravu po železnici s ČD Cargo a.s. Zákazník po registraci a následném zadání minimálních potřebných dat o požadované přepravě vstoupí do komunikace s obchodním manažerem (OM) ČD Cargo a.s. Od něho obdrží cenovou nabídku na požadovanou přepravu.

3.3 Objednávka železničního nákladního vozu

Pro vlastní realizaci přepravy vozové zásilky je prvním krokem objednávka železničního nákladního vozu, která se uplatňuje tzv. „Příhláškou nakládky“. S platností od 1.9.2006 byla objednávka železničních nákladních vozů Českých drah pro přepravu vozových zásilek umožněna předat s využitím moderní techniky.

Ačkoli je možné i nadále využívat klasických postupů, byly původní tiskopisy „Příhláška nakládky“ (ČD 735 3 3448 a ČD 735 3 3449) zrušeny a nahrazeny formulářem „Příhláška nakládky“ ve formátu xls.. Tento formulář může být zákazníkům poskytnut železniční stanicí (podle místních podmínek), lze jej odeslat e-mailem nebo může zákazník využít portálu ČD. Lze objednávku podat i e-mailem.

3.4 Žádost o ucelený vlak

Přeprava ucelených vlaků nebo vozových skupin s jedním nákladním listem (NL) ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě přináší zákazníkovi nemalé výhody. Největší výhodou je, že skupina vozů na jeden NL je zařazena do totožného vlaku a nedochází k rozřazení vozů se

stejným zbožím pro identického příjemce do různých vlaků, například z důvodů doplnění zátěže do normy hmotnosti vlaku při odjezdu z pohraniční přechodové nebo seřadovací stanic

Ucelený vlak je závilka stejného druhu zboží, podaná k přepravě odesílatelem jedním NL s určením pro jednoho příjemce, stejnou železniční stanicí určenou a o délce nebo hmotnosti, která odpovídá normě délky nebo hmotnosti pro pojížděné tratě (toto platí i pro vozové skupiny).

O udělení souhlasu s přepravou uceleného vlaku/vozové skupiny na jeden NL CIM žádá zákazník vždy železnici odesílatel. Všechny souhlasy jsou vydávány s platností na jeden kalendářní rok.

Dohoda o možnosti podeje ucelených vlaků/vozových skupin s jedním NL CIM s předchozím projednáním se vztahuje i na přepravu nebezpečných věcí podle RID (COTIF, příloha C). Přeprava nebezpečných věcí musí být vždy předem projednána.

3.5 Nákladní doprava a provozování služeb ČD Carga, a.s.

3.5.1 Železo a strojírenské výrobky

S přepravou železa a strojírenských výrobků má tato společnost bohaté zkušenosti. Přepravuje jak surovou rudu, tak samotné železo, ocel, neželezné kovy a výrobky z nich. Jsou schopni zajistit také transport velkých strojů jako jsou turbíny, čerpadla, kompresory či parní kotle.

Přeprava železa a strojírenských výrobků probíhá ve vozech typu Res, Smmp, Eas, Rils, Es, Taes, Gbgs, Ks, Smmps, Eas-u, Hbbillns, Gags a Tams.

3.5.2 Stavebniny

Při přepravě stavebnin a nerostných surovin používaných ve stavebnictví má železnice nezastupitelné místo. Ročně se ve vozech Českých drah přemístí z místa na místo bezmála 10 milionů tun stavebních materiálů, především hromadných substrátů.

Přeprava vápna, cementu, nerostných surovin, strusky a popelu probíhá ve výsypných vozech. Vozy pro přepravu stavebnin se používají jak, kryté, tak vysokostěnné a nízkostěnné. Využívané jsou typy vozů Hbbillns, Gags, Gbgkks, Rils, Gbgs, Habbillns, Falls, Eas a Facs.

3.5.3 Chemické výrobky a kapalná paliva

Také má zkušenosti s transportem chemických výrobků a kapalných paliv. Specializuje se na přepravu celé škály surovin, polotovarů a produktů, které svým obsahem

ovlivňují všechny průmyslové oblasti a zasahují do každodenního života jednotlivců. Nejdůležitější přepravovanou surovinou je pochopitelně ropa a všechny chemické výrobky z ní vyrobené.

Pro přepravu chemických výrobků a kapalných paliv je možné použít vozy typu Tdns, Zkks, Zaes, Zas a Zekks.

3.5.4 Dřevo a papírenské výrobky

Pro přepravu dřeva a papírenských výrobků nabízí velmi výhodné podmínky. Ročně přemístí více než 5 milionů tun tohoto zboží. Zajišťuje vnitrostátní i mezinárodní přepravu dřevěné štěpky, surového dřeva, řeziva, dřevěného nábytku i jeho částí, celulózy a papírenských výrobků.

Pro přepravu konkrétního druhu dřevěného či papírenského materiálu je nutné použít určitý typ železničního vozu a dodržet nakládací předpisy.

tabulka 1-Druhy vozů na přepravu dřeva a papírenských výrobků

Přepřavovaný materiál	Typ vozu
Dřevo	Roos,Eas,Res
Dřevěná štěpka	WoodTainer, Fmms a Tirs P*
Řezivo	Res,Rils,Habbilns
Dřevěné desky	Hbbilns,Rils,Habbilns
Papír a buničina	Hbbilns,Rils,Habbilns

zdroj:ČD Cargo, a.s.

3.5.5 Potravinářské a zemědělské výrobky

Zajišťuje přepravu potravin a zemědělských výrobků ve vnitrostátní i mezinárodní přepravě. Vypracovává analýzy přepravních potřeb a navrhuje možné řešení včetně cenové nabídky. Dle potřeb zákazníka jsou schopni sestavit individuální jízdní řád. U dlouhodobých projektů garantuje cenovou stabilitu.

Pro přepravu potravin a zemědělských výrobků jsou využívány moderní velkokapacitní vozy s posuvnými bočními stěnami, výsypné vozy na přepravu volně ložených zrnin a izotermické vozy na přepravu paletizovaného potravinářského zboží s kontrolou teploty. Jedná se o typy Gags, Gbgkks, Tadmss, Tdgns, Gbgs, Hadgs, Eas a Es, Ibbh(p)s, Zk a Zas.

3.5.6 Černé a hnědé uhlí

Přeprava uhlí patří ke stěžejním činnostem nákladní přepravy Českých drah. Na celkové přepravě se podílí asi 30%. V prvních sedmi měsících roku 2006 bylo například přepraveno téměř 16,5 mil. tun tohoto substrátu a to ve všech režimech přepravy – vnitrostátní doprava, dovoz a vývoz.¹³

Nemalou část tvoří přeprava v režimu tranzit. Velký objem přepravy černého a hnědého uhlí souvisí s intenzivní těžbou této nerostné suroviny v České republice - hnědého uhlí v severočeské pánvi a černého uhlí v ostravsko-karvinské pánvi.

Velká část přeprav hnědého uhlí směřuje do elektráren firmy ČEZ, a.s., zbylá je určena pro menší odběratele a pro slovenské teplárny.

Uhlí z ostravsko-karvinského revíru zabezpečuje provoz energetických a hutních gigantů nejen u nás, ale i v cizině (Rakousko, Německo, Maďarsko, Slovensko).

Přeprava černého a hnědého uhlí probíhá ve vozech typu Faccs, Eas, Es, Eaos a Falls.

3.5.7 Automotive

Hnacím motorem naší ekonomiky a exportu je v posledních letech výroba automobilů. České dráhy realizují dlouhodobě přepravu hotových i rozložených osobních, nákladních automobilů, karosérií, autodílů a motorů, popř. dalšího příslušenství k motorovým vozidlům. Přeprava hotových automobilů po železnici představuje objem v rozsahu cca. 70 % výroby. Jsme schopni realizovat přepravy jednotlivě i v přímých ucelených vlacích.

Přeprava hotových osobních automobilů probíhá v soukromých vozech typu Laakkps, Laekks, nákladní automobily se vozí převážně ve vozech Res, karoserie a ostatní příslušenství ve vozech Habills.

3.5.8 Ostatní komodity

České dráhy nabízejí rovněž zajímavé podmínky pro přepravu zboží, které není zařazeno v ostatních sekcích přepravovaných komodit. V případě zájmu o přepravu těchto netradičních komodit se snaží nabídnout zákazníkům optimální způsob transportu, jak z pohledu ceny tak i ze strany navazujících logistických procesů. Projednávání přeprav mimořádných zásilek probíhá ve spolupráci s URMIZOU. Pro přepravu ostatních komodit je možné použít vozy typu Res, Smmp, Uaaik, Ks, Rils a další.

¹³ ČD CARGO[online] Dostupný na WWW:<<http://cdgargo.cz>>

tabulka 2-Celkový objem tržeb nákladní dopravy dle přeprav jednotlivých komodit ČD CARGA, a.s.[%]

Celkový objem tržeb nákladní dopravy dle přeprav jednotlivých komodit	
Komodita	Podíl v %
železo a stroj.výrobky	24 %
hnědé uhlí	17 %
černé uhlí a koks	16 %
chemie	10 %
stavebniny	8 %
kombinovaná přeprava	7 %
dřevo a papír	6 %
potraviny a zemědělské výrobky.	1,6 %

zdroj :ČD Cargo, a. s.

3.5.9 Vlečkové služby

Provoz na železničních vlečkách podléhá zákonu č. 266/1994 Sb. o drahách a vyhláškám k němu vydaných. Pro úpravu přepravně právních vztahů při uspokojování přepravních potřeb v oblasti přepravy vozových zásilek z/na vlečky (vzájemná odevzdávka vozů, přechod vozidel, technologie provozu, sledování pobytu na vlečkách, místní převozy) jsou Českými drahami vydány Jednotné obchodně přepravní podmínky pro vlečky. Pokud má vlastník vlečky zájem na ni provozovat drážní dopravu s ČD Cargo a. s. musí být vydáno platné úřední povolení pro vlečku.

Provozovatel vlečky musí zajistit:

- uzavření smlouvy o styku vzájemné zaústěných drah s provozovateli sousedících drah
- uzavření smlouvy o provozování drážní dopravy na vlečce se všemi provozovateli drážní dopravy na vlečce.

Vlastník vlečky, popř. jím schválený uživatel (nájemce) vlečky musí také s ČD Cargo uzavřít smlouvu o obchodních a přepravních podmínkách na vlečce – tato smlouva specifikuje konkrétní přístavbu a odsun vozů včetně jejich předávky a cenu za prováděné úkony.

3.5.10 Přeprava vozových zásilek

Systémové vlaky

Systémové vlaky jsou speciálním produktem ČD cargo pro přepravu konvenčních vozových zásilek. Přinášejí rychlé a kvalitní spojení s možností doplňování zásilek v nácestných stanicích. Je v nich přepravováno zboží od více odesílatelů nebo pro více příjemců. Využit je proto mohou všichni zákazníkům, kteří nemají dostatek zátěže do ucelených vlaků.

Praktický příklad

Princip těchto vlaků je možné dobře vysvětlit na příkladu systémového vlaku ADRIA, který spojuje Ostravsko s přístavem Rijeka. Na této trase bylo pravidelně přepravováno velké množství zboží vyráběného v severomoravských a polských hutích.

Toto zboží bylo k přepravě původně podáváno jako jednotlivé vozové zásilky, ty byly navíc často směřovány z České republiky přes Čadcu do Žiliny. Přeprava to byla zdlouhavá a neefektivní. Systémový vlak ADRIA soustředil tyto zásilky do jednoho celku. Výrazně se tak snížily náklady a zkrátila se doba přepravy na současných cca 45 hodin.

Ve spolupráci s firmou RND s.r.o. je vlak navíc po celé trase sledován a zákazník může obdržet průběžné informace o pohybu svých zásilek. Největším přínosem jsou výhodnější cenové podmínky a kvalitnější služby.

3.6 Skladba vozového parku ČD Cargo, a.s

3.6.1 Jednotlivé vozy

Přeprava nákladu jednotlivými vozy je vhodným řešením pro zákazníka, který požaduje přepravu menšího objemu zboží. Na přepravu těchto vozových zásilek je použit jeden vůz nebo skupina několika železničních vozů (maximálně pěti). Tyto vozy jsou od odesílatele k příjemci dopravovány běžnou vlakotvornou cestou. To znamená, že jsou na své cestě řazeny postupně v několika vlacích za sebou. Od odesílatele jsou zpravidla svezeny místním (tzv. manipulačním) vlakem do nejbližší seřaďovací stanice. Odtud jsou dále odeslány vlakem dálkovým (tzv. průběžným, případně nákladním expresem) do seřaďovací stanice nejbližší příjemci, a k němu rozvezeny opět místním vlakem.

3.6.2 Ucelené vlaky

Ucelené vlaky představují nejvhodnější způsob přepravy pro objemnější zásilky. Jsou řazeny z vozů přepravujících pouze jednu zásilku a jedou přímo od odesílatele k příjemci bez jakýchkoli řadicích prací. Doba jízdy zásilky se tak výrazně zkracuje a díky zjednodušené manipulaci je přeprava ucelenými vlaky podstatně cenově výhodnější. Jedinou podmínkou pro využití této formy dopravy je tedy dostatečná velikost zásilky, která ucelený vlak naplní. Ucelený vlak může být po domluvě navíc sestaven i ze skupin vozů od více odesílatelů jednomu příjemci nebo obráceně od jednoho odesílatele více příjemcům.

4. Intermodální přeprava ČD Cargo, a.s

Intermodální (kombinovaná) přeprava je přeprava zboží v jednom jediném přepravním prostředku nebo silničním vozidle. Převážná část trasy se uskutečňuje po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo po moři bez manipulace se samotným zbožím, přičemž počáteční (svoz) nebo závěrečná část (rozvoz) probíhá zpravidla po silnici.

4.1 Typy dopravních systémů

Kombinovaná doprava má dva základní typy přepravních systémů, a to kombinovanou dopravu nedoprovázenou a doprovázenou. Kombinovaná doprava doprovázená je přeprava silničních vozidel (i s osádkou) na soupravách tvořených speciálními nízkopodlažními železničními vozy (přeprava Ro-La). Kombinovaná doprava nedoprovázená je přeprava prováděná pomocí velkých kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsů.

České dráhy zajišťují přepravy v kombinované dopravě po celé Evropě ve spolupráci s ostatními železničními podniky od nabídky ceny za celou trasu až po řešení technologie přepravy a sledování kvality. Zásilky v ucelených vlacích jsou dodávány s přesností na hodinu.

4.2 Terminály

Kontejnerové terminály slouží zejména k tvorbě ucelených vlaků kombinované dopravy jak ve vnitrostátní, tak zejména v mezinárodní dopravě. Výhodou ucelených vlaků je vyšší kvalita přepravy, vyšší rychlost a bezpečnost přepravy – termínované dodání zásilek s přesností na hodiny. Prostřednictvím jediné manipulační jednotky umožňují také jednodušší manipulaci se zbožím na jednom místě.

Ve spolupráci s ostatními železničními podniky zajišťují České dráhy přepravy po celé Evropě od nabídky ceny za celou trasu až po řešení technologie a sledování kvality přepravy. Pro urychlení přepravy jsou minimalizovány pobyty vlaků kombinované dopravy v pohraničních stanicích na několik minut a lokomotivy se během přepravy nepřepřahají.

K manipulaci s velkými kontejnery a výměnnými nástavbami používají operátoři zabývající se přepravou kontejnerů překladiště – kontejnerové terminály.

Největší kontejnerové terminály jsou:

Lovosice

Praha Uhřetěves

Praha Žižkov

Mělník

Lípa nad Dřevnicí

4.3 Spedice

Pronájem vozů (Želsped)- to bych dala pryč

Spedice ČD je specializovanou organizační jednotkou ČD, a.s. vystupující pod obchodní značkou ŽELSPED. Jednou z jejích obchodních aktivit je i pronájem železničních nákladních a cisternových vozů.

4.4 Doplnkové služby

ČD Cargo, a.s. poskytuje ke svému hlavnímu předmětu činnosti, v zájmu komplexnosti služeb v přepravě zboží, doplňkové služby při manipulaci se zbožím předcházející nebo přímo navazující na přepravu zboží po železnici, tj. svoz a nakládku zboží včetně jeho uložení a zajištění, spediční úkony, jakož i další služby a činnosti pro fyzické a právnické osoby podle živnostenského oprávnění ČD Cargo, a.s. Komplexní služby zákazníkům při manipulaci se zbožím předcházející nebo přímo navazující na přepravu vozových zásilek po železnici:

- svoz a nakládku do železničních vozů
- uložení a zajištění zboží do železničních vozů
- vykládku ze železničních vozů a rozvoz zboží do míst určení zákazníkem

- úpravy nebo překládky nákladu a zajištění zboží v případě ,kdy přeprava vozové zásilky je dočasně pozastavena z důvodu ložné nebo technické závady
- manipulace se zbožím v místech určených zákazníkem

4.5 Logistika

Nabízí zapojení železniční dopravy do logistických řetězců Svých zákazníků včetně přípravy logistického projektu. Společně se zákazníkem vypracuje analýzu jeho přepravních potřeb, navrhne možná řešení včetně cenových nabídek a realizuje projekt.

Zapojení železniční dopravy do logistických řetězců zákazníka přináší následující výhody:

- jízdní řády vlaků jsou sestaveny dle individuálních potřeb zákazníka (např. jízda vlaků v určité dny, využití nočních skoků atd.)
- kvalitnější plánování optimalizace zákaznickova výrobního procesu (např. příjezd a odjezd vlaků dle potřeby výroby, přístavba vozů dle potřeb výroby atd.)
- optimalizace zákaznickových skladových zásob
- cenová stabilita u dlouhodobých projektů
- využívání ekologicky šetrného druhu dopravy

4.5.1 Logistická centra

Společnost ČD Cargo, a. s., je připravena všem developerům či provozovatelům skladových prostor nabídnout poradenskou činnost při projektování využití železniční dopravy pro obsluhu těchto center. Tedy jak formou výstavby kolejového napojení železniční vlečkou, tak využitím výhod kombinované (intermodální) přepravy v ucelených vlacích.

ČD Cargo, a. s. , spolupracuje s Ministerstvem dopravy ČR a zástupci dalších organizací na projektech Veřejných logistických center (VLC), která budou tvořit síť poskytovatelů logistických služeb na bázi neutrálního přístupu k zákazníkům s využitím kombinace výhod silniční a železniční dopravy. Zabýváme se projekty výstavby vleček do průmyslových zón a dalších výrobních závodů.

U všech těchto projektů společnost ČD Cargo a. s. uplatňuje své mnohaleté zkušenosti na poli provozování vlečkové dopravy i dopravy vlakové po celé síti ČR a Evropy.

Disponujeme dostatečnou kapacitou vhodných vozů a nástrojů, které zajistí přesné a spolehlivé dodání zásilek.

Zapojením železniční dopravy do sítě logistických center získává zákazník mnoho výhod oproti klasické železniční přepravě i přepravě kamionové.

4.5.2 Celní služby

Služba celních zástupců je doplňkovou službou při přepravě zásilek. Celní zástupce ČD provádí spediční činnost spojenou s komplexním zabezpečením celních řízení včetně styku s orgány státní správy. Dále se celní zástupce zabývá systémovými pracemi na základě povinností daných kontrolou dodržování celních předpisů a předpisů ostatních orgánů státní správy výkonnými jednotkami a smluvními zákazníky.

4.5.3 Mimořádné zásilky

Za mimořádné se na železnici považují ty zásilky, které některému na přepravě zúčastněnému dopravci nebo některé železniční infrastruktuře působí zvláštní potíže s ohledem na železniční zařízení nebo vozy; a to vzhledem ke svým mimořádným rozměrům, své hmotnosti nebo svým specifickým vlastnostem. Proto mohou být přijaty k přepravě jen za zvláštních technických nebo provozních podmínek, které musí být předem projednány mezi všemi na přepravě zúčastněnými dopravci.

Jsou to zejména zásilky překračující ložnou míru (PLM), zásilky překračující stanovenou traťovou třídu, zásilky mimořádné délky, náklady, jejichž zajištění neodpovídá Nakládacím směrnicím UIC, železniční vozidla na vlastních kolech, která smějí být dopravována jen za zvláštních provozních podmínek atd.

Pro zajištění přeprav mimořádných zásilek byla vytvořena pracovní skupina PREMIZA, která na základě podkladů získaných od zákazníka hledá optimální možnosti pro přepravu dané zásilky po železnici, projednává jejich přepravu s navazujícími dopravci a úzce spolupracuje se skupinou mimořádných zásilek oddělení obchodu a prodeje.

4.5.4 Nebezpečné věci

Bezpečná přeprava osob a zboží je jednou z priorit železniční dopravy prováděné Českými drahami, a. s. (ČD). V rámci přepravy zboží jsou i ČD zajišťovány přepravy nebezpečných věcí, které se uskutečňují podle podmínek Řádu pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí (RID) a Nařízení vlády č. 1/2000 Sb. o přepravním řádu pro veřejnou drážní nákladní dopravu.

4.5.5 Termínovaná přeprava Termíncargo

Termínovaná přeprava Termíncargo zajišťuje kvalitnější a rychlejší přepravu zboží prostřednictvím vlaků nadřazeného systému přepravy přednostní zátěže. Její systém je provozován jako termínovaná doprava mezi stanicemi, kde přednostní vlaky manipulují, s připojením do dalších stanic, do kterých a ze kterých jsou vytvořeny návazné přípoje.

4.5.6 Výměnné prosté EUR-palety

Základním prvkem této nabídky je přeprava zboží na výměnných prostých EUR-paletách (rozměry 800 x 1200 mm) a zpětné vrácení prázdných výměnných prostých EUR-palet do dohodnuté výměnné stanice.

4.5.7 Reference

Mezi nejvýznamnější zákazníky ČD Cargo a. s. patří především velké energetické, těžební a strojírenské společnosti.

Významní zákazníci:

- ČEZ, a. s.
- MORAVIA STEEL, a. s.
- NH - TRANS, a. s.
- OKD, a. s.
- SPEDI – TRANS Praha, s.r.o.
- ARGO BOHEMIA, s. r. o.
- ARGO TRANS, s. r. o.
- Českomoravský cement, a. s., nástupnická společnost
- International Power Opatovice a. s.
- KRONOSPAN ČR, spol. s. r. o.
- Lovochemie, a. s.
- Mostecká uhelná společnost, a. s. právní nástupce
- NHN spol. s r. o.
- NORDISK TRANSPORT RAIL AB
- RAILSPED, s. r. o.
- Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.
- SPEDITRANS spol. s. r. o.
- Stora Enso Timber s. r. o.
- ŠKODA AUTO a. s.
- TCHAS, spol. s r. o.
- Vápenka Čertovy schody ,akciová společnost
- WOOD&PAPER a. s.
- GEFCO ČESKÁ REPUBLIKA a. s.
- Express-Interfracht Internationale Spedition GmbH

5. ANALÝZA KONKURENCE

V současné době se na železničním dopravním trhu pohybuje asi 59 železničních dopravců. Vybrala jsem si dva s nejvyšším podílem na dopravním trhu po ČD Cargo a.s.¹⁴

Co by se mělo vědět o konkurenci:- Kdo je naše konkurence, jaký má podíl na trhu a obchodní výsledky-Kdo může být naše nová, potenciální konkurence-Jaká je její obchodní a marketingová strategie-Jaké produkty a služby nabízí a jejich podíl ve firemním portfoliu-Na které zákaznické segmenty se zaměřuje.¹⁵

Jelikož v dnešní době podnik obklopuje zostřené konkurenční prostředí (stagnující trhy, zkracování výrobního cyklu, globalizace atd.), musí tuto okolnost podnik zohlednit a všechny strategie z hlediska konkurenčního prostředí.¹⁶

5.1 OKD DOPRAVA, a. s.

Firma OKD, Doprava, akciová společnost (OKDD) vznikla jako dceřiná společnost těžební firmy OKD (Ostravsko-karvinské doly). Její nejvýznamnější aktivitou je provozování dráhy a provozování drážní dopravy. Po společnosti ČD Cargo, a. s. (resp. dříve České dráhy) se jedná o druhého největšího nákladního železničního dopravce v ČR z hlediska objemu výkonů na železniční síti SŽDC.

Tato firma byla založena ke dni 1. 1. 1952, kdy OKD založilo národní podnik OKR–Doprava. Tento podnik spravoval Báňskou dráhu, kolejiště koksoven v Ostravsko–karvinském revíru a postupně také jednotlivých dolů. Samotnou železniční dopravu na Báňské dráze však provozovaly státní dráhy ČSD a provoz na svých vlečkách si zajišťovaly jednotlivé doly samostatně. Postupně však OKR–Doprava začala přebírat provoz i v jednotlivých dolech, nejdříve na nově vznikajících.

Do správy OKDD přešly postupně také některé tratě od ČSD:

Louky nad Olší – Doubrava k 1. 1. 1968

Havířov – Prostřední Suchá – Albrechtice u Českého Těšína k 1. 1. 1986

Doubrava – Orlová – Bohumín k 1. 1. 1988.

¹⁴ FIRMY[online] Dostupný na WWW:<<http://www.firmy.cz>>

¹⁵ BEDNÁŘ, J.: KONKURENCE A VNĚJŠÍ PROSTŘEDÍ VÝRAZNĚ OVLIVŇUJÍ VAŠE PROSTŘEDÍ.[online] DOSTUPNÝ NA WWW:<<http://promarketing.cz/www.php?cislocianku=2002102807>>

¹⁶ BECKER, J.: DAS MARKETING KONZEPT. MUNCHEN 1999, s.371

Po záplavách v roce 1997 se OKDD vlastními silami a prostředky opravila těžce poškozenou regionální dráhu Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem a od 13. 1. 1998 na této dráze provozuje osobní i nákladní dopravu.

Po vstupu mateřské firmy OKD do holdingu RPG a po následných majetkových transformacích je OKDD od 27. srpna 2007 vlastněna jediným akcionářem - společností New World Resources Transportation B.V. se sídlem v Amsterdamu.

Tržby společnosti dosáhly v roce 2007 výše 3,3 miliard Kč, zisk před zdaněním byl 254 milionů Kč.¹⁷

5.1.1 Provozování dráhy

Vedle vlečkové sítě v rámci Ostravska firma provozuje (nebo provozovala) také několik větších či menších vleček, např. všechny vlečky na dolech a v koksovárnách OKD, vlečku elektráren Dětmárovice, Mělník, Hodonín, Poříčí a Tušimice, vlečkový areál v bývalé firmě Poldi Kladno, dále vlečky Precheza Přerov, Fosfa Poštorná, Teplárna Dvůr Králové nad Labem aj.

5.1.2 Nákladní železniční doprava

Na základě zákona o drahách platného od 1. 1. 1995, který umožnil volný vstup všech dopravců na celostátní a regionální dráhy, začala OKDD provozovat také železniční nákladní dopravu na těchto drahách. V současnosti se společnost zabývá především železniční nákladní dopravou po celém území ČR, prostřednictvím dceřiné firmy ŽDD také na Slovensku. Ve spolupráci s dopravci z dalších států pak provozuje nákladní dopravu i do Německa a Polska.¹⁸

V roce 2007 měl dopravce podíl 2,64 % na výkonech nákladní dopravy všech dopravců na síti SŽDC podle hrubých tunových kilometrů. To znamená druhou pozici na trhu po Českých drahách.

5.1.3 Akvizice firmy Viamont Cargo

Společnost OKD Doprava, a.s., druhý největší provozovatel nákladní dopravy v České republice, dále posiluje svou pozici na železnici. Nástupnická firma někdejší dopravní divize ostravsko-karvinského uhelného revíru, v současnosti vlastněna finanční skupinou New World Resources, totiž počátkem srpna podepsala smlouvu o akvizici dalšího významného železničního dopravce: Viamont Cargo. Ta na českém trhu působí od roku 2007 jako

¹⁷ OKD DOPRAVA, a. s. [online] DOSTUPNÝ na WWW:<<http://www.okd-doprava.cz>>

¹⁸ taktéž

samostatná jednotka skupiny Viamont jako stavební firma a provozovatel vnitrostátní i mezinárodní nákladní dopravy. Odkoupením společnosti Viamont Cargo a veškerých jejích aktivit se tak OKD Doprava zase o krok přibližuje největšímu nákladnímu dopravci v zemi, společnosti ČD Cargo; jen v roce 2006 dosáhl objem nákladní dopravy společnosti Viamont 1,5 milionu tun. Kromě komerční železniční dopravy převezme OKD-D v rámci aktuálního kontraktu i provoz vleček skupiny Viamont.

5.1.4 Vnitrostátní doprava

Základem vnitrostátní dopravy a jeho objemově nejvýznamnější částí je vozba nákladních vlaků na Ostravsku, a to jak po vlastní síti, tak na síti SŽDC. Jedná se především o přepravu uhlí z jednotlivých dolů OKD k příjemcům v okolí, např. ostravské koksovny, Nová huť, Vítkovické železárny, elektrárna Dětmarovice aj.

Mezi relace na delší vzdálenosti patří nebo patřila např. vozba černého uhlí z Ostravska do Přerova, Kladna–Dubí či Kamenných Žehrovic, vozba hnědého uhlí ze Světce–Ledvic do Kladna–Dubí.

5.1.5 Mezinárodní doprava

Polsko

Jako vůbec první nestátní železniční dopravce odvezla OKD, Doprava nákladní vlak z ČR do Polska. Stalo se tak 29. června 2004, kdy OKD, Doprava odvezla vlak ze stanice Drahotuše přes hraniční přechod Bohumín/Chałupki do stanice Rybnik Towarowy, přičemž dopravcem na polském území byla firma PTKiGK Rybnik. Na česko-polské hranici si OKDD předává vlaky také se společnostmi PKP Cargo nebo PTK Holding.

Slovensko

První vlak OKDD ve směru na Slovensku byl veden 18. října 2004 přes hraniční přechod Lanžhot/Kúty, dopravcem na Slovensku přitom byla firma ŽDD, což je dceřiná společnost OKDD na Slovensku. Vlaky tohoto dopravce jsou však vedeny také přes přechody Čadca či Horní Lideč, byl však zaznamenán i případ vedení nákladního vlaku přes pohraniční stanici Vrbovce, kde jsou jinak provozovány pouze osobní vlaky. Vlaky OKDD jsou na Slovensku vedeny jak pod hlavičkou dceřiné firmy ŽDD, tak přímo na licenci mateřské společnosti OKDD.

Německo

Ve směru do Německa zahájila OKDD ve spolupráci s německým dopravcem ITL Eisenbahngesellschaft v roce 2005 dopravu uhlí z Mostecka do Kasselu přes hraniční přechod Děčín/Bad Schandau. Přes stejný hraniční přechod OKDD ve spolupráci s německým dopravcem RAG Bahn- und Hafенbetriebe v roce 2006 realizovala přepravy pohonných hmot do skladu společnosti Čepro ve Střelicích. Od roku 2007 pak probíhá přeprava koksu v kontejnerech ACTS z Ostravy do Neubergeru (přes přechod Česká Kubice/Furth im Wald, dopravcem v Německu je Bayerische CargoBahn), rozšířená v roce 2008 o křídlo do Porúří (přes Bad Schandau, dopravcem v Německu je RBH Logistics, tj. dřívější RAG Bahn- und Hafенbetriebe).

5.1.6 Intermodální doprava

Společnost se zabývá také kombinovanou dopravou systému ACTS a přepravu kontejnerů zajišťuje jak po železnici, tak po silnici.

Pozici v oblasti intermodální dopravy firma posílila vybudováním kontejnerového terminálu v Paskově, který je v provozu od roku 2007.

5.1.7 Technické zabezpečení provozu

Park železničních vozidel

Firma vlastní téměř 100 lokomotiv, především diesellových, a přes dva tisíce železničních nákladních vozů.

Hnací vozidla

Základem lokomotivního parku OKDD jsou motorové lokomotivy řady 740 (ex T448.0), který je v majetku OKDD několik desítek. Tyto lokomotivy jsou využívány jak pro posun, tak pro traťovou službu, v tom případě zpravidla ve dvojicích spojených dvojjmenným řízením. Pro úsporu nafty jsou v posledních letech některé lokomotivy této řady nemotorizovány s použitím motorů Caterpillar 3406 DI-TA s výkonem nastaveným na 369 kW, oproti původním motorům ČKD K 6 S 230 DR o výkonu 880 kW. Zatím má OKDD 7 lokomotiv s tímto nižším výkonem, kterou jsou označeny řadou 740.3

V traťové službě se dále používají motorové lokomotivy řad 770 a 771, 12 modernizovaných lokomotiv řady 753.7 a 4 řady 752.6, jedna lokomotiva řady 753 je v

původním provedení. Pro provoz na menších vlečkách používá OKDD také několik kusů menších lokomotiv řad 702, 703, 709, 710 a 720.¹⁹

Od roku 1998 OKDD provozuje také dvě elektrické lokomotivy řady 181, pocházející od Českých drah.

Železniční vozy

Park železničních nákladních vozů této společnosti je tvořen:

samovýsypnými vozy pro přepravu sypkých substrátů (řady Fall, Falls, Fals, Fals-z, Facc, Facepp, Faccs, Fcc)

vozy pro pneumatickou boční vykládku sypkých substrátů (Ua, Nass, LH40)

vysokostěnnými vozy (řady Eas-u, Es)

plošinovými vozy (Kbkks, Res, Sps)

vozy pro přepravu kontejnerů ACTS (Slps)

nádržkovými vozy (Uacs)²⁰

5.1.8 Další aktivity

Vedle výše uvedených aktivit v železniční a intermodální dopravě se tato společnost zabývá silniční dopravou, spedičními službami, opravami silničních a železničních vozidel, stavební činností (především zemní práce a dopravní stavby), těžbou a úpravou uhelných kalů aj.

5.1.9 Grafická a tabulková analýza silných a slabých stránek, celkové výnosy a objem investic

tabulka 3-Slabé a silné stránky společnosti OKD DOPRAVA, a.s

Silné stránky	Slabé stránky
Odkoupení společnosti Viamont Cargo	Upadající důlní průmysl
Provozování dráhy i drážní dopravy	Komplikovaná administrativa
Svůj vozový park	Nedostatek logistických center

¹⁹ OKD DOPRAVA[online] Dostupný na WWW: <<http://www.Okd-doprava.cz>>

²⁰ taktéž

Provozuje i mezinárodní dopravu

zdroj:autor

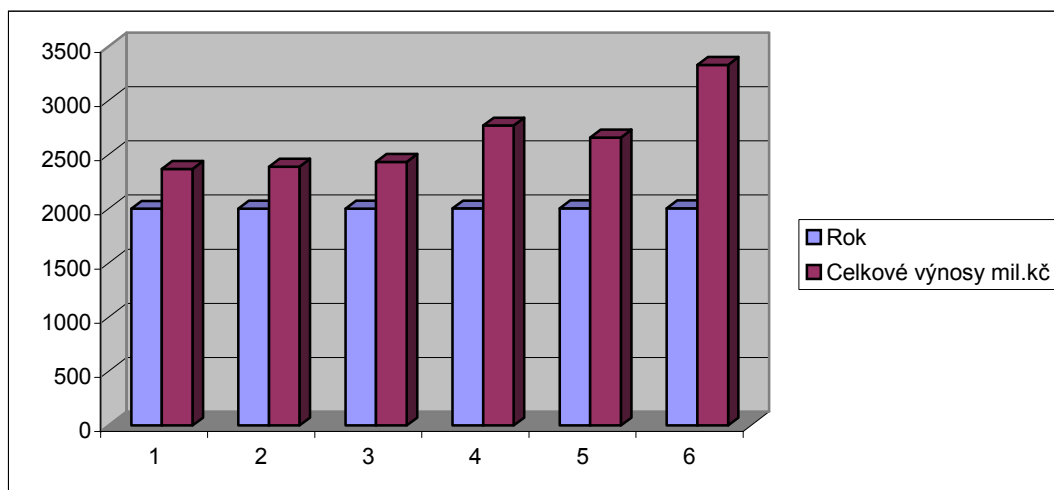
tabulka 4-Celkové výnosy společnosti OKD DORAVA, a.s.[mil.Kč]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Celkové výnosy (mil. Kč)	2 370	2390	2434	2770	2659	3329

zdroj:interní materiály OKD Doprava

Pro větší přehlednost je tabulka převedena na graf.

graf 2-Celkové výnosy (v mil.Kč) OKD DOPRAVA, a.s.



zdroj:interní materiály OKD DOPRAVA

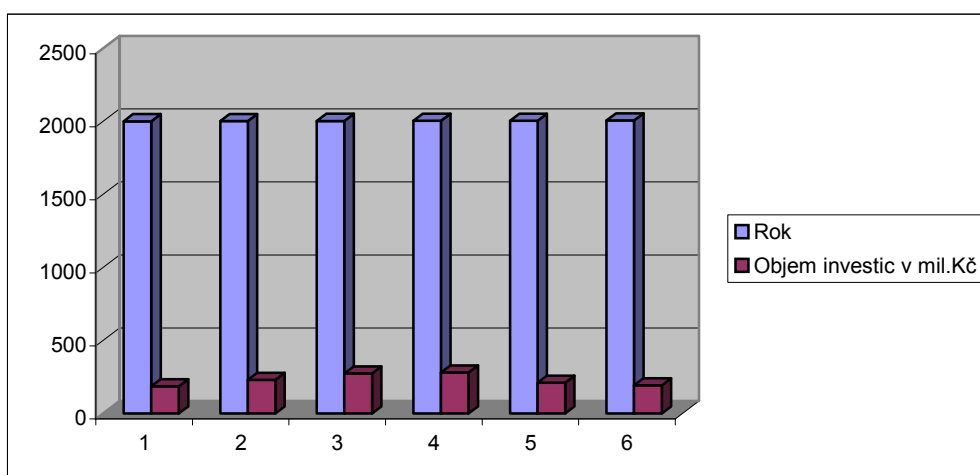
tabulka 5-Objem investic společnosti OKD DOPRAVA, a.s.[mil.Kč]

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Objem investic (mil. Kč)	187	231	275	281	210	193

zdroj:interní materiály OKD Doprava

Pro větší přehlednost je tabulka převedena na graf.

graf 3-Objem investic(v mil.Kč) OKD DOPRAVA, a.s.



zdroj: interní materiály OKD Doprava

5.2 UNIPETROL DOPRAVA, s. r.o.

Společnost UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. se zabývá dopravou a přepravou zejména chemických produktů po železnici, především pro členy skupiny Unipetrol. Železniční přepravu vozových zásilek zajišťujeme prostřednictvím spedičních společností s veřejnými dopravci a také vlastními vlaky se soukromými dopravci po síti celostátních drah včetně vazby na jiné veřejné a soukromé dopravce v zahraničí. Mezi nejvýznamnější zákazníky patří především společnosti Unipetrol RPA, s.r.o., Česká rafinérská, a.s., Kaučuk, a.s., Spolana a.s., Paramo, a.s., Synthesia, a.s.. K dalším významným zákazníkům mimo skupinu Unipetrol patří např. společnosti: Linde technoplyn a.s., Moravské naftové doly, a.s., Lovochemie, a.s.. Přepravu vlastními vlaky po celostátní žel. síti provádíme ve variantách samotného zajištění přepravy, nebo jako přepravy "na klíč", tj. zajištění vlastního přepravního výkonu včetně ložné kapacity (vozů). Na současně provozovaných trasách zajišťujeme tyto služby ihned, na dalších relacích do 90 dnů.²¹

Společnost UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o. vznikla v roce 1995, tehdejší název však byl CHEMOPETROL - DOPRAVA a.s. Původní název vystihuje vznik společnosti: jednalo se o vyčlenění železničního provozu na vlečce chemických závodů Chemopetrol v Litvínově.

Zpočátku se tedy firma zabývala pouze provozem na vlečce v Litvínově, ale v souvislosti se začleněním Chemopetrolu do skupiny Unipetrol začala firma postupně přebírat provoz další vleček chemických závodů v rámci této skupiny: Kaučuk Kralupy,

²¹ UNIPETROL DOPRAVA [online] Dostupný na WWW: <<http://unipetroldoprava.cz>>

Paramo Pardubice, Koramo Kolín, Spolana Neratovice či Synthesia Pardubice. V roce 2003 se pak název firmy změnil na současný.

5.2.1 Technické zabezpečení provozu na síti SŽDC

V současnosti se Unipetrol Doprava kromě provozu vleček zabývá také nákladní železniční dopravou na tratích SŽDC. Jedná se především o dopravu chemických produktů mezi jednotlivými podniky skupiny UNIPETROL, ale ve spolupráci se zahraničními dopravci provozuje i několik mezinárodních relací, zejména na Slovensko a do Německa.

Lokomotivní park

Základem lokomotivního parku pro traťovou službu byly - stejně jako u ostatních soukromých dopravců v ČR - lokomotivy řady 740, případně také 770 a 771. Lokomotivy řad 770 a 771 však firma odprodala a park traťových lokomotiv postupně rozšiřuje o modernizované lokomotivy řady 753.7.

Ve vlečkových provozech této firmy nalezneme také stroje řady 740 nebo lokomotivy vzniklé jejich modernizací (řady 724.6a 744.7). Dále pak lokomotivy řad 709.5, 711 (přestavba řady 710) a 729.6. Na vlečce v Litvínově se pak můžeme setkat se dvěma kusy lokomotiv řady 717 (dieselhydraulické lokomotivy v nevýbušném provedení - typ DHG 700 C vyrobený lokomotivkou Thyssen Henschel v Kasselu) a jedním motorovým vozem řady 820, upraveným na dílenský vůz.²²

5.2.2 Grafická a tabulková analýza silných a slabých stránek a podíl druhů tržeb

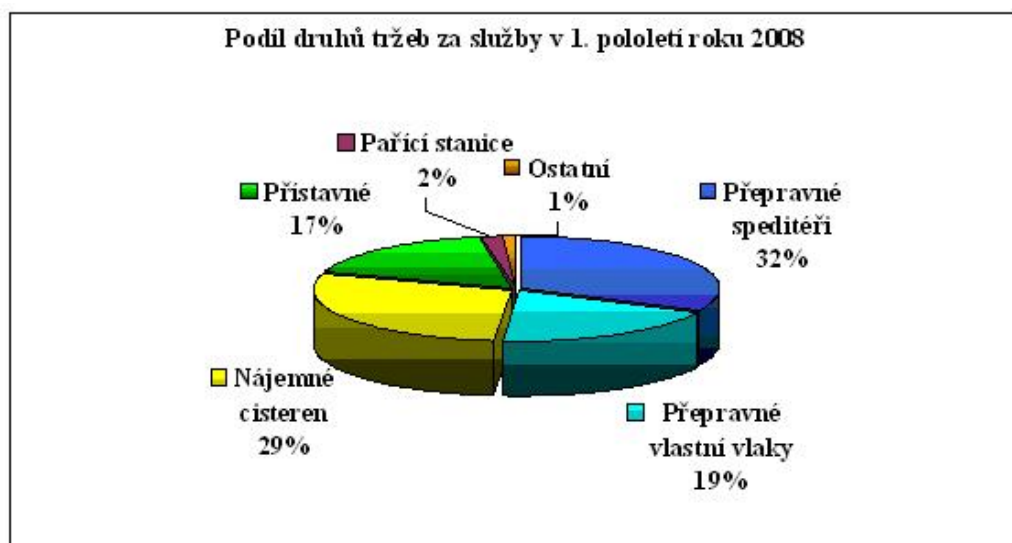
tabulka 6-Silné a slabé stránky společnosti UNIPETROL

Silné stránky	Slabé stránky
Svůj vozový park	Přeprava zejména chemických produktů
Rychlost přepravy	Nedostatek logistických center
Provoz vleček v chemických závodech	Malá flexibilita

zdroj:autor

²² UNIPETROL DOPRAVA [online] Dostupný ba WWW:<<http://unipetrolodoprava.cz>>

graf 4-Podíl druhů tržeb za služby v 1.pololetí roku 2008 společnosti Unipetrol doprava, s.r.o[%]



zdroj: interní materiály společnosti Unipetrol doprava, s.r.o..

6. ANALÝZA A ZHODNOCENÍ POSTAVENÍ SPOLEČNOSTI ČD CARGO NA DOPRAVNÍM TRHU

6.1 SWOT analýza

V rámci strategického plánování zaujímá významné místo v hodnocení silných a slabých stránek podniku spolu s hodnocením příležitostí a hrozeb, tzv. analýza SWOT. Pomocí SWOT analýzy (analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb) můžeme podrobit detailnímu rozboru jak firmy, tak i její součásti, které pokládáme za nejvýznamnější (např. způsob reklamy atd.). Přitom bychom neměli opomenout zejména finanční výsledky, podíly na trhu, nabízené produkty a služby, image podniku, jeho organizační struktury. Je důležité abychom SWOT analýzu prováděli v porovnání s konkurencí a ujasnili si, jaké jsou naše konkurenční výhody (a kde jsme na tom hůře než konkurence). Navíc každá naše konkurenční výhoda musí být vnímána i zákazníky (musíme jim ji vhodným způsobem prezentovat) a musí mít pro ně určitou hodnotu, kterou jinde v této míře nezískají.

Společnost ČD Cargo a.s. působí na nákladním trhu v konkurenčním prostředí.

tabulka 7-SWOT analýza ČD CARGO a.s.

Silné stránky (STRENGTHS)	Slabé stránky (WEAKNESSES)
Tradice, značka	Rychlost dopravy
Komplexnost služeb	Kvalita vozového parku
Vysoký tržní podíl	Komplikovaná administrativa
Dobrá dopravní síť	Přepravní podmínky
Platební schopnost	Image firmy
Využití počítačových technologií	Nedostatečná pružnost na požadavky zákazníka
Sledování polohy zásilek	Zdlouhavý proces zavádění inovací
Informace o dopravních směrovacích údajích	Malá flexibilita

	Rychlost a dostupnost dopravy je menší než u silniční
Příležitosti (OPORTUNITIES)	Hrozby (THREADS)
Posílení tržního podílu	Snížení tržního podílu
Zjednodušení administrativní činnosti	Silná konkurence
Investice do vozového parku	Pomalé zavádění a aplikace inovací
Budování logistických center	Finanční krize
Rozvoj kombinované dopravy	Zvyšující se tržní podíl konkurence
Podporovat integrované dopravní systémy	Odkoupení společnosti Viamont Cargo společností OKD Doprava, a.s.
Více využívat kapacitu železnice v noci	

zdroj: autor

Silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby je nutné chápat dynamicky, čili zvažovat alternativy růstu, stagnace nebo možného zhoršení těchto faktorů.

Silné stránky

- tradice, značka – spolehlivost, jistota, záruka
- komplexnost služeb – široká škála produktů a služeb, doplňkové služby
- vysoký tržní podíl v oblasti přepravy nákladů
- dobrá dopravní síť- obslužnost, dostupnost, vozový park
- platební schopnost- plnění svých závazků
- využití počítačových technologií- možnost provést objednávku přes internet, apod.
- sledování polohy zásilek- pomocí centrálního vozového systému sledujeme pohyb nákladních vozů a centrální nákladní pokladny je možné sledovat zásilky

Slabé stránky

- rychlost dopravy- souvisí s tvorbou grafikonů, sestavování vlaku atd.
- komplikovaná administrativa- souvisí s dodržováním provozních předpisů
- kvalita vozového parku- stáří lokomotiv i železničních vozů
- přepravní podmínky- souvisejí s provozními předpisy
- image firmy- negativní pohled veřejnosti na firmu jako celek (České dráhy a.s)
- nedostatečná pružnost reakce na požadavky zákazníka
- zdlouhavý proces zavádění inovací
- malá flexibilita oproti silniční dopravě
- rychlost a dostupnost je také v porovnání se silniční v nevýhodě

Příležitosti

- posílení tržního podílu-rozvoj a inovace stávajících služeb, rozvoj kombinované dopravy, vybudování většího počtu logistických center
- zjednodušení administrativní činnosti- zjednodušení předávání nákladu pro zákazníka
- investice do vozového parku- obnova zastaralých lokomotiv i železničních vozů
- budování logistických center a rozvoj kombinované dopravy-lepší dostupnost pro zákazníky a spolupráce mezi jednotlivými dopravci
- podporovat integrované dopravní systémy, a to především v okolí krajských měst
- využívat kapacitu železnice v noci- je málo nebo vůbec nevyužita

Hrozby

- snížení tržního podílu-vstup nových subjektů na trh, silná konkurence v přepravě uhlí

- pomalé zavádění a aplikace inovací-zdlouhavé administrativní úkony se promítají do všech oblastí převzetí , dodání a přepravy zásilek
- finanční krize-zpomalí se výroba, poklesne zájem o přepravu
- zvyšující se tržní podíl konkurence
- odkoupení společnosti Viamont Cargo společností OKD Doprava, a.s.

Analýza silných a slabých stránek

Porovnání obsahuje zhodnocení výhod (silné stránky) a nevýhod (slabé stránky) podniku ve srovnání s nejdůležitějšími konkurenty s cílem identifikovat v různých podnikových oblastech možnosti, kde se použije ofenzivní nebo defenzivní strategie. V rámci analýzy konkurence byli odhaleni hlavní konkurenti. Každý z konkurentů vyniká v jiné oblasti, na základě analýzy slabin se zaujme ofenzivní postavení vůči nim.

Slabé stránky, silné stránky

Kvalita přepravy, komplexnost služeb je konstantně vysoká a je doplněna i o doplňkové služby, přičemž stojí ve středu zájmu individuálních přání a potřeb zákazníka. Tradice a značka zajišťují společnosti ČD Cargo, a.s. vysoký podíl na trhu.

Analýza příležitostí a hrozeb

Tato analýza spojuje a posiluje výsledky prostředí a trhu analýzy silných a slabých stránek proto, aby se co nejdříve odhalil potenciální vývoj trhu a okolí podniku. Pak může zareagovat na výzvy pohotověji než konkurence, může přijmout protipatření v případě, že změna okolí narazí na slabinu podniku.

Příležitosti

Hlavní příležitostí ČD Carga, a. s. je budování logistických center, napojování průmyslových zón na železnici, zavádění nových produktů a rozšiřování nabídky navazující na logistické služby.

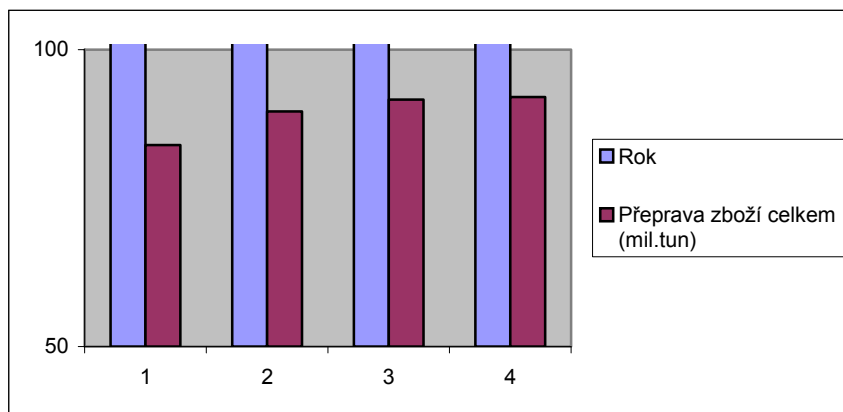
Hrozby

Za největší hrozbu, lze označit skutečnost, že tržní podíl společnosti OKD Doprava, se zvyšuje díky odkoupení firmy Viamont Cargo. Rozhodující je únik konkurenci překročením tradičních hranic. Cílem společnosti musí být výrazný positioning a odlišení se od zdánlivě stejných nabízejících. Ve středu pozornosti by měli neustále stát potřeby

zákazníků, orientace na zákazníky a dokonalé služby. Právě v dnešní době platí: Úspěchu dosáhne ten, kdo má schopnost přizpůsobit se neustálým proměnám. Navíc musí vytušit budoucí vývoj a být vždy o krok před konkurencí. Jestliže se ČD Cargo, a.s. i nadále bude držet svojí strategie, akceptuje ji, bude včas jednat může si i nadále udržet svoji pozici na trhu..

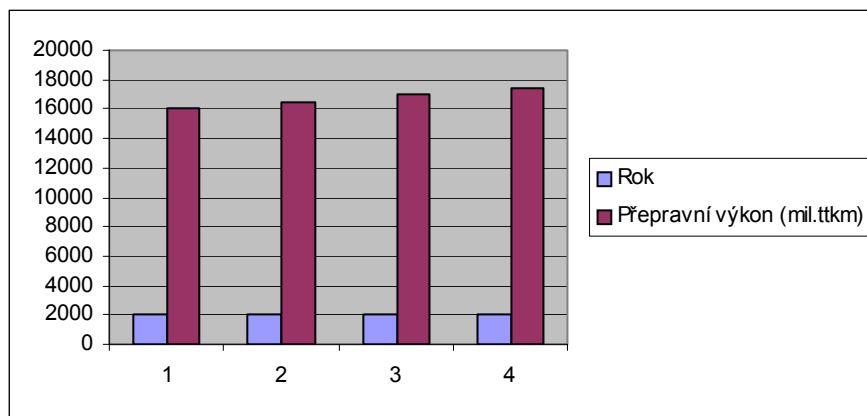
Vývoj ukazatelů v nákladní dopravě ČD Cargo, a.s.

graf 5-Přeprava zboží celkem [mil.tun]



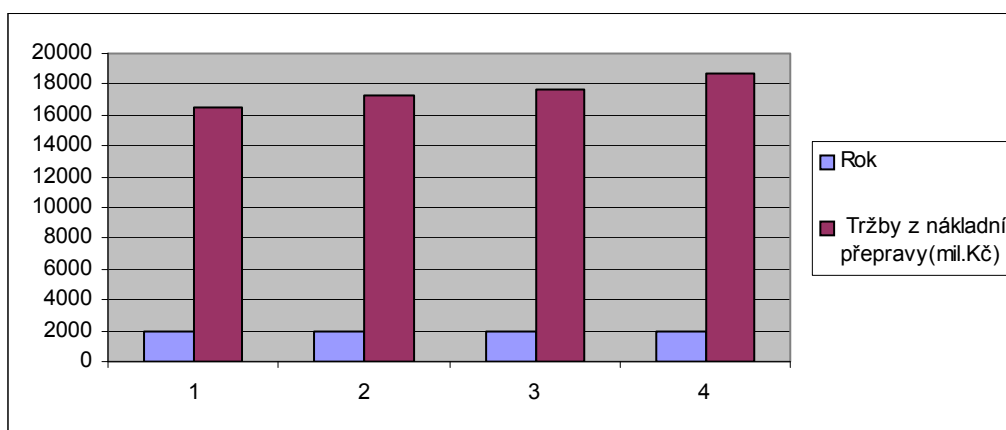
zdroj: interní materiály společnosti ČD Cargo, a.s.

graf 6-Přepravní výkony [mil.tkm]



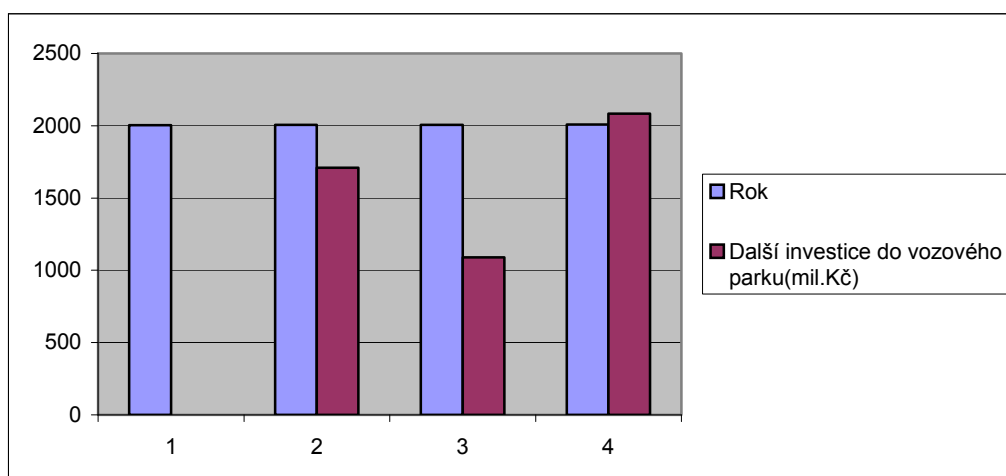
zdroj : interní materiály společnosti ČD Cargo, a.s.

graf 7-Tržby z nákladní přepravy [mil.Kč]



zdroj:interní materiály společnosti ČD Carga, a.s.

graf 8-Investice do vozového parku [mil.Kč]



zdroj:interní materiály společnosti ČD Carga, a.s.

6.2 ZHODNOCENÍ, NÁVRHY A OPATŘENÍ

Evropské železnice druhé poloviny 20. století se staly velkými a veřejně vlastněnými podniky, které současně spravovaly infrastrukturu a provozovaly železniční služby.

V důsledku rozvoje dalších druhů dopravy se na železnici objevila řada problémů. Železniční společnosti čelily silné konkurenci silniční dopravy a trpěly nedostatkem flexibility v reakci na změněnou situaci v dopravě. Důsledkem pak byly klesající podíly na dopravním trhu a trvalý odliv zákazníků. Z těchto důvodů pak železnice počaly akumulovat vysoké ztráty. Tento neupokojivý stav vedl k diskusím o možnostech změny. Způsob reformy, který byl

zvolen v Evropě, spočíval v oddělení železniční infrastruktury od poskytování železničních služeb. Tato politika byla poprvé vyzkoušena ve Velké Británii a ve Švédsku a následně akceptována Evropskou komisí jako univerzální recept pro řešení problematiky železnic v členských zemích EU. Základní myšlenka rozdělení spočívá v přesvědčení, že železniční infrastruktura představuje případ přirozeného monopolu, zatímco služby mohou být provozovány konkurenčně. Nákladní doprava ČD Carga, a.s. se zaměřuje hlavně na suroviny, polotovary a kontejnery. V oblasti zboží je málo flexibilní a konkurenceschopná. Kritici jí vytýkají hlavně problémy s přistavováním objednaných vozů a s dodržováním termínu doručení zásilek. Přesto patří ČD Cargo, a.s. z hlediska přepravených tun zboží mezi pět největších nákladních železničních přepravců v EU. Zisky z nákladní dopravy činí ročně přes 600 milionů korun. ČD Cargo, a. s. převzalo všechny aktivity spojené s nákladní dopravou Českých drah. Samostatnost nákladní dopravě přináší svobodu v investování. Dosud totiž zisková nákladní doprava hradila ztráty z přepravy osob, což v ročním součtu činilo zhruba 700 milionů korun. Toto břímě od letošního roku převzalo ministerstvo dopravy. Právě o zmíněných 700 milionů se letos zvýší investice do údržby nákladních vagonů. Kromě vozidel chce ČD Cargo, a. s. vložit peníze také do rozvoje logistických center, která plánuje mít nejméně tři, v Lovosicích, Ostravě a v Brně. Na rozvoji center spolupracuje firma s dalšími partnery. Cílem vedení bude navýšit podíl ČD Cargo, a. s. na přepravním trhu ze současných 20 na 25 procent, a to na úkor silniční dopravy. Podle výsledků za první pololetí roku 2008 ČD Cargo, a.s. přepravilo celkem 44,6 milionů tun zboží, což je přibližně stejné množství jako v prvním pololetí roku 2007. Objem přepraveného zboží zároveň odpovídá podnikatelskému plánu společnosti. Zatímco u vnitrostátních přeprav došlo k poklesu o 4,4% oproti roku 2007 a ve vývozu k poklesu o 0,7%, průvoz zboží dosáhl meziročně přibližně srovnatelného objemu. Naopak v dovozu zboží došlo k nárůstu dokonce o 6,1% oproti roku 2007.

Z hlediska struktury přeprav jednotlivých komodit zaznamenala v porovnání s rokem 2007 nejvyšší nárůst přeprava železa a strojírenských výrobků (o 12,3 %), velkého nárůstu dosáhly přepravy automobilů a jejich komponent (o 8,3%), ale také kombinovaná doprava (o 6,5%). Naopak nejvyšší pokles zaznamenaly přepravy potravin a zemědělských výrobků (o 25,8%) a přepravy dřeva a papírenských výrobků (o 31,3 %). Právě pokles vývozu obilí a útlum obchodování na trhu se dřevem nejvíce přibrzdil slibný růstový trend železniční nákladní dopravy posledních let. Na výsledcích se již částečně odrážejí potíže českých exportérů a počínající hospodářská recese v některých evropských zemích. ČD Cargo a.s.

vykázalo za první pololetí letošního roku v tržbách a výnosech celkem 9,028 miliard korun a utržilo tak o 0,7% více než v roce 2007. Výsledkem hospodaření ČD Cargo a.s. v prvním pololetí roku 2008 je zisk ve výši 335 milionů korun. Na pololetním hospodářském výsledku se nepříznivě odrazil nižší objem přeprav některých komodit, zejména dřeva, potravin, chemických výrobků a kapalných paliv. Celkovou výši tržeb ovlivnilo neočekávaně rychlé posilování české koruny, neboť někteří zahraniční zákazníci hradí přepravné v eurech. Posilování české koruny tak mělo negativní dopad do tržeb ve výši zhruba 200 milionů korun. Společnosti rovněž vznikly neočekávané vyšší náklady v řádu desítek milionů korun v souvislosti s růstem cen trakční nafty a elektrické energie. Podnikatelský plán společnosti ČD Cargo, a.s. vychází ze skutečnosti, že byl odstraněn efekt křížového financování, v důsledku čehož se navýší disponibilní zdroje pro investice do nákladní dopravy. Finanční výdaje na rozšíření kapacit parku nákladních vozů a na rekonstrukce a modernizace hnacích vozidel jsou pro rok 2008 plánovány částkou 1 miliarda korun a celková hodnota investic do majetku ČD Cargo, a.s. tak v tomto roce přesáhne 1,3 miliardy Kč. Hospodářská krize v Evropě a USA dopadá stále větší měrou i na železniční nákladní dopravce. Společnost ČD Cargo, a. s. již zaznamenala pokles poptávky po přepravě některých komodit a očekává letos propad tržeb přesahující 100 milionů korun. První příznaky krize se začaly projevovat již před několika měsíci výraznějším poklesem vývozu dřeva, jehož příčinou je stagnace stavebnictví v USA a v některých zemích Evropy. V posledních týdnech klesla poptávka po přepravě i dalších druhů zboží, jako jsou automobily a automobilové díly, ocel nebo železo. Množství přepravené zboží je závislé nejen na výrobě a obchodu v ČR, Evropě a USA, ale také na úspěšnosti partnerských dopravců v sousedních zemích. Ti se však potýkali s poklesem přepravy již v pololetí. Podle statistik Mezinárodní železniční unie přepravilo slovenské ŽSSK Cargo o tři procenta méně zboží, polské PKP mělo pokles o 4,6 procenta a maďarské MÁV Cargo 5,6 procenta.

Objem přeprav po letech růstu stagnoval v pololetí na necelých 45 milionech tun, koncem roku předpokládá společnost meziroční pokles mezi jedním a dvěma procenty, což představuje úbytek stovek tisíc tun. I přes snížení objemu přepraveného zboží by hospodaření firmy mělo skončit ziskem v řádu stamilionů korun. Celkové dopady krize si vedení firmy zatím netroufá odhadovat. Dopady z takové krize se u dopravce projeví až následně s určitým zpožděním a budou závislé na míře dopadu krize na významné zákazníky dopravce.

Holding se Slováký- možnému spojení firmy s její slovenskou obdobou Cargem Slovakia. Toto spojení by posílilo postavení obou firem na trhu, ke spojení by mohlo údajně

dojít už letos. Spojení se Slovákou by také zvýšilo hodnotu celé firmy pro případnou privatizaci. Slovenské Cargo přepraví ročně 50 milionů tun zboží, české 90 milionů. Podnikatelský plán ČD Cargo, a. s. počítá pro letošek se ziskem 1,1 miliardy korun. První fiskální rok existence firmy potrvá mimořádně 13 měsíců, od 1. prosince 2007 do 31. prosince 2008. Spojení firem OKD Doprava a Viamont Cargo významně rozšíří počet obsluhovaných destinací v nákladní železniční dopravě. Pro OKD toto spojení určuje lepší pozici na trhu, který v současnosti v Česku prakticky ovládá ČD Cargo a.s.

Na základě zhodnocení jednotlivých subjektů na trhu nákladní železniční dopravy a jimi poskytovaných služeb, jenž bylo náplní předešlých kapitol, lze vyvodit jisté návrhy na zlepšení, které by v konečné fázi mohly přinést pozitivní důsledky především pro zákazníky. Vzhledem k tomu, že probíhá liberalizace trhu železniční dopravy, je odhad vývoje této části trhu poměrně složitý. Předpokladem ovšem je, že společnost ČD Cargo, a.s., bude usilovat o posílení svého postavení, jenž si v posledních letech v oblasti železničního nákladního trhu úspěšně buduje. Z hodnocených údajů vyplývá, že ČD Cargo, a.s., i oproti vzrůstající konkurenci je schopno udržet si svoji pozici na dopravním trhu, když přijme tyto opatření: uskuteční plánovaný holding se Slovákou, tím si udrží a posílí pozici na trhu, výrazně by rozšířilo počet obsluhovaných míst. Zaměří se dále na oblast zboží, kde zvýší flexibilitu. Bude i nadále budovat logistická centra, pokračovat ve své strategii být hybnou silou na trhu železniční nákladní dopravy v ČR a zároveň středoevropského regionu, a také být efektivní zákaznickou orientovanou společností.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo na základě analýzy konkurence ČD Carga, a.s., provést zhodnocení významných subjektů působících na železničním dopravním trhu, což jsou OKD Doprava, Unipetrol a konkurence schopnost ČD Carga, a.s. čímž byl cíl práce splněn. První kapitola bakalářské práce se věnuje dopravnímu trhu všeobecně. Druhá část zachycuje charakteristiku, popis a nabízené produkty ČD Carga, a.s. Společnost se zaměřuje hlavně na suroviny, polotovary, kontejnery. V oblasti zboží je málo flexibilní. V rámci analýzy konkurence na železničním dopravním trhu je porovnání jednotlivých poskytovatelů a jejich produktů poměrně náročné. V oblasti tohoto trhu mají v současné době toto poskytovatelé vybudované určité postavení, čímž si každý z nich najde své specifické uplatnění. ČD Cargo, a.s. má na trhu prozatím výhodu v podobě mateřské společnosti ČD, a.s. a poměrně velmi širokým sortimentem služeb. ČD Cargo, a.s. má nízkou konkurenceschopnost v oblasti zboží, což je příležitost pro konkurenci.

Základní poznatky jsou shrnuty ve SWOT analýze, která dává možnost zevrubně poznat situaci ČD Carga, a.s.. Mezi silnými stránkami dominuje mateřské postavení Českých drah, která poskytuje ČD Cargo služby v oblasti vozidel, informačních technologií, zásobování (např. nafta) a dlouholetá zkušenost. Mezi slabé stránky bych zařadila kvalitu vozového parku z hlediska provozuschopností vozů, to se firma snaží napravit investicemi do modernizace vozového parku. Dále rychlost a dostupnost dopravy, která je ve srovnání se silniční dopravou velmi nízká. Příležitosti pro ČD Cargo jsou: uskutečnit holding se Slovákou, tím si udrží svoji vedoucí pozici na trhu a zvýší se počet obsluhovaných míst. Dále pak pokračování ve výstavbě logistických center a podpoře kombinované dopravy. ČD Cargo, a.s. musí čelit hlavně ohrožení v podobě silného postavení klíčových konkurentů, což jsou OKD Doprava a Unipetrol. OKD Doprava, a.s. si posílila svoji pozici na trhu odkoupením společnosti Viamont Cargo a ohrožuje, tak vedoucí pozici ČD Carga, a.s. Opatření, které by vedly k udržení si svého postavení na trhu pro ČD Cargo, a.s. jsou: uskutečnit plánovaný holding se Slovákou, pokračovat ve své strategii: zlepšovat svoji pozici na trhu železniční nákladní dopravy v ČR, ale i v středoevropském regionu a zároveň být efektivní zákaznický orientovanou společností.

Použitá literatura

- [1] MELICHAR, Vlastimil; JEŽEK, Jindřich. *Ekonomika Dopravního Podniku*. 2 přepr.vydání. Pardubice. Univerzita Pardubice. 2001.ISBN 80-7194-359-2
- [2] MELICHAR,Vlastimil. *Ekonomika Dopravního Podniku*.Univerzita Pardubice.1995
- [3] BECKER, J. *Das Marketing Konzept*. Munchen. 1999
- [4] HORÁKOVÁ, H. *Strategický Marketing*. PRAHA. 2003
- [5] ŠARADÍN, P. *Učební texty k předmětu Marketing I*. pro 3. ročník oboru DMML. 2006
- [6] ŠARADÍN, P. *Učební texty k předmětu Marketing II*. pro 3. ročník oboru DMML. 2006
- [7] ABEL, Jiří. *Zvýšení Efektivnosti Železniční Nákladní Dopravy, ČD, a. s.* Diplomová práce. 2007
- [8] KREJČÍŘÍK, Mojmír. *Po Stopách Našich Železnic*. Nadas. 1991
- [9] PELTRÁM, Antonín. *Železniční Doprava*. Nadarur. 1995
- [10] ČD Cargo [online] .2009. [cit. 2009-02-10]. Dostupný na WWW:
<<http://www.cdcargo.cz>>
- [11] OKD Doprava [online]. 2009. [cit 2009-02-10]. Dostupný na WWW:<<http://www.okd-doprava.cz>>
- [12] Unipetrol s.ro. [online]. Dostupný na WWW: <[http:// www.unipertoldoprava.cz](http://www.unipertoldoprava.cz)>
- [13] Ministerstvo dopravy [online]. Dostupný na WWW: <[http://www.mdcz.cz/cs/Home Page.htm](http://www.mdcz.cz/cs/HomePage.htm)>
- [14] BEDNÁŘ, J. *Konkurence a Vnější Prostředí Výrazně Ovlivňují Vaše Prostředí*. [online]. 2008. [cit 2008-12-20]. Dostupný na WWW:< <http://promarketing.cz/www.php?cislocclanku=2002102807> >
- [15] FIRMY [online]. Dostupný na WWW:<<http://www.firmy.cz>>
- [16] CZ LOKO [online] . Dostupný na WWW:<<http://www.cmks.cz>>

[17] *INFOLINE* [online]. Dostupný na WWW : < <http://infoline/novinky/cd-cargo-za-rok-2008-ocekava-yisk-670-millionu-korun.html/>>

[18] PIVOŇKA, Karel; CEMPÍREK, Václav. *Základy Technologie a Řízení Dopravy*. Univerzita Pardubice. 1999

Seznam tabulek

tabulka 1-Druhy vozů na přepravu dřeva a papírenských výrobků	22
tabulka 2-Celkový objem tržeb nákladní dopravy dle přeprav jednotlivých komodit ČD CARGA, a.s.[%].....	24
tabulka 3-Slabé a silné stránky společnosti OKD DOPRAVA, a.s	35
tabulka 4-Celkové výnosy společnosti OKD DORAVA, a.s.[mil.Kč]	36
tabulka 5-Objem investic společnosti OKD DOPRAVA, a.s.[mil.Kč]	36
tabulka 6-Silné a slabé stránky společnosti UNIPETROL.....	38
tabulka 7-SWOT analýza ČD CARGO a.s.	40

Seznam grafů

graf 1-Přepravní výkony v dopravě [tis.tunách].....	16
graf 2-Celkové výnosy (v mil.Kč) OKD DOPRAVA, a.s.	36
graf 3-Objem investic(v mil.Kč) OKD DOPRAVA, a.s.....	37
graf 4-Podíl druhů tržeb za služby v 1.pololetí roku 2008 společnosti Unipetrol doprava, s.r.o[%].....	39
graf 5-Přeprava zboží celkem [mil.tun].....	44
graf 6-Přepravní výkony [mil.tkm]	44
graf 7-Tržby z nákladní přepravy [mil.Kč]	45
graf 8-Investice do vozového parku [mil.Kč]	45

Seznam obrázků

obrázek 1-Logo společnosti	13
----------------------------------	----

Seznam zkratek

CIM	Jednotné právní předpisy pro smlouvu o mezinárodní železniční přepravě zboží
COTIF	Úmluva o mezinárodní železniční přepravě
CZ LOKO	Výroba, modernizace a opravy železničních kolejových vozidel
ČD, a.s.	České dráhy, akciová společnost
ČEZ, a.s.	Společnost pro výrobu a rozvod elektrické energie
ČR	Česká republika
EU	Evropská unie
EUR	Označení palet
OKD, a.s.	Ostravsko-karvinské doly, akciová společnost
OM	Obchodní manažer
PLM	Překročení ložné míry
RID	Předpisy pro přepravu nebezpečných věcí
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TR6	Seznam stanic s výpravním opatřením
UIC	Nákladní směrnice pro železniční dopravu