

UNIVERZITA PARDUBICE
DOPRAVNÍ FAKULTA JANA PERNERA

MOŽNOSTI ZVÝŠENÍ
KONKURENCESCHOPNOSTI
ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ PŘEPRAVY

TEREZA FRENCLOVÁ

ING. EDVARD BŘEZINA, CSc.

VEDOUCÍ PRÁCE

Zadání

Porovnávání konkurenceschopnosti nákladní železniční přepravy s důrazem na porovnání nákladů na použití dopravní cesty v referenční případové studii jako jednoho z řady nástrojů zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní přepravy.

Prohlášení autora

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury. Byla jsem seznámena 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 nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše. Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

v Praze dne 29. dubna 2011

Tereza Frenclová

Poděkování

Ráda bych na tomto místě poděkovala vedoucímu práce Ing. Edvardu Březinovi CSc., za cenné připomínky, dále pak Ing. Oldřichu Sládkovi za poskytnutí materiálů a odborných informací. Za morální podporu velmi děkuji panu Davidu Veselému, Antonínu Juřínkovi a Janu Zazvonilovi. V neposlední řadě pak děkuji za trpělivost celé své rodině.

ANOTACE

Porovnání nákladů na dopravní cestu pro železniční a silniční nákladní dopravu, jako část celkových nákladů v kalkulacích přepravců nebo spedičních firem pro rozhodovací procesy. Cílem této práce je ověřit problematiku zvýšení konkurenceschopnosti železniční nákladní dopravy vyhodnocením části nákladů na přepravu zboží z pohledu poplatků za dopravní cestu.

KLÍČOVÁ SLOVA

Poplatek za použití železniční dopravní cesty, výkonové a časové zpoplatnění silniční dopravní cesty, ČD Cargo, Vendys&V

TITLE

Possibilities of increasing of competitive rates in railway transport

ANNOTATION

Comparison of the cost of transport to travel by rail and road transport, resp. pricing as a cost item shippers or forwarding companies for decision making process. The aids of the project is to verify the issue of increasing the competitiveness of rail freight transport by evaluation of a part of the cost on goods transportation from the poin of wiew of transport charges.

KEYWORDS

The fee for use of railway infrastructure, The fee for use of railway infrastructure, ČD Cargo, Vendys&V

OBSAH

Úvod	9
1 Principy zpoplatnění dopravní cesty a liberalizace železniční dopravy	10
1.1 Rozdílný vývoj zpoplatnění	10
1.2 Liberalizace nákladní železniční dopravy.....	12
1.2.1 Situace v Evropě	12
1.2.2 Situace v České republice	15
1.2.3 Rozvoj konkurence nákladních železničních dopravců v ČR	18
2 Poplatek za použití dopravní cesty v nákladní železniční dopravě (stav roku 2010)	24
2.1 Principy zpoplatnění	24
2.2 Systém zpoplatnění	24
2.3 Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy	27
2.4 Přidělení kapacity	27
2.5 Cena za přidělení kapacity dopravní cesty	29
2.5.1 Stanovení ceny:	29
2.5.2 Poplatek za užití železniční dopravní cesty při provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah.....	29
2.6 Poplatek za užití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy a podmínky jejich uplatnění – ceny pro rok 2011	30
2.7 Provozní režim.....	30
3 Poplatek za použití dopravní cesty v nákladní silniční dopravě	31
3.1 Mýtný systém, důvody vzniku a historie časového a výkonového zpoplatnění.....	31
3.2 Výkonové zpoplatnění mikrovlnné.....	31
3.3 Právní rámec	32
3.4 Vývoj zpoplatnění.....	32
4 Srovnání a vyhodnocení porovnatelné konkrétní dopravy	34
4.1 Případová studie.....	34
4.2 Dopravní prostředky	35
4.2.1 Dopravní prostředek silniční dopravy.....	35
4.2.2 Dopravní prostředek železniční nákladní dopravy	35
4.3 Doprava 600 tun zboží netto po silnici	36
4.4 Doprava 600 tun zboží netto po železnici.....	40
4.4.1 Ucelený vlak	40
4.4.2 Jednotlivá vozová zásilka	43
Závěr	43
Soupis bibliografických citací	47
Seznam zkratk	49
Seznam obrázků	50
Seznam tabulek	51

Úvod

Hospodářská politika Evropské unie je v posledních letech provázena snahou podporovat konkurenci na všech možných trzích. V případě přirozených monopolů, zejména síťových, se v uplynulých desetiletích tyto monopoly regulovaly, aby nezneužívaly svého dominantního postavení, především pak pomocí regulace ceny nebo v případě socialistických zemí pomocí plánovaného hospodářství. V současné době se zvyšuje snaha o co největší míru deregulace a demonopolizaci ekonomiky v celé Evropě. Do praxe se uvádí oddělení vlastní infrastruktury, která splňuje podmínky přirozeného monopolu, od provozování služeb, kde je snaha o co nejširší možnou konkurenci. Tento vývoj nastal u dodávek plynu, elektřiny, telekomunikací a také u evropských železnic. Tímto krokem je sledován jeden pohled na zvýšení konkurenceschopnosti železniční dopravy.

Cílem je harmonizovat podmínky pro vzájemnou a spravedlivou konkurenceschopnost jednotlivých druhů doprav. Zvýšení konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy je tedy dlouhodobý záměr jak Evropské unie, tak i České republiky, protože cílem je renesance přepravy zboží po kolejích jako ekologicky, ekonomicky a společensky žádoucího směru vývoje. Dosažení tohoto cíle je však nesmírně obtížné z důvodu vývoje jednotlivých druhů dopravy v Evropě v posledních čtyřiceti letech. Počínaje rokem 2000 vyvolala totiž orientace na silniční dopravu obrovské investice nejen do silniční sítě a vozidel, ale i do obnovy nakládacích, vykládacích a skladovacích technologií výrobních i obchodních firem, což bohužel dlouhodobě podvázá a zpomalí opětovný rozmach z technologických důvodů, bez ohledu na nově deklarovanou politickou podporu.

V této práci řeším, kromě otázek liberalizace železniční dopravy jako prostředku zvýšení konkurenceschopnosti, porovnání poplatků za použití dopravní cesty v konkrétní studii přepravy zboží na srovnatelné silniční i železniční relaci.

1 Principy zpoplatnění dopravní cesty a liberalizace železniční dopravy

Ve snaze státu zvyšovat konkurenceschopnost nákladní železniční dopravy, zejména ve vztahu k silniční dopravě, je na čelním místě harmonizace podmínek pro zpoplatnění užití dopravní cesty. Její důležitou součástí je i tvorba ceny za použití dopravní cesty a to u všech druhů dopravy. Nově zavedený princip „uživatel a znečišťovatel platí“ představuje jeden z důležitých nástrojů k dosažení cílů dopravní politiky. Nový pohled je obsažen v materiálu Ministerstva dopravy z ledna 2011 pod názvem STRATEGIE DOPRAVY jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“) [1].

Výkonové zpoplatnění postupně zahrne internalizaci externích nákladů, a to v souladu se schvalováním pravidel v EU. Zpoplatnění musí být navíc realizováno za použití takové technologie výběru peněz, jejíž provozní náklady budou ve srovnání s vybranou částkou akceptovatelné.

Změnou vůči minulosti je politická podpora navýšení poplatků za silniční dopravu v „Superstrategii“, která se objevuje nejen z důvodu zvýšení finančních zdrojů na realizaci nových investic, ale nově i jako účinný finanční nástroj státu za účelem regulace a podpory přesunu nákladní dopravy na železnici.

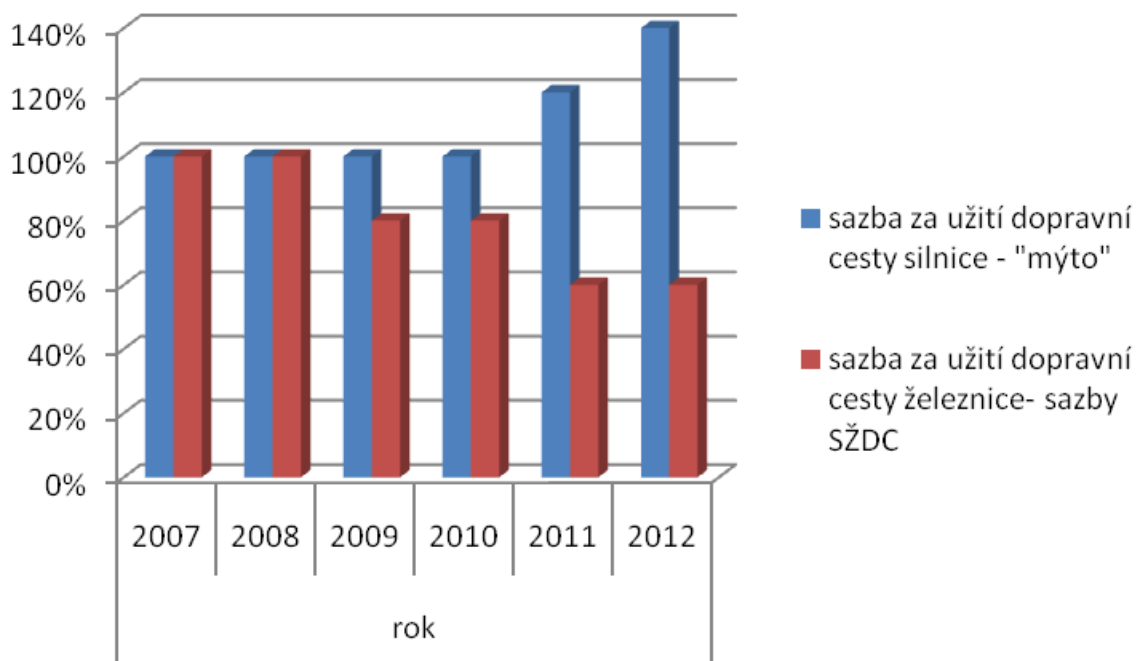
1.1 Rozdílný vývoj zpoplatnění

Zvýšené náklady na výstavbu dopravní infrastruktury vyžadují zavádění výkonného zpoplatnění jednotlivých druhů doprav. Od roku 2010 proto stát podporuje zvýhodnění železniční nákladní dopravy formou rozdílného zpoplatnění jednotlivých druhů doprav. V budoucích letech se předpokládají následující kroky:

- poplatky za mýtné vzrostou o 25 % v roce 2011 a i v roce 2012 kromě vozidel splňujících emisní normu EURO V, snížení poplatku za užití dopravní cesty v silniční dopravě (dále jen „mýtné“) se předpokládá pouze pro autobusy a to od 3Q/2011
- od roku 2012 bude zavedena DPH z mýtného za účelem navýšení a stabilizace příjmové stránky SFDI. Toto opatření si vyžádá příslušné legislativní úpravy
- předpokládá se, že v průběhu roku 2012 bude výběr mýtného pro nákladní automobily nad 3,5 tuny rozšířen na silnice I. třídy a rovněž na vybrané silnice II. a III. třídy mimo rezidenční oblasti (regulační charakter). Toto opatření si však vyžádá příslušné legislativní úpravy

- zhodnoceny budou možnosti uplatnění výkonového zpoplatnění osobních vozidel do 3,5 tuny na dálnicích a rychlostních silnicích (především s ohledem na pravidla spolufinancování EU, avšak v případě, že by tento krok ohrozil možnost maximálního využití prostředku z fondu EU, bude zachováno časové zpoplatnění)
- v rámci železniční nákladní dopravy dojde ke snížení současných poplatků za použití dopravní cesty tak, aby se přeprava zboží v klíčových dálkových relacích stala konkurenceschopnou, a to nejen ve vztahu k silniční dopravě, ale i k železniční dopravě v okolních státech.

Česká republika má tedy prostřednictvím záměrů deklarovaných v „Superstrategii“ jednoznačný zájem podpořit využívání železniční dopravy v přepravě zboží a změnit negativní vývoj posledních dvaceti let (viz *tabulka 1 a obrázek 4*, prostřednictvím výše ceny za používání dopravní infrastruktury. Srovnání vývoje cen v letech 2007–2012 za použití železniční dopravní cesty a výše uvedeného výkonového zpoplatnění silniční nákladní dopravy ukazuje obrázek 1.



Obrázek 1: Graf relativního srovnání ceny za užití dopravní cesty silnice-železnice v % (2007–2012)

Zdroj: [1]

1.2 Liberalizace nákladní železniční dopravy

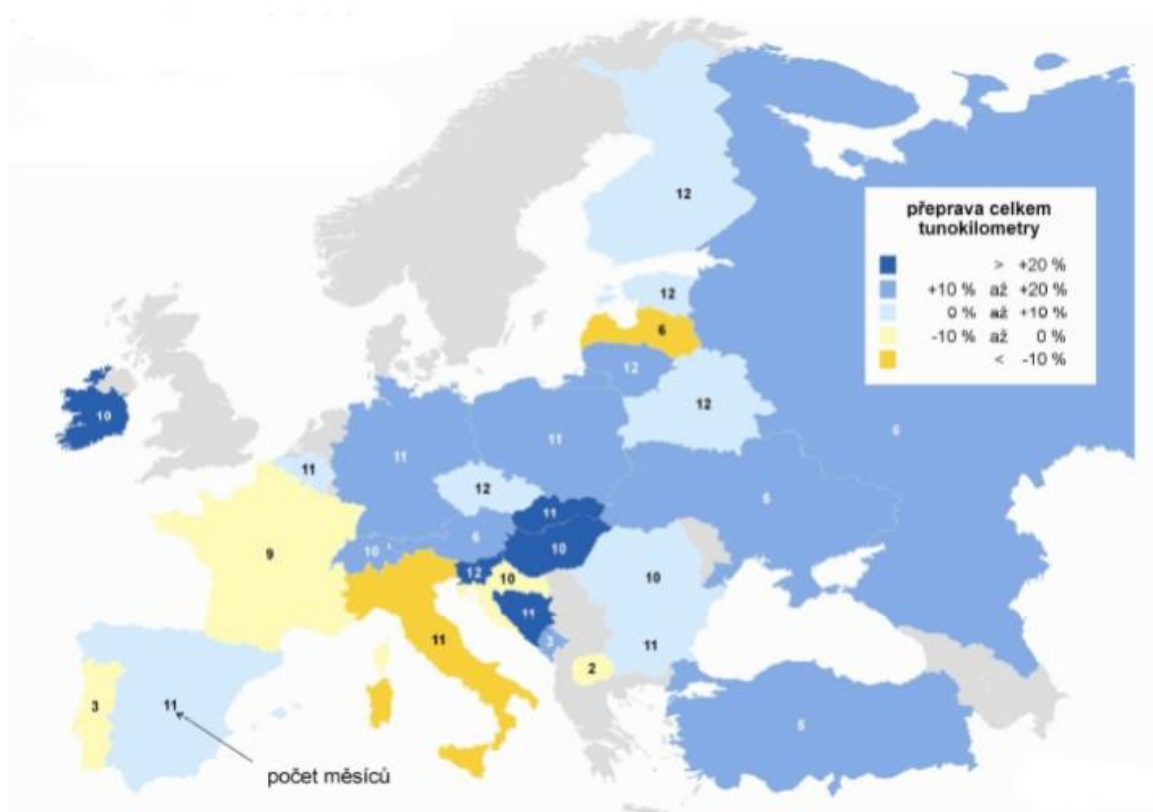
Vývoj v železniční nákladní dopravě v Evropě po roce 1970 byl dán tím, že železnice ztratila své pozice v osobní i nákladní dopravě, a to především na úkor silniční dopravy, která dokázala lépe vyjít vstříc rostoucím požadavkům klientů na rychlost a kvalitu přepravy. Druhá polovina 20. století je charakteristická relativně rychlým tempem růstu intenzity dopravy. Jednotlivé dopravní obory se však na tomto vývoji podílely různou měrou.

V období mezi roky 1970 a 2002 se v 15 původních členských státech Evropské unie (dále EU) zvýšil výkon celkové nákladní dopravy z 938 na 1 822 mld. tunokilometrů, tedy došlo k nárůstu výkonu o 194 %. Většina výkonů však přitom byla absorbována silniční dopravou, která se v uvedeném období téměř ztrojnásobila – navýšení o 281 %. Naproti tomu výkonnost železniční dopravy ve stejném období klesla, a to asi o 20 % z 282 mld. tkm na 236 mld tkm. Stručně řečeno se v uvedeném období významně zvýšila dominance nákladní silniční dopravy (dnes dosahuje asi tříčtvrtinového podílu) a snížil se význam nákladní železniční dopravy. Rozšíříme-li analýzu na celé území současné EU (tj. EU-25), můžeme zaznamenat nepatrný pokles tržního podílu silniční (na 72 %) a malý nárůst podílu železniční dopravy (na 16,4 %). Pravděpodobnou příčinou vyšších podílů nákladní železniční dopravy je vyšší podíl uvedeného druhu dopravy na celkových dopravních výkonech v postsocialistických státech střední a východní Evropy. Je zde jasně patrná určitá setrvačnost vztahů vzniklých před rokem 1990 a především zpoždění v modernizaci výrobních podniků dané změnou vlastnických, ekonomických a mezinárodních vztahů po politickém obratu na konci roku 1989. Výsledkem přesto je, že v ČR se přepravuje pouhých 16,7 % zboží prostřednictvím železniční nákladní dopravy. [3]

Po uskutečnění liberalizace veškeré dopravy v Evropě se tak stává vyhodnocování nákladů a porovnávání jednotlivých druhů dopravy každodenní činností pracovníků mnoha dopravních, spedičních a obchodních společností.

1.2.1 Situace v Evropě

Konkurenceschopnost nákladní železniční dopravy v současné době je klíčová podmínka dalšího rozvoje tohoto druhu nákladní dopravy. Podmínkou pro nový impuls rozvoje byla uskutečněná liberalizace nákladní železniční dopravy prostřednictvím vyjednaného kompromisu v rámci jednání dne 16. března 2004 v Bruselu, kdy byla nalezena shoda o znění tzv. II. železničního balíčku.

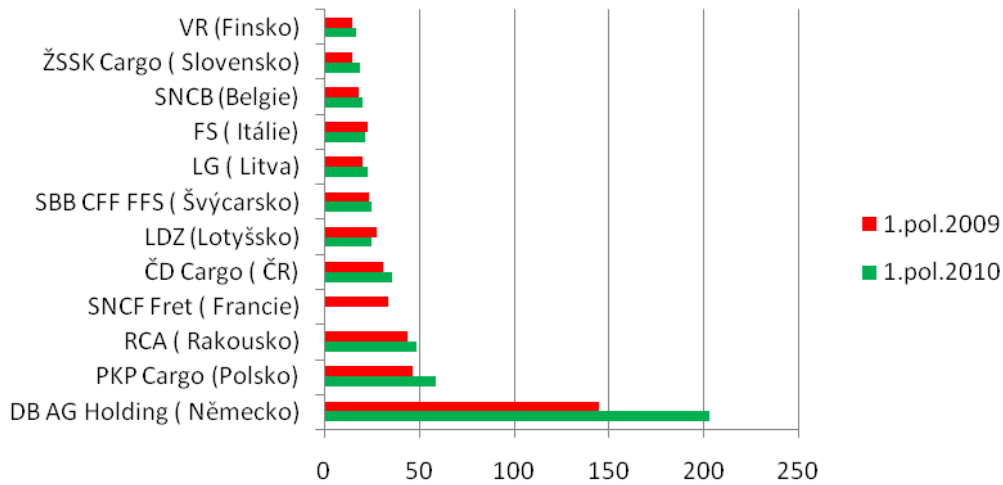


Obrázek 2: Vývoj železniční nákladní dopravy v Evropě – výkony v roce 2010 ve srovnání se stejným obdobím roku 2009. Dostupná data odpovídají udanému počtu měsíců

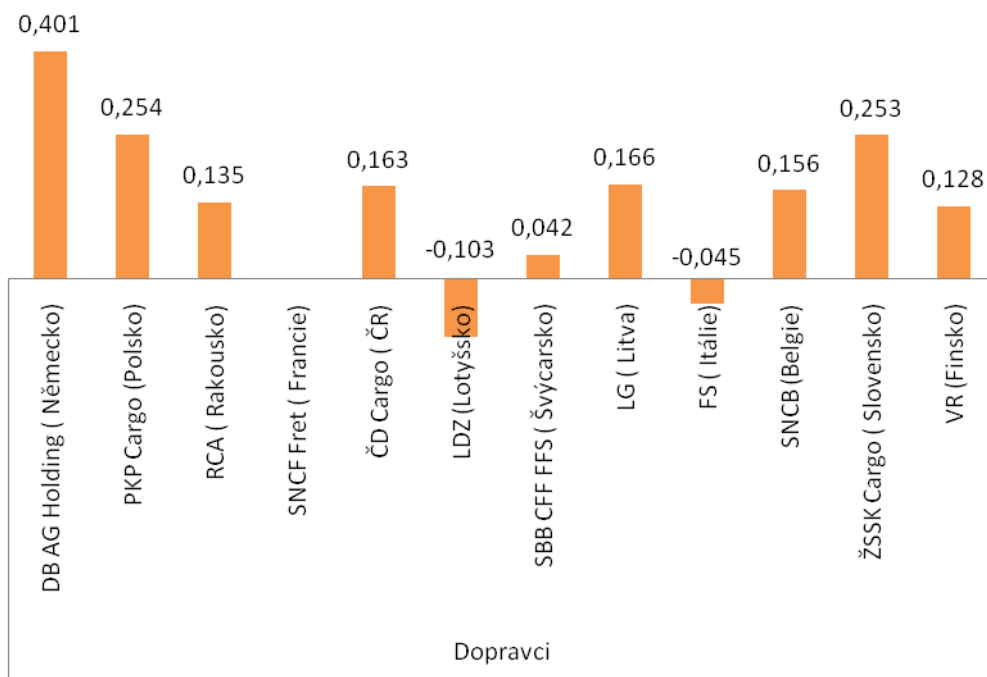
Zdroj: [2]

Pod pojmem II. železniční balíček se rozumí novela směrnice 91/440/EHS, o rozvoji železnic Společenství, novela směrnic 2001/16/ES a 96/48/ES o interoperabilitě konvenčního a vysokorychlostního železničního systému, směrnice o bezpečnosti železnic Společenství, nařízení o vzniku Evropské železniční agentury a rozhodnutí Rady o zplnomocnění Komise jednat o podmínkách přistoupení Společenství k Úmluvě o mezinárodní železniční přepravě (COTIF).

Největší nákladní dopravci v EU (1.pol.2009/1.pol.2010)



Největší nákladní dopravci v EU - meziroční změna v % (r. 2009/r. 2010)



Obrázek 3: Graf největších železničních nákladních dopravců EU
(výkony v 1. pololetí r. 2010–2009 a meziroční změny v %)

Zdroj: [2]

K oživení nákladní železniční dopravy v Evropě je II. železniční balíček velmi důležitý, zejména s ohledem na soustavný pokles v podílu nákladní přepravy na železnici. Ukázala se jasná potřeba přijetí konkrétních opatření a umožnění převedení některých přeprav ze silnice na železnici. Důležitý bod druhého železničního balíčku je rozhodnutí o otevření

železničního nákladního trhu od 1. 1. 2006 pro mezinárodní dopravu a od 1. 1. 2007 pro veškerou nákladní dopravu v rámci EU. Tato liberalizace trhu železniční nákladní dopravy je doprovázena zvýšeným úsilím o zajištění interoperability železniční dopravní cesty a vytvořením rámce příslušných bezpečnostních standardů.

Dále bylo dohodnuto zřízení Evropské železniční agentury, jejímž hlavním úkolem bude dohled nad zajišťováním interoperability a bezpečnosti Evropského železničního systému.

Tato liberalizace byla podmínkou pro pozvolný ekonomický rozvoj jednotlivých železničních dopravců a operátorů v podmínkách stále se zvyšujícího se konkurenčního tlaku na dosavadní národní dopravce. Vývoj výkonů v nákladní železniční dopravě v Evropě je podle dostupných zdrojů z UIC dobře popsán na obrázcích 2 a 3. [5]

1.2.2 Situace v České republice

Vývoj přepravy zboží v České republice v letech 2000 až 2009 je dobře vidět z tabulky 1, kdy se výkon železniční nákladní dopravy nacházel delší čas těsně pod 100 mil. tun zboží, avšak v roce 2009 vlivem krize podstatně klesl. Podíl výkonů v dopravě v České republice v posledních dvou letech, (roky 2008 a 2009) je dán ekonomickou situací v Evropě a řešením následků globální finanční krize.

V roce 2010 došlo, byť lze porovnat zatím data za síť SŽDC jen za první tři čtvrtletí (viz *obrázek 4*), již jen k menšímu propadu přeprav po železnici zejména ve srovnání s dominantní silniční dopravou. Tato data přepravních výkonů zahrnují prakticky všechny relevantní dopravce, jak v oblasti silniční, tak v oblasti železniční dopravy. Vzhledem k plné aplikaci evropského práva na českém trhu dochází k velkým viditelným změnám například na tranzitních přepravách

Vývoj v ČR v letech 2000 až 2009 je znázorněn v tabulce 1.

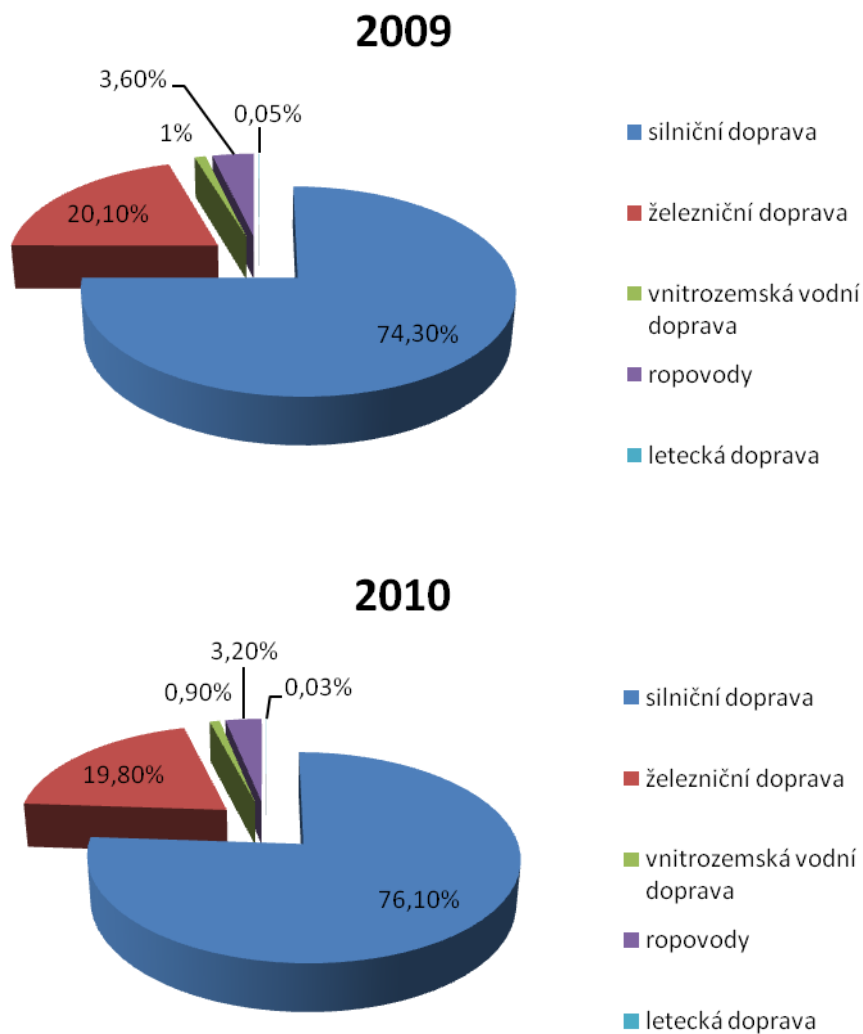
Tabulka 1: Mezioborové srovnání přepravních výkonů

	2000	2005	2006	2007	2008	2009
Přeprava věcí celkem (tis. tun)	523 249 100 %	560 037	554 994	565 708	540 731	458 328 100 %
Železniční doprava	98 255 18,77 %	85 613	97 491	99 777	95 073	76 715 16,73 %
Silniční doprava	414 725 79,25 %	461 144	444 574	453 537	431 855	370 115 80,75 %
Vnitrozemská vodní doprava	1 907 0,36 %	1 956	2 032	2 242	1 905	1 647 0,35 %
Letecká doprava	16 0,03 %	20	22	22	20	14 0,03 %
Ropovody	8 346 1,59 %	11 305	10 875	10 131	11 877	9 837 2,14 %

Zdroj: [4]

Konkurenční tlak v nákladní železniční dopravě je vyvíjen především v těchto oblastech:

- snižování ceny za přepravu (neustále nižší tlak na celkové dovozní bez ohledu na proměnlivý stav poplatků za užití železniční dopravní cesty jednotlivých manažerů infrastruktur jednotlivých zemí)
- na správce infrastruktur z důvodu zvyšování kapacity, rychlosti a únosnosti železniční dopravní cesty
- na rychlost, operativnost a včasnost přeprav (dodržování a trasování GVD, kvalita zakázek)



Obrázek 4: Graf mezioborového srovnání přepravních výkonů 2009/2010 v České republice

Zdroj: [1]

Dnešní situace, viz obrázek 4, na globálním dopravním trhu se tedy postupně mění směrem k vyššímu podílu přepravy prostřednictvím nákladní železniční dopravy působením těchto faktorů:

- výkonovým zpoplatněním dopravní cesty všech druhů dopravy
- zvýhodněním nákladní železniční dopravy prostřednictvím příznivých sazeb za užití železniční dopravní cesty
- pomocí státní regulace teritoriální, časové a věcné znevýhodnění nákladní silniční dopravy

- prudkým nárůstem cen pohonných hmot v celé Evropě, zjm. nafty
- akcelerací konkurenčního prostředí v oblasti nákladní železniční dopravy

1.2.3 Rozvoj konkurence nákladních železničních dopravců v ČR

V České republice došlo 1. 1. 2003 k transformaci Českých drah, státní organizace na České dráhy a.s (ČD) a Správu železniční dopravní cesty s. o. (SŽDC). Účelem této transformace bylo dosáhnout otevřeného přístupu na síť a mít SŽDC jako provozovatele a správce železniční dopravní cesty a ČD pouze jako jednoho z provozovatelů. V logice evropských směrnic bylo umožnit vznik a rozvoj konkurence při provozování železničních služeb.

Reálný objem výkonů konkurence jak v osobní, tak v nákladní dopravě na síti SŽDC je relativně nízký, avšak postupem času se situace mění. V osobní dopravě začíná být zřejmý nástup soukromých společností jako jsou RegioJet – od září 2011 a Leo Express postupně od změny GVD 2012/2013. V nákladní dopravě je vidět vývoj na obrázku 5, kde sice pomalu, ale vytrvale klesá podíl dominantního operátora ČD Cargo, a.s.

Tabulka 2: Seznam dopravců na síti SŽDC v roce 2011

Obchodní název	Rozsah licence
Advanced World Transport a.s.	O+N
ARRIVA vlaky s.r.o.	O
AŽD Praha s.r.o.	N
BF Logistics s.r.o.	N
CZ Logistics, s.r.o.	N
České dráhy, a.s.	O+N
ČD Cargo, a.s.	O+N
DBV - ITL, s.r.o.	N
EDIKT a.s.	N
EUROVIA CS, a.s.	N
Express Rail, s.r.o.	N
Elektrizace železnic Praha a.s.	N
Elektrizácia železnic Kysak a.s.	N
GJW Praha spol. s r.o.	N
Chládek & Tintěra, a.s.	O+N
Chládek a Tintěra, Pardubice a.s.	N
IDS - Inženýrské a dopravní stavby Olomouc a.s.	N
IDS CARGO a.s.	N
inTERRA CZ s.r.o.	N
JARO Česká Skalice, s.r.o.	N
Jindřichohradecké místní dráhy, a.s.	O+N
KK - provoz a opravy lok. s.r.o.	N
KŽC Doprava, s.r.o.	O+N
Lokálka Group, občanské sdružení	O+N
LOKO TRANS s.r.o.	O+N
LTE Logistik a Transport Czechia s.r.o.	N
MAX Cargo s.r.o.	N
MBM rail s.r.o.	O+N
METRANS, a.s.	N
MIKO Havlíčkův Brod, spol. s r.o.	N
NOR a.s.	N
N+N - Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice, s.r.o.	N
OHL ŽS, a.s.	N
OLOMOUCKÁ DOPRAVNÍ s.r.o.	N
Ostravská dopravní společnost, a.s.	N
PKP CARGO SPÓŁKA AKCYJNA	N
Prvá Slovenská železničná, akciová spoločnosť	N
Puš s.r.o.	O+N
RAILTRANSPORT s.r.o.	O+N
RegioJet a.s.	O
RM LINES, a.s.	N
RUTR, spol. s r.o.	N

SANRE, spol. s r.o.	N
SART-stavby a rekonstrukce a.s.	N
SD - Kolejová doprava, a.s.	N
SEŽEV-REKO, a.s.	N
SGJW Hradec Králové spol. s r.o.	N
Skanska DS a.s.	N
Slezské zemské dráhy, o.p.s.	O+N
SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.	N
Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a.s.	N
Sokolovská uhelná, právní nástupce, a.s.	N
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace	O+N
Stavební firma CARDA-MÜLLER s.r.o.	N
STAVEBNÍ OBNOVA ŽELEZNIC a.s.	O+N
TCHAS ŽD s.r.o.	N
TOMI-REMONT a.s.	N
TORAMOS, s.r.o.	N
Trakce, a.s.	N
TRAMO RAIL, a.s.	N
Traťová strojní společnost, a.s.	N
UNIPETROL DOPRAVA, s.r.o.	N
Veolia Transport Morava a.s.	O+N
VIAMONT a.s.	O+N
Viamont DSP a.s.	N
Viamont Regio a.s.	O
VÍTKOVICE Doprava, a.s.	N
Vogtlandbahn - GmbH	O+N
ZABABA, s.r.o.	O+N

Zdroj: [6]

Nejvýznamnějšími dopravci v nákladní železniční dopravě na síti SŽDC jsou v současnosti (r. 2011) ČD Cargo, a. s., Advanced World Transport a. s. a Unipetrol Doprava, s. r. o.

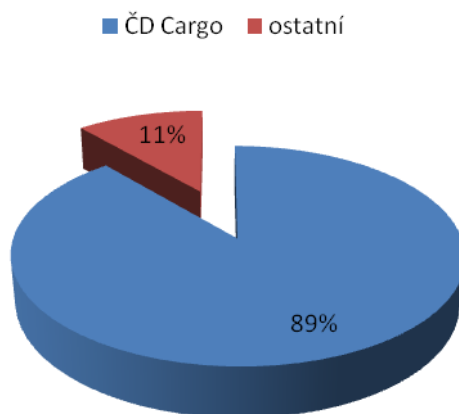
Krátký profil nejdůležitějších dopravců:

Společnost **ČD Cargo, a. s.**, vznikla 1. prosince 2007 vkladem části podniku ČD, a. s. a je největší český železniční nákladní dopravce. Zajišťuje vnitrostátní i mezinárodní přepravu všeho zboží od surovin po výrobky s vysokou přidanou hodnotou, přepravu kontejnerů, mimořádných zásilek, pronájem železničních vozů, vlečkové a další přepravní služby. S ročním objemem přepravy zboží přibližně 86 mil. tun patří mezi pět největších železničních dopravců v rámci členských zemí EU. [7]

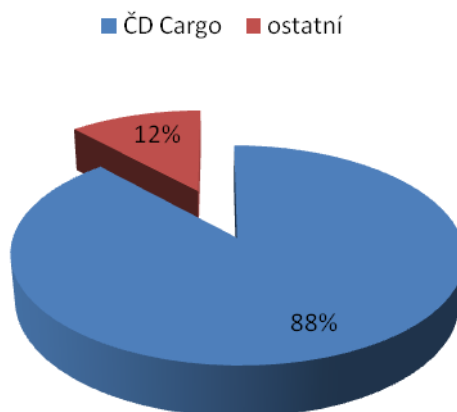
Společnost Advanced World Transport a. s., byla založena ke dni 1. ledna 1952 pod názvem OKR- Doprava. Tento podnik spravoval tzv. Báňskou dráhu, kolejiště koksoven v ostravsko-karvinském revíru a postupně také jednotlivých dolů. Samotnou železniční dopravu na Báňské dráze však provozovaly tehdy ještě státní dráhy ČSD a provoz na svých vlečkách si zajišťovaly jednotlivé doly samostatně. Postupně však OKR – Doprava začala přebírat provoz i v jednotlivých dolech. Po roce 1989 došlo ke změně názvu na OKD Doprava, akciová společnost. 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. Ke dni 1. května 2010 došlo v Obchodním rejstříku ke změně jména společnosti OKD Doprava, akciová společnost na Advanced World Transport a. s. S přibližně čtvrtinovým podílem na trhu je největším soukromým železničním dopravcem v ČR Působí v regionu střední a východní Evropy, hlavními teritorii jsou Česká republika, Slovensko, Polsko a Maďarsko Společnost AWT provozuje síť vleček po celé zemi, otevřené nezávislé terminály (Ostrava – Paskov, Belterminal v Bělorusku), poskytuje kombinovanou dopravu a jako jediný operátor v ČR disponuje systémem ACTS. [8] Zajímavostí například je, že po záplavách v roce 1997 OKD,Dopravav, a.s. vlastními silami a prostředky opravila těžce poškozenou regionální dráhu Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem a od 13. ledna 1998 na této dráze provozovala osobní i nákladní dopravu.

Společnost **Unipetrol Doprava, s. r. o.** se zabývá dopravou a přepravou zejména chemických produktů po železnici. Unipetrol Doprava je komplexním železničním podnikem, který nabízí zákazníkovi široké portfolio služeb. Mezi zákazníky patří společnosti chemického holdingu Orlen Group, dále mnoho dalších externích zákazníků, kterými jsou významné železniční zasilatelské společnosti, zahraniční dopravní společnosti a chemické závody bez vazby na holding. [9]

2009



2010



Obrázek 5: Graf podílu jednotlivých nákladních dopravců na síti SŽDC

Zdroj: [6]

Příkladem liberalizace a nového přístupu je společnost Metrans, a.s., Praha, kdy na činnosti tohoto operátora kombinované dopravy je jasně vidět tlak na stávající, zejména národní dopravce. Metrans a.s., podle vyjádření svého generálního ředitele, původně nechtěl mít strategii být dopravcem, ale nedostatečná nabídka služeb ze strany národních i soukromých dopravců donutila tuto společnost přehodnotit své záměry. Testem dopravy zkušebního vlaku společnost zjistila, že s lokomotivami řady 761 (obrázek 6) jsou schopni dopravit ucelený vlak o hmotnosti 1600 tun v trase Břeclav st. hr. – Praha-Uhřetěves za 3,5 hodiny, neboť rychlost a dodržení časové přesnosti v dodání zásilek kontejnerů (takzvaný „tranzit time“) je kvalitativním parametrem pro společnost nesmírně důležitým. Národní dopravce ČD Cargo, a.s. stejnou vzdálenost jezdí více než 2x pomaleji se starším typem

lokomotiv. Podle vyjádření zástupců společnosti Metrans, a.s., je problémem fakt, že se nevybavuje novými lokomotivami. Místo toho investuje do oblastí, ve kterých mu chybí zkušenosti – například do logistických center ve snaze nahradit logistické a spediční firmy.

Nezanedbatelným přínosem soukromých dopravců jsou rovněž přeshraniční přepravy, kde tato soukromá konkurence národních dopravců je schopna tyto přepravy zajistit vlastními trakčními prostředky bez omezení interoperability, danými například přepřahy lokomotiv mezi jednotlivými národními dopravci. [10], [11]



Obrázek 6: Nové dieselové lokomotivy řady 761 společnosti Metrans, a. s.

Zdroj: [12]

2 Poplatek za použití dopravní cesty v nákladní železniční dopravě (stav roku 2010)

Poplatek za použití dopravní cesty v nákladní železniční dopravě je nástrojem zpoplatnění na všech tratích SŽDC, s. o.

2.1 Principy zpoplatnění

Výše poplatku za přidělení kapacity dopravní cesty je závislá na systému použitým k vyřešení požadavku a na počtu požadovaných rámcových tras. Výše poplatků za použití dopravní cesty je závislá na definovaném druhu vlaku, hmotnosti vlaku a ujeté vzdálenosti. [14], [15] V kalkulaci ceny za použití dopravní cesty jsou zohledněny:

- náklady na řízení provozu - měřítkem jsou vlakové kilometry (vlkm),
- náklady na zajištění provozuschopnosti dopravní cesty - měřítkem jsou hrubé tunové kilometry (hrtkm),
- zvýšené náklady při specifickém použití dopravní cesty.

Všechny používané sazby, výpočty cen a poskytované slevy jsou jednotné pro všechny dopravce na dopravní cestě.

2.2 Systém zpoplatnění

Systém obsahuje tři základní komponenty, jehož jednotlivé komponenty spolu tvoří celkovou úhradu za použití železniční dopravní cesty. Výše této celkové úhrady pak závisí na dopravcem provedeném výkonu.

- zpoplatnění procesu přidělování kapacity dopravní cesty,
- zpoplatnění použití dopravní cesty,
- zpoplatnění poskytnutých služeb.

Tyto tři komponenty obsahují:

Minimální přístupový balíček

Cena za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty je cenou regulovanou. Způsob výpočtu této ceny a její maximální výši zveřejňuje Ministerstvo financí v Cenovém věstníku [13]. Přídělce přiděluje kapacitu dopravní cesty za cenu sjednanou podle zákona č. 526/1990 Sb., o cenách, stanovením rámcových časových tras vlaků. Přídělce je oprávněn odebrat dopravci přidělenou kapacitu dopravní cesty v případě, že dopravce opakovaně neuhradil v době splatnosti cenu za přidělení kapacity dopravní cesty nebo cenu za použití dopravní cesty.

Základní přístupová práva

Oprávnění dopravci mají na základě smlouvy o provozování drážní dopravy uzavřené s provozovatelem dráhy právo na:

- vypracování jízdního řádu podle přidělené kapacity dopravní cesty na dráze celostátní a regionální a využití přidělené kapacity dopravní cesty na dráze podle sjednaného jízdního řádu,
- používání tratí a dopraven v rozsahu sjednaném ve smlouvě o provozování drážní dopravy,
- zajištění organizace drážní dopravy, operativní řízení v případě nepravidelnosti drážní dopravy, zajištění rádiového spojení s drážním vozidlem a hlášení a poskytování informací o jízdě vlaku dopravce,
- poskytnutí dalších informací potřebných k zavedení nebo k provozování přepravních služeb, pro které byla kapacita dopravní cesty dráhy přidělena, zejména zajištění nebo zprostředkování školení doprovodu vlaku a jeho seznámení s traťovými poměry na tratích a v dopravních a vybavení tabulkami traťových poměrů traťových úseků, na kterých vlak jede, a jízdním řádem vlaku. [14], [15]

Toto vše za cenu smluvně sjednanou podle zákona č.519/1991 Sb., obchodní zákoník, v aktuálním znění.

Přístup k zařízení služeb, doplňkových služeb a poskytování služeb na trati

Na základě uzavřené smlouvy o provozování drážní dopravy s provozovatelem dráhy má oprávněný dopravce právo na poskytované nebo zprostředkované služby umožňující využívat:

- elektrické napájecí zařízení pro trakční proud, je-li k dispozici,
- čerpací stanice pro doplnění pohonných hmot a ostatních provozních hmot pro drážní vozidla,
- osobní nádraží, prostory pro poskytování služeb cestujícím, informační zařízení pro cestující a ostatní zařízení pro odbavení cestujících,
- místa nakládky a vykládky pro přepravu věcí,
- kolejiště pro sestavování vlaků a posun drážních vozidel,
- odstavné koleje,
- vyhrazené prostory k údržbě, údržbu a ostatní technické služby pro provozní ošetření vozidlového parku. [14], [15]

Provozovatelé drah účtují za poskytované další služby a doplňkové služby smluvní ceny, sjednané s dopravci podle zákona č.519/1991 Sb., obchodní zákoník, v aktuálním znění. Pokud požadovanou službu provozovatel dráhy nemůže poskytnout, zprostředkuje její dodání jiným dodavatelem. Provozovatelé drah účtují za poskytované doplňkové služby smluvní ceny, sjednané s dopravci podle zákona č.519/1991 Sb., obchodní zákoník, v aktuálním znění. Pokud požadovanou službu provozovatel dráhy nemůže poskytnout, zprostředkuje její dodání jiným dodavatelem.

Doplňkovými službami jsou:

- dodávka trakčního proudu,
- předtápění drážních vozidel určených pro přepravu osob,
- zabezpečení posunu,
- přepravy nebezpečných věcí a nadrozměrných zásilek,

- pomoc při provozu mimořádných vlaků,
- pomoc při odstraňování následků mimořádných událostí.

Doplňkové služby poskytuje provozovatel dráhy oprávněnému dopravci způsobem, který vylučuje zvýhodnění některého z dopravců; podmínky jejich poskytování se uvedou ve smlouvě o provozování drážní dopravy. Dále může provozovatel dráhy poskytovat na základě smlouvy o provozování drážní dopravy služby pomocné. [14], [15]

Pomocnými službami jsou:

- přístup k telekomunikační síti při provozování drážní dopravy,
- doplňující informace související s organizací drážní dopravy a bezpečností provozování drážní dopravy, zejména o technologických postupech používaných při provozování drážní dopravy a rozsahu a úrovni poskytovaných služeb,
- technická kontrola vozidlového parku.

Tím není dotčena možnost dopravce zajistit si smluvně poskytování uvedených pomocných služeb jiným dodavatelem. [14], [15]

2.3 Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy

Tyto ceny určuje Cenový věstník Ministerstva financí ČR, částka 13, Příloha č.1k výměru MF ČR 1/2010 s názvem „Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy“. Veškeré uvedené ceny jsou uvedeny bez DPH. Výše DPH se řídí platnými právními předpisy a zněním zákona o dani z přidané hodnoty.

2.4 Přidělení kapacity

Kapacita dopravní cesty, tj. její využitelná propustnost v rámci rozvržení požadovaných tras vlaků na určitém úseku dopravní cesty v určitém časovém období, je vyjádřena počtem vlaků, které je možno dopravovat za určité časové období při daném technickém, provozním a personálním vybavení, při dodržení potřebné kvality dopravy. Přídělcem, v souladu s § 34b zákona o dráhách, přiděluje kapacitu dopravní cesty. Pokud dopravce z jakéhokoli důvodu

nehodlá využít přidělenou kapacitu dopravní cesty, příp. hodlá omezit rozsah nebo četnost jízd vlaků v určitých dnech nebo v určitém období má možnost se u přidělce vzdát přidělené kapacity, a to stejnou formou jako při podání žádosti o přidělení kapacity dopravní cesty. Takto uvolněná kapacita může být pak přidělena jinému žadateli. Vzdal-li se dopravce přidělené kapacity dříve než 1 týden před jejím využitím, vrátí přidělce dopravci uhrazený rezervační poplatek, který činí 50 procent ceny za přidělení kapacity dopravní cesty, uvedené v části 2.3.1 písm. a) cenového věstníku Ministerstva financí ČR, částka 13, Přílohy č. 1 k výměru MF ČR 1/2010. V souladu s tímto výměrem používá přidělce pro výpočet výsledné ceny za použití dopravní cesty v nákladní dopravě maximální ceny pro nákladní vlak a všechny koeficienty uvedené ve výměru Ministerstva financí v plné výši.

Popis procesu

Přidělení kapacity se provádí dvěma hlavními procesy:

- **dlouhodobé přidělení**, které je zohledněno při sestavě ročního jízdního řádu a při provádění jeho plánovaných změn;
- **jednorázové přidělení**, dále jen „ad-hoc“, které operuje s volnou kapacitou, zbývající po ukončení konstrukce jízdního řádu a po provedení jeho plánovaných změn.

Dlouhodobé přidělení obsahuje jednotlivé fáze, které řeší:

- posouzení každého požadavku z hlediska technických schopností tratí k umožnění jeho realizace;
- návrh konstrukce trasy vlaku;
- posouzení vzájemných vazeb s jinými požadavky a jejich případná koordinace.

JŘ se sestavuje v pořadí:

- osobní doprava
- nákladní doprava
- ostatní druhy vlaků.

Účastníci procesu dlouhodobého přidělování kapacity jsou:

- dopravce (žadatel),
- provozovatel dráhy (přídělc)

Pro sestavu JŘ je přídělcem nabízena technická kapacita, která vychází z infrastrukturního vybavení dopravní cesty. Na žádost dopravce přídělc přidělí kapacitu dopravní cesty na dobu platnosti jízdního řádu. Trasu a jízdní řád vlaku určuje provozovatel dráhy (přídělc) v mezích přidělené kapacity.

2.5 Cena za přidělení kapacity dopravní cesty

2.5.1 Stanovení ceny:

- 15 Kč rámcová trasa/den – při přidělení kapacity požadované v běžných termínech pro sestavu JŘ a v termínech pro plánované změny jízdního řádu;
- 250 Kč rámcová trasa/den – při ad hoc přidělení požadované volné kapacity dopravní cesty;

Součástí ceny za přidělení kapacity dopravní cesty uvedené v těchto případech je zpoplatnění procesu přidělení kapacity dopravní cesty, zpracování JŘ (mimo nákladů na tisk a distribuci pomůcek) a rezervační poplatek.

- 1200 Kč rámcová trasa/den – při jednorázovém ad hoc přidělení požadované volné kapacity dopravní cesty, požadující její využití do pěti pracovních dnů od podání žádosti.

Součástí ceny za přidělení kapacity dopravní cesty uvedené v tomto případě je zpoplatnění procesu přidělení kapacity dopravní cesty, zavedení vlaku a příplatek za operativní projednání a vyřízení žádosti.

2.5.2 Poplatek za užití železniční dopravní cesty při provozování drážní dopravy na styku vzájemně zaústěných drah

Tento poplatek, podle § 34i zákona o dráhách, je smluvní. Při sjednávání takovéto ceny vychází přídělc z platného výměru MF a místních podmínek, tj. z údajů o průměrně projeté vzdálenosti jedním vlakem a průměrné hmotnosti jednoho vlaku.

2.6 Poplatek za užití železniční dopravní cesty vlaky nákladní dopravy a podmínky jejich uplatnění – ceny pro rok 2011

SŽDC vyhlašuje za účelem podpory zvyšování podílu železniční přepravy na celkovém objemu přepravy na území České republiky nabídkové ceny, které jsou při dodržení vyhlášených podmínek dostupné rovným a nediskriminačním způsobem všem dopravcům na železniční infrastruktuře ve vlastnictví České republiky s výjimkou dopravců, kteří mají vůči SŽDC závazky po lhůtě splatnosti faktur za úhradu cen za přidělení kapacity železniční dopravní cesty nebo její užití nebo poskytnuté služby. Nabídková cena přiznaná dopravci nemůže být převedena na jiného dopravce.

Ceny za užití železniční dopravní cesty vlaky nákladní přepravy jsou cenami nabídkovými a použijí se při kalkulaci poplatku za užití železniční dopravní cesty ceny z níže uvedené tabulky 3.

Tabulka 3: Ceny za užití železniční dopravní cesty vlaky nákladní přepravy

Název ceny	Jednotka výkonu	Cena v Kč za jednotku výkonu
S _{1E}	vlkm	37,95
S _{1C}	vlkm	37,14
S _{1R}	vlkm	34,89
S _{2E}	tis. hrtnm	51,75
S _{2C}	tis. hrtnm	46,12
S _{2R}	tis. hrtnm	35,32

Zdroj: [6]

2.7 Provozní režim

Provozní režim (systém „malus/bonus“), motivující k minimalizaci narušení provozu a zvýšení výkonů na železniční síti, je teprve ve fázi vývoje. Základní zásady provozního režimu nejsou ještě jednoznačně definovány. Základem tohoto systému je v zásadě spolehlivost a minimum závad každého dopravce i provozovatele dráhy na základě předem definovaných hodnotových kritérií.

3 Poplatek za použití dopravní cesty v nákladní silniční dopravě

3.1 Mýtný systém, důvody vzniku a historie časového a výkonového zpoplatnění

V České republice je zpoplatněno užívání vybrané silniční sítě. Zpoplatnění dopravní cesty v silniční dopravě dělíme na časové a výkonové. V zásadě se dnes časovým zpoplatněním řeší provoz automobilů do 3,5 t hmotnosti. Rozumí se tím určitá částka, která se platí za oprávnění využívat vozidlem po určitou dobu zpoplatněné pozemní komunikace.

Výkonovým zpoplatněním od 1. 1. 2010 nad 3,5 t hmotnosti automobilu je tzv. mýtné. Na rozdíl od poplatků za užívání, které se stanoví v závislosti na době, po kterou je předplaceno právo užívání sítě zpoplatněných pozemních komunikací, mýtné se stanoví v závislosti na skutečně ujeté vzdálenosti. Mýtným se rozumí částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body pozemní komunikace. Tato částka se stanoví podle ujeté vzdálenosti a kategorie vozidla.

V současnosti se v ČR mýtné vybírá přibližně na 1100 km dálnic a rychlostních silnic a 180 km silnic první třídy. Stát prostřednictvím elektronického mýta vybírá ročně přibližně 5–6 mld. Kč. Část vybraných peněz se odvádí firmě Kapsch jako splátka za výstavbu systému a jeho provoz. [16]

3.2 Výkonové zpoplatnění mikrovlnné

Vozidla, která podléhají mýtnému, jsou povinně vybavena malým elektronickým zařízením-jednotkou premid¹, které komunikuje s mýtným systémem. Povinnost vybavení jednotkou platí i pro vozidla zpoplatněných kategorií, která jsou ze zákona osvobozena od placení mýtného (např. vozidla IZS a ozbrojených sil). Pro vozidla s metalizovaným čelním sklem je určena palubní jednotka premid plus vybavená venkovní anténou. Mýtné za užití konkrétního mýtného úseku je účtováno v okamžiku vzniku mýtné transakce - záznamu průjezdu vozidla mýtným bodem (pod mýtnou stanicí, příslušnou danému mýtnému úseku). Mýtná povinnost vzniká i v případě, kdy při míjení konkrétního mýtného bodu nebyla zaznamenána mýtná transakce, ale z jiných záznamů v systému elektronického mýtného je zřejmé, že vozidlo použilo zpoplatněný mýtný úsek.

¹ Hardwarové zařízení pro komunikaci mýtné brány s vozidlem

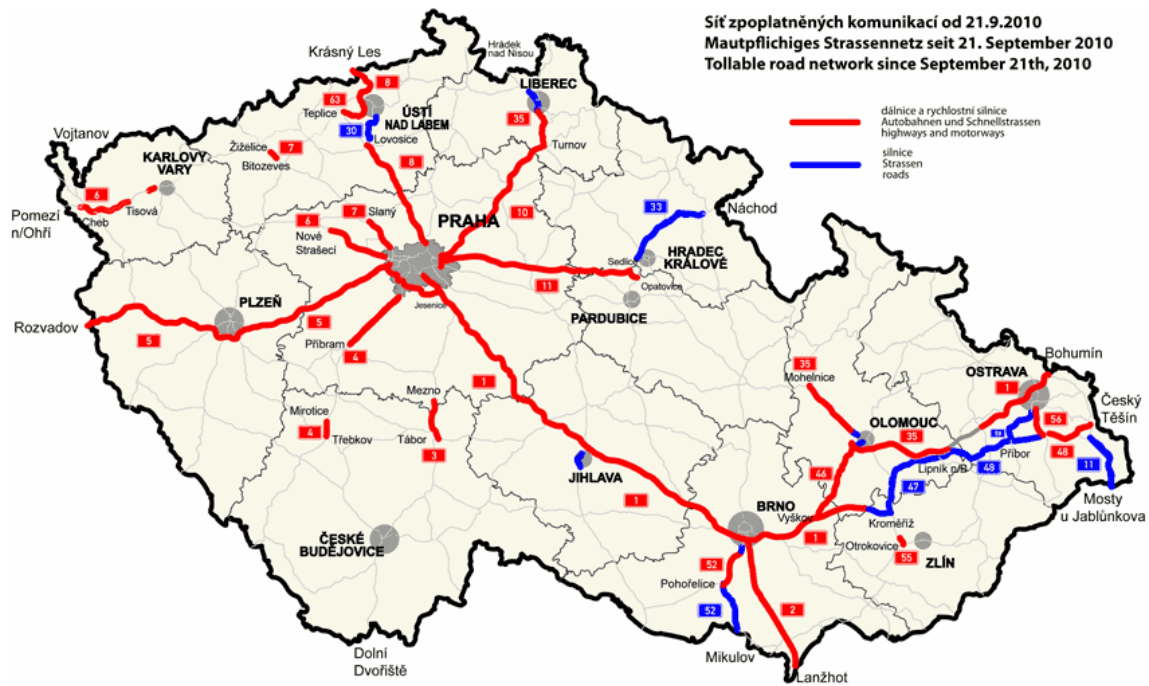
Sazbu mýtného za užití 1 km zpoplatněné komunikace stanovuje Nařízení Vlády ČR č. 26/2010 Sb. Sazba se liší podle počtu náprav a emisní třídy vozidla. Mýtné za užití konkrétního úseku je dáno násobkem sazby a délky úseku (viz obrázek 5)

3.3 Právní rámec

Uživateli komunikací jsou provozovatelé zpoplatněných vozidel a jejich řidiči. Od okamžiku, kdy je vozidlo evidováno v mýtném systému, jeho provozovatel a řidiči jsou povinni se řídit předpisy, které určují právní rámec a praktické provedení výkonového zpoplatnění v ČR. Povinnosti stanovuje zák. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákonů č. 80/2006 Sb. a č. 347/2009 Sb., jeho provedení upravují prováděcí předpisy. [16], [17]

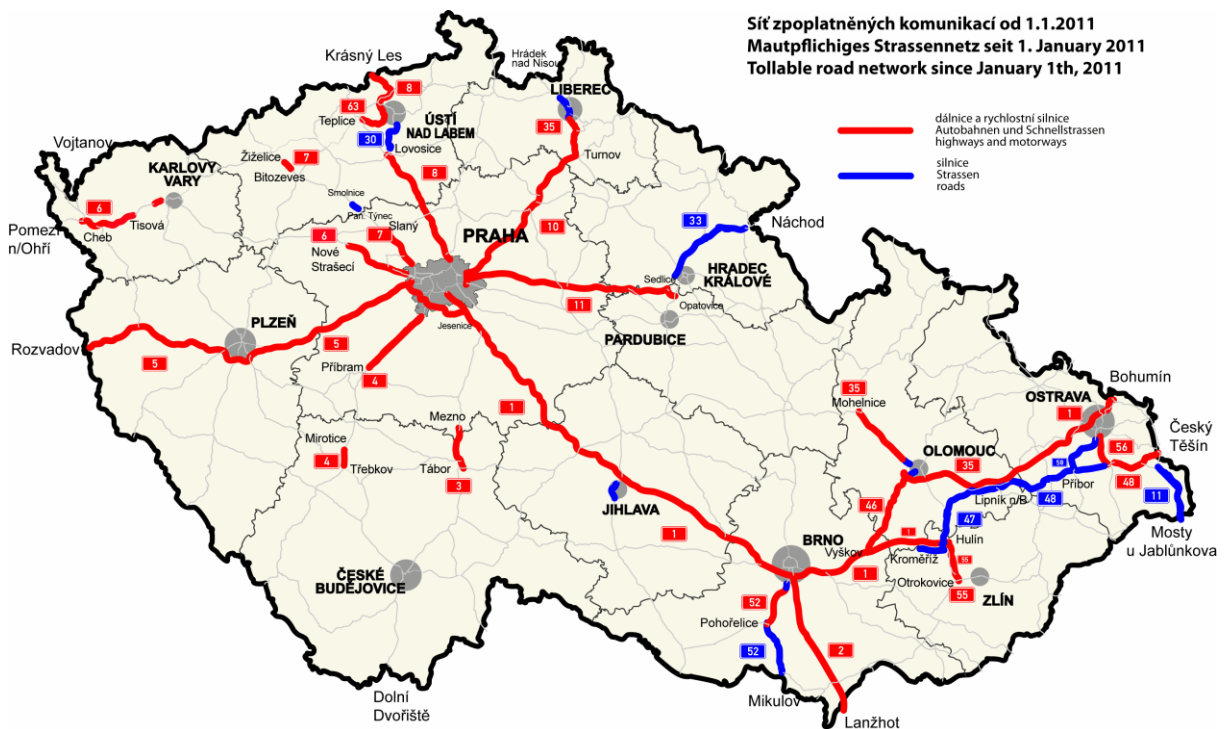
3.4 Vývoj zpoplatnění

Ministerstvo dopravy motivuje podniky k využití železnice mimo jiné zvýšením mýtného za využívání dálnic, rychlostních komunikací a silnic I. třídy do roku 2013 o 50 % prostřednictvím „Superstrategie „(v roce 2011 o 25 % a v roce 2012 o 25 % - viz obrázek 1). Zároveň dojde k postupnému rozšiřování mýtného systému na další silnice I. třídy, případně i vybrané úseky silnic II. a III. třídy – na obrázcích 7 a 8 je síť zpoplatněných komunikací. V rozpočtu státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na rok 2012 jsou vyčleněny prostředky na rozvoj multimodality dopravy, především podpory přepravy zboží využívající pro delší vzdálenost železnici a na rozvoz v místě silniční dopravu. Prioritou Ministerstva dopravy je motivace podniků investovat do rozvoje kombinované přepravy a postupně přesunout část svých přepravních potřeb na železniční dopravu.



Obrázek 7: Sít' zpoplatněných komunikací od 21. 9. 2010

Zdroj: [17]



Obrázek 8: Sít' zpoplatněných komunikací od 1. 1. 2011

Zdroj: [17]

4 Srovnání a vyhodnocení porovnatelné konkrétní dopravy

Celkové náklady na dopravu dělíme na dva celky:

- **přepravní** (spediční), obsahující náklady na dopravní prostředky, trakční náklady, denní hodnotu dopravních prostředků, mzdové náklady pracovníků apod.
- **náklady na poplatky** za použití dopravní cesty

Předmětem této práce je tedy porovnání nákladů na dopravu zboží mezi železniční a silniční dopravou, resp. porovnání nákladové ceny, poskytované dopravními společnostmi, svým zákazníkům.

4.1 Případová studie

Tato případová studie dopravy zboží s důrazem na poplatek za dopravní cestu, respektive náklady na dopravu konkrétního zboží, je řešena v rozdělení podle použití dopravního prostředku na silniční dopravu a na železniční dopravu

Případová studie se zabývá přepravou TTO, NHM 274400, těžký topný olej v následující relaci: Plzeň – Hradec Králové

Je porovnávána doprava uceleného vlaku čisté hmotnosti 600 tun (hmotnostní podmínka železničního dopravce je v tomto případě 13 vozů nebo 600 tun, platná v roce 2010 i v roce 2011 u dopravce ČD Cargo, a. s.), versus příslušný počet jízd silničního dopravce v loženém stavu a dále je porovnávána stejná přeprava, ale v podobě typu zásilky „jednotlivá vozová zásilka“ versus obrátka jedné silniční soupravy. Vzhledem k tomu, že ceny přeprav v silniční dopravě se uvádějí v Kč/km, resp. v celkové ceně přepravy jedné silniční soupravy, ale na železnici je praxe v nabídce ceny přepravy za 1 tunu v dané trase, jsou pro porovnání nákladů ceny za dopravu převedeny na cenu za tunu zboží. V případě železniční dopravy budu uvažovat ideální hmotnost zásilky v železničním voze řady Zaes (obrázek 10 a 11) vlastníka a dopravce ČD Cargo, a. s. 50 tun zboží, proto stačí k přepravě pouze 12 vozů. [18]

4.2 Dopravní prostředky

4.2.1 Dopravní prostředek silniční dopravy

- dopravce Vendys & V, spol. s r. o. Česká Lípa,
- silniční tahač Scania o vlastní hmotnosti 26 t s cisternovým návěsem zn. Schwarzmüller, určeným pro přepravu PHM a podobných produktů o čisté hmotnosti 23 t (tj. celková hmotnost silniční soupravy 48 t (viz obrázek 9), emisní třída EURO III.



Obrázek 9: Silniční návěs Schwarzmüller

Zdroj: [19]

4.2.2 Dopravní prostředek železniční nákladní dopravy

- dopravce ČD Cargo, a. s.
- pronajatý čtyřnápravový kotlový vůz s tlakovou a ruční brzdou ovládanou z brzdařské plošiny, určený pro přepravu vybraných látek třídy 3 číslice 3b, 31c kromě isopropylnitrátu, propylnitrátu, nitromethanu dle RID např. benzin, motorová nafta, TTO, technický benzin, alkoholy (viz obrázky 10 a 11).



Obrázek 10: Cisternový vůz řady Zaes



Obrázek 11: Cisternový vůz řady Zaes

Zdroj: [20]

Tabulka 4: Technické parametry cisternového vozu Zaes

Zaes	řadové značení mezinárodní	798 5	číselný interval
Rah	řadové značení národní	33	přepravní režim
51	vozová skupina		

Zdroj: [20]

V případě použití a porovnání pro přepravu uceleného vlaku bude použito těchto vozů 12, neboť pro přepravu tohoto množství zboží stačí splnit jednu ze dvou podmínek pro použití sazby za ucelený vlak, viz bod 4.4.1.

4.3 Doprava 600 tun zboží netto po silnici

Trasa přepravy

Plzeň, centrum (Škoda Plzeň) – dálnice D5 – Pražský vnější a městský okruh (D5 Exit 1 Třebonice – Slivenec – Modletice x D1 – D1 x Praha-Chodov – Jižní spojka – Černý Most – dálnice D11 – Hradec Králové, centrum, silniční vzdálenost: 236 km

Poplatky za užití silniční dopravní cesty

Vláda ČR schválila dne 14. prosince na svém jednání novelu nařízení vlády č. 484/2006 Sb., kterou se s účinností od 1. ledna 2011 mění sazby mýtného pro vozidla s hmotností nad 3,5 tuny. Základní sazby se zvyšují o 25 % s výjimkou vozů v emisní třídě EURO V a vyšší, u těch se sazby nemění. Sazby v pátek mezi 15. a 21. hodinou budou opět zvýšené proti

základním sazbám ve všech kategoriích: o 25 % u vozidel se dvěma nápravami, o 40 % se třemi a více nápravami.

Sazby mýtného pro dálnice a rychlostní silnice dle [21]

a) pro časové období v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod. včetně (viz text bodu 3.3.2.)

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
3,59	6,48	9,45	2,65	5,08	7,35	2,12	4,06	5,88

b) pro ostatní časová období v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
2,83	4,54	6,63	2,09	3,56	5,15	1,67	2,85	4,12

Sazby mýtného pro silnice I. třídy dle [21]

a) pro časové období v pátek od 15.00 hod. do 21.00 hod. včetně (viz text bodu 3.3.2.)

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,71	3,15	4,55	1,25	2,45	3,50	1,00	1,96	2,80

b) pro ostatní časová období v týdnu

Tabulka mýtných sazeb (Kč/km)								
Emisní třída 0 - II			Emisní třída III a IV			Emisní třída V a vyšší		
Počet náprav								
2	3	4≤	2	3	4≤	2	3	4≤
1,35	2,21	3,19	0,99	1,71	2,45	0,79	1,37	1,96

Dovozné včetně poplatků za užití silniční dopravní cesty

Náklady na přepravu zboží NHM 2744 – Těžký topný olej na referenční silniční trase Plzeň – Hradec Králové dne 25. 3. 2011 (ceny bez DPH)

Náklady na 1 km přepravy tohoto zboží silniční cisternovou soupravou jsou v roce 2011 propočteny na průměrnou cenu 31,- Kč/km (zdroj: firma Vendys & V, spol. s r. o. Česká Lípa), přičemž v této kalkulované ceně jsou zohledněny náklady na pořizovací cenu dopravního prostředku, resp. splátky leasingu u dovozce tahačů Scania Czech republic, a. s. a výrobce a prodejce návěsů, firmy Schwarzmüller a. s. Žebrák (*viz obrázek 9*). Dále jsou v této sazbě zakalkulovány odpisy, náklady na zaměstnance a řidiče. Cena za přepravu pro konečného zákazníka je oddělena zvlášť od nákladů za použití mýtného systému, proto i zde bude uvedena samostatně.

Tabulka 5: Dovožné za přepravu zboží v případové studii v silniční dopravě v roce 2011

Jízda soupravy se zbožím 23t dne 25. 3.2011 – pátek do 15.00 hod. (2011)					
	Dovožné		Mýto		Celkem
Km	Sazba (Kč/km)	Výpočet (Kč)	Sazba (Kč/km)	Výpočet (Kč)	Σ (Kč)
236	31,-	7.316,-	5.15,-	1.215,-	8.531,-
Zpětná jízda soupravy					
	Dovožné		Mýto		Celkem
Km	Sazba (Kč/km)*	Výpočet (Kč)	Sazba (Kč/km)	Výpočet (Kč)	Σ (Kč)
236	23,-	5.428,-	5.15,-	1.215,-	6.643,-
Celkové náklady na jednu obrátku silniční soupravy 23t					
Km	Přepočítání na 1 t zboží (Kč)	Dovožné celkem (Kč)	Mýto celkem (Kč)	Celkem (Kč)	
472	554,-	12.744,-	2.430,-	15.230,-	
Celkové náklady na 600 t					
počet jízd souprav	Přepočítání celk. nákladů na 600t zboží (Kč)			Cena po slevě 15 % (Kč)**)	
26	395.980,-			336.583,-	
Celkové náklady na 1t zboží (Kč) 561,- Kč					
*) Započítán efekt dlouhodobého obchodu **) cena po slevě 15 % z celkové ceny zakázky, údaje z firmy Vendys&V					

Zdroj: Vendys&V, spol. s r.o., Česká Lípa

4.4 Doprava 600 tun zboží netto po železnici

Při porovnání ceny za železniční nákladní dopravu v uvedené relaci se budou posuzovat k ceně za silniční nákladní dopravu po silnici jednak ceny tarifní (TVZ) a jednak možné smluvní ceny dopravce. Porovnávám dále možné smluvní dovozní v uceleném vlaku a v jednotlivých vozových zásilkách.

Náklady na železniční dopravu jsou jednak dané nákladovými kalkulacemi dopravce, jeho minimální nabídkovou cenou a jednak následně tarifní a smluvní cenou. V uvedeném případě budeme porovnávat jako výslednou cenu odstupňovanou cenu smluvní v intervalu 30 – 60 % slevy z TVZ, s cenou silniční. Protože smluvní ceny jsou obchodní tajemství ve vztahu dopravce a zákazník, můžeme uvažovat jen odstupňované výše možných slev podle zvyklostí dominantního dopravce, kterým je ČD Cargo, a.s. Jiný železniční dopravce na síti SŽDC, s. o. zatím bohužel neprovozuje vlakovou dopravu jednotlivých vozových zásilek a proto jako srovnávací základnu jsem zvolila tohoto dopravce

Smluvní cena v nákladní železniční dopravě se v této konkrétní případové studii skládá z:

- ceny za ložený běh
- ceny za PB
- ceny za nájem dopravního prostředku nákladní železniční dopravy
- vlečkových poplatků

V roce 2011 je účtován ze strany ČD Carga, a.s. průměrný nájem dopravního prostředku nákladní železniční dopravy, vozu řady Zaes (viz obrázek 10) v hodnotě 450,- Kč/den/vůz. Do smluvní ceny jsou dále započítávány náklady za použití vozu na obou vlečkách v hodnotě 900,- Kč dohromady v přepočtu na 1 tunu. [22]

4.4.1 Ucelený vlak

Trasa přepravy

Plzeň hl. n. – Praha-Libeň – Hradec Králové hl. n. (objednaná trasa vlaku)

Tarifní vzdálenost po železnici: 234 km, skutečná vzdálenost 228 km.

Dovozné za ucelený vlak

Největší efekt dává smluvní cena při použití sazby pro přepravu ucelených vlaků, kde se jednak automaticky používá 10% slevy za tvorbu uceleného vlaku a jednak při splněných konkrétních podmínkách parametrů uceleného vlaku je smluvní cena nižší, než při použití sazby za jednotlivou zásilku. Tato skutečnost je samozřejmě dána technologií dopravy tohoto druhu přepravy zásilky, neboť odpadají náklady na řadící práce v jednotlivých seřaďovacích stanicích.

Porovnání nákladů na přepravu zboží NHM 2744 – Těžký topný olej na referenční trase Plzeň – Hradec Králové dne 25. 3. 2011 (smluvní ceny, ceny bez DPH) po železnici – typ zásilky ucelený vlak

Konkrétní podmínky dopravy UV na této trase:

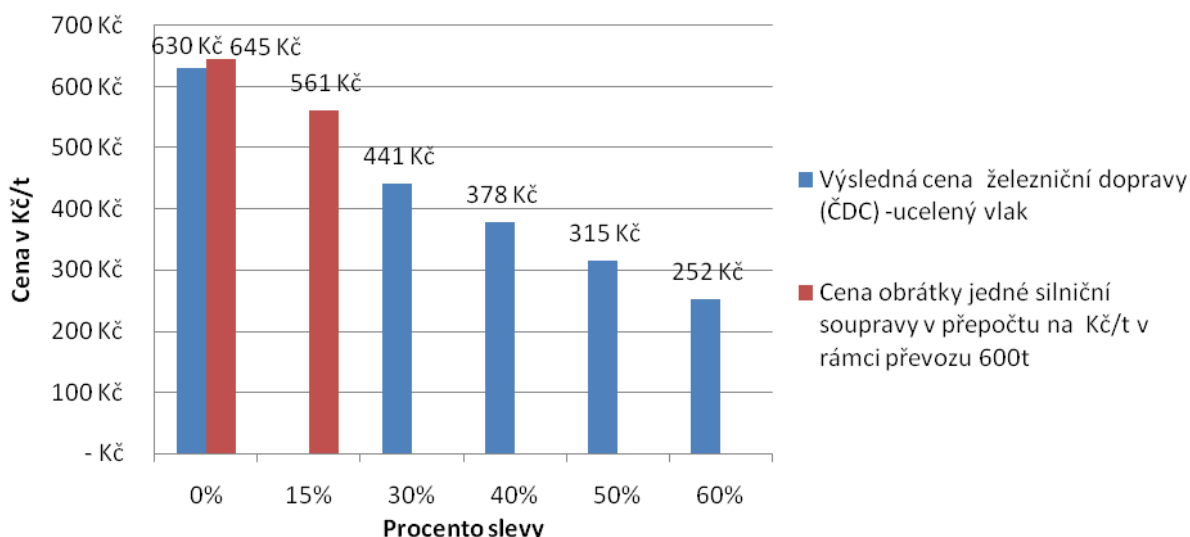
- a) Doprava 600 t zboží netto nebo 13 vozů
- b) Přeprava zboží ve vlaku na 1 nákladní list

Předpokládaná doba celé přepravy zboží i dopravy uceleného vlaku zpět (Plzeň – Hradec Králové – Plzeň) je 3 dny, kdy na vlastní dopravu počítám 2 dny a na vykládku zboží (manipulaci na vlečce) předpokládám jeden den. Celá smluvní přepravní trasa (mimo vlakotvorbu) je konstruována nákladově výhodně v trakci elektrické, s hmotností na nápravu 22,5 t. *[Podle informací ČD Cargo, a.s. je v souvislosti se změnami od 1. 1. 2011 tarifní vzdálenost pořád stejná (234 km), kalkulačně pro UV však pouze 228 km. Tato skutečnost ovšem nijak neovlivňuje výši smluvních cen].*

Cena železniční dopravy (ucelený vlak s podmínkou 13 vozů nebo 600, 4-nápr.vůz soukromý/50t)							výsledná možná sleva v %			
km vzdálenost po železnici - kilometrovník ČD Carga, a.s.	Ložený běh TVZ 2011 (Kč/t)	PB (TVZ 2011) cena v Kč/ t	celková cena včetně PB a slevy za UV dle TVZ , 0% další slevy	Nájem cisteren - 3 dny(v přepočtu na 1 t)	vlečkové poplatky (v přepočtu na 1 tunu)	ložený běh, PB, nájem vozu, vlečkové poplatky - vše v přepočtu na 1 tunu	30%	40%	50%	60%
234	533 Kč	52 Kč	585 Kč	27 Kč	18 Kč	630 Kč	441 Kč	378 Kč	315 Kč	252 Kč

Sleva	Výsledná cena žel. dopravy (ČDC) - ucelený vlak	Cena obrátky jedné silniční soupravy v přepočtu na Kč/t v rámci převozu 600t
0%	630 Kč	645 Kč
15%		561 Kč
30%	441 Kč	
40%	378 Kč	
50%	315 Kč	
60%	252 Kč	

Porovnání cen UV s přepravou jedné zakázky 600 tun po silnici



Obrázek 12: Smluvní ceny za přepravu UV a silničních souprav na dopravu 600 tun

Zdroj: autor

4.4.2 Jednotlivá vozová zásilka

Trasa přepravy

Plzeň hl. n. – Beroun – Nymburk – Hradec Králové hl. n. (trasa zásilky podle vlakotvorby)

Tarifní vzdálenost po železnici: 234 km, skutečná vlakotvorná vzdálenost: 237 km

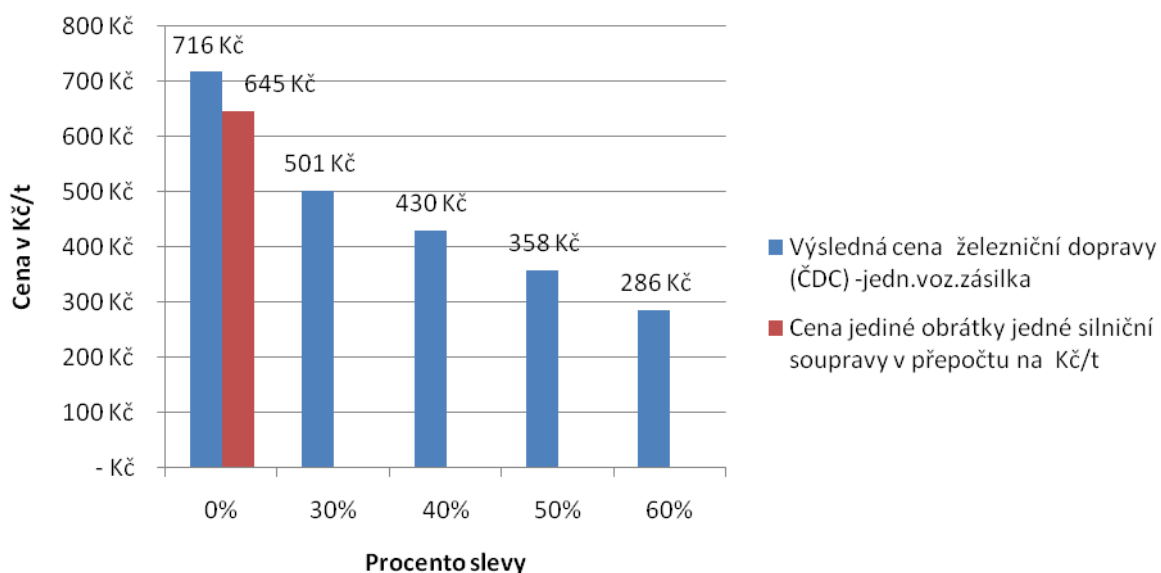
Dovozné za jednotlivou vozovou zásilkou

Předpokládaná doba celé přepravy zboží i dopravy vozu zpět (Plzeň – Hradec Králové – Plzeň) je 5 dní, kdy na vlastní dopravu počítám 4 dny a na vykládku zboží (manipulaci na vlečce) předpokládám jeden den. Na druhou stranu je skutečností, že novými sazbami za železniční dopravní cestu pro dopravu jednotlivých vozových zásilek se snaží SŽDC, s. o. o zvýhodnění těchto přeprav, což částečně eliminuje časovou náročnost těchto přeprav z hlediska nákladů za nájem cisteren.

Cena železniční dopravy (jedn.voz.zásilka, 4-nápr.vůz soukromý/50t)							výsledná možná sleva v %			
km vzdálenost po železnici - kilometrů ník ČD Carga, a.s.	Ložený běh TVZ 2011 (Kč/t)	PB (TVZ 2011) cena v Kč/ t	výsledná cena včetně PB dle TVZ, 0% slevy	Nájem cisteren - 6 dní (v přepočtu na 1 t)	vlečkové poplatky (v přepočtu na 1 tunu)	ložený běh, PB, nájem vozu, vlečkové poplatky - vše v přepočtu na 1 tunu	30%	40%	50%	60%
234	592 Kč	52 Kč	644 Kč	54 Kč	18 Kč	716 Kč	501 Kč	430 Kč	358 Kč	286 Kč

Sleva	Výsledná cena železniční dopravy (ČDC) - jedn.voz.zásilka	Cena jediné obrátky jedné silniční soupravy v přepočtu na Kč/t
0 %	716 Kč	645 Kč
30 %	501 Kč	
40 %	430 Kč	
50 %	358 Kč	
60 %	286 Kč	

Porovnání cen JV s přepravou jedné obrátky silniční soupravy (v přepočtu na Kč/t)



Obrázek 13: Smluvní ceny za přepravu JV a jedné silniční soupravy

Zdroj: autor

Závěr

Liberalizace veškeré dopravy v Evropě a z toho vycházející liberalizace železniční nákladní dopravy přinesla velkou konkurenci na dopravním trhu. Tento tlak nutí i bývalé národní monopoly, které většinou úspěšně transformovaly svojí nákladní železniční dopravu do dceřiných společností ke stále vyšší efektivnosti a přizpůsobování se požadavkům trhu včetně cenových hladin. V této případové studii, kde porovnávám jednotlivé typy přepravy zásilek zboží s důrazem na poplatky za dopravní cestu, vychází jako jednoznačně levnější varianta přeprava těžkého topného oleje po železnici, avšak pouze při poskytnutí smluvní ceny z dovozného minimálně slevy 30 % z TVZ. Vzhledem k tomu, že základní sazebník, čímž TVZ je, neodpovídá realitě dopravního trhu, je poskytování slev z dovozného racionální a správné řešení. Důležité je současné definování pravidel pro poskytování takových slev z dovozného, aby nedocházelo k deformacím na trhu. Potom lze konstatovat zřetelnou možnost konkurenceschopnosti nákladní železniční dopravy. Domnívám se, že přínos je nejen pro přepravce, ale také pro životní prostředí, protože se sníží riziko ekologických mimořádných událostí, hluková zátěž a emise skleníkových plynů.

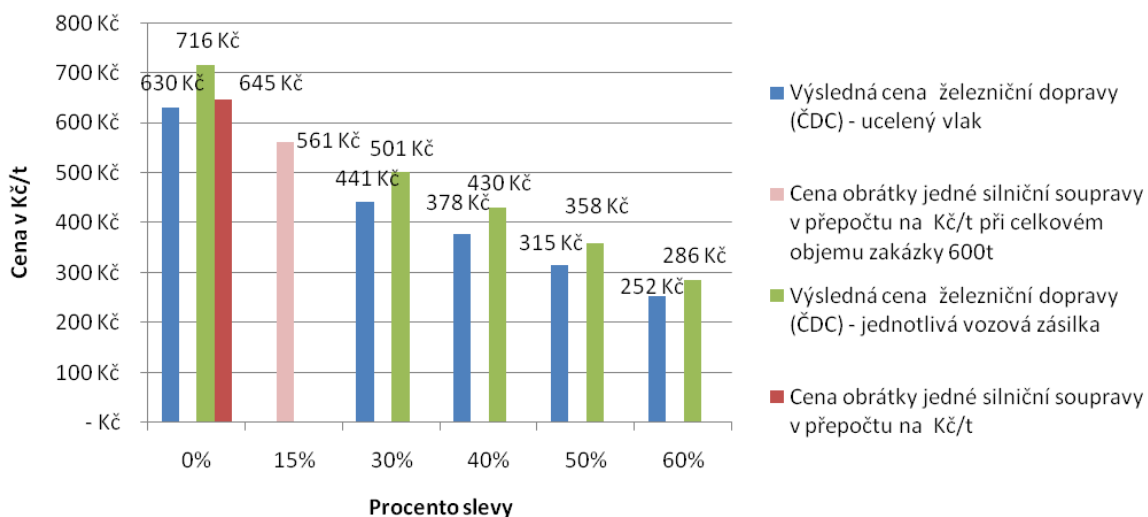
Musím ale také podotknout, že cenová výhoda pro přepravce je vykoupena faktem, že přepravce musí být vybaven na nakládku železničních cisternových vozů. To je však finančně náročnější, než vybavení pro nakládání silničních cisteren. Je na každém subjektu dopravního trhu, aby zvážil vliv těchto fixních nákladů na celkovou cenu za přepravu a odpovědných představitelů státu a pracovníků Ministerstva dopravy České republiky pro zvyšující se podporu kolejové dopravy, to však není cílem této práce.

Ze všech hledisek tedy logicky vyplývá, že určujícími body zvyšování konkurenceschopnosti jsou tyto procesy a nástroje

- zvyšování skutečné konkurence na železničním dopravním trhu
- podpora státu při zvýhodňování podmínek a sazeb za použití dopravní cesty ve prospěch železnice
- rozvoj skladovacích, výrobních a nakládacích technologií variabilně použitelných i pro železniční, eventuálně jiné alternativní druhy doprav

Sleva	Výsledná cena železniční dopravy (ČDC) - ucelený vlak	Cena obrátky jedné silniční soupravy v přepočtu na Kč/t při celk. objemu zakázky 600t	Výsledná cena železniční dopravy (ČDC) - jednotlivá vozová zásilka	Cena obrátky jedné silniční soupravy v přepočtu na Kč/t
0 %	630 Kč		716 Kč	645 Kč
15 %		561 Kč		
30 %	441 Kč		501 Kč	
40 %	378 Kč		430 Kč	
50 %	315 Kč		358 Kč	
60 %	252 Kč		286 Kč	

Srovnání smluvních cen jednotlivých druhů doprav (v přepočtu v Kč/t)



Obrázek 14: Srovnání smluvních cen za přepravu v roce 2011

Zdroj: Autor

Soupis bibliografických citací

[1] *STRATEGIE DOPRAVY jako nevyhnutelná součást rozvoje České republiky do roku 2025 („Superstrategie – green paper“)* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2011 [cit. 2011-02-03]. Dostupný z: <<http://www.mdcr.cz/NR/rdonlyres/CF4CEEEC-173D-4DA8-83C9-DFD04BBD531D/0/Superstrategietextovacast.pdf>>.

[2] *UIC, statistics* [online]. [cit. 2011-04-03]. Dostupný z: <<http://www.uic.org/spip.php?rubrique988>>.

[3] Macho, P., Březina, E. *Strategie pro rozvoj železniční nákladní dopravy*. Diplomová práce. Pardubice : Univerzita Pardubice, 2009.

[4] *Ročenka dopravy České republiky 2009* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2010 [cit. 2010-12-13]. Dostupný z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2009.pdf>.

[5] *Dohoda o znění II. železničního balíčku* [online]. Praha : Ministerstvo dopravy ČR, 2004 [cit. 2011-02-03]. Dostupný z: <http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Dohoda-o-zneni-II-zelezniciho-balicku.htm>.

[6] *Ceny za užití dopravní cesty v roce 2011* [online]. SŽDC, s. o. [cit. 2011-25-03]. Dostupný z: <<http://provoz.szdc.cz/portal/ViewArticle.aspx?oid=493792>>.

[7] *Profil společnosti* [online]. ČD Cargo, a. s. [cit. 2011-04-15]. Dostupný z: <<http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/-74/>>.

[8] *O společnosti* [online]. AWT, a. s. [cit. 2011-04-15]. Dostupný z: <<http://www.awtgroup.eu/dcerinne-spolecnosti/awt/home//>>.

[9] *O nás* [online]. Unipetrol Doprava [cit. 2011-04-15]. Dostupný z: <<http://www.unipetrolodoprava.cz/cs/o-nas/>>.

[10] *Intermodal services* [online]. Metrans, a. s. [cit. 2011-04-03]. Dostupný z: <<http://www.metrans.cz/intermodal.php>>.

[11] Samek, J. Brzdou rozvoje železniční dopravy mohou být státní dopravci. *Dopravní noviny* [online]. Roč. 2011, č. 7 [cit. 2011-04-03]. Dostupný z: <<http://www.dnoviny.cz/clanky/brzdou-rozvoje-zeleznici-dopravy-mohou-byt-statni-dopravci>>.

[12] *Soukromí dopravci v nákladní dopravě* [online]. K-report [cit. 2011-04-15]. Dostupný z: <<http://www.k-report.net/discus/messages/28/28683.html?1302891044>>.

[13] Maximální ceny a určené podmínky za použití vnitrostátní železniční dopravní cesty celostátních a regionálních drah při provozování drážní dopravy. In *Cenový věstník*. Praha : Ministerstvo financí ČR, 2009, roč. 37, částka 13.

[14] *Přesun nákladní dopravy ze silnic na železnici* [online]. SŽDC, s. o. [cit. 2010-12-10]. Dostupný z: <www.szdc.cz/pro-media/tiskove-zpravy/poplatky-uziti-dc.html>.

- [15] *Poplatky* [online]. KZC, s. r. o. [cit. 2010-12-09]. Dostupný z: <http://www.kzc.cz/files/soubory/11-06.cast%2008_09.pdf>.
- [16] Černý, V. *Systém elektronického mýta v České republice* [online]. Prezentace MS PowerPoint. Praha : Ministerstvo dopravy ČR [cit. 2010-12-10]. Dostupný z: <<http://www.uloziste.opd.cz/Dokumenty/Doc.ashx?code=D030001204>>.
- [17] *Mýtné v ČR* [online]. ŘSD ČR, s. o. [cit. 2010-12-10]. Dostupný z: <<http://www.mytocz.cz>>.
- [18] Frenclová, T. *Srovnání nákladů železniční a silniční dopravy*. Praha : Institut Jana Pernera, o. p. s., 2007. Závěrečná práce.
- [19] *Silniční návěs* [online]. Schwarzmüller, s. r. o. [cit. 2010-12-15]. Dostupný z: <<http://www.schwarzmueller.cz>>.
- [20] *Katalog železničních nákladních vozů ČD Cargo, a. s.* [online]. ČD Cargo, a. s. [cit. 2010-12-13]. Dostupný z: <<http://vozy.cdcargo.cz>>.
- [21] *Síť zpoplatněných komunikací od 1. 1. 2011* [online]. ŘSD ČR, s. o. [cit. 2011-25-03]. Dostupný z: <http://i.iinfo.cz/urs/MYTOCZ_381_toll_map-129466822554213.gif>.
- [22] *Tarif pro přepravu vozových zásilek 2010* [online]. ČD Cargo, a. s. [cit. 2011-03-25]. Dostupný z: <<http://www.cdcargo.cz>>.

Seznam zkratk

ČD	České dráhy
DPH	Daň z přidané hodnoty
EUE	Evropská unie
IZS	Integrovaný záchranný systém
JŘ	Jízdní řád
JV	Jednotlivá vozová zásilka
MF ČR	Ministerstvo financí České republiky
NHM	Harmonizovaná nomenklatura zboží
PB	Prázdný běh (železničního vozu)
PHM	Pohonné hmoty
RID	Řád pro mezinárodní železniční přepravu nebezpečných věcí
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty státní podnik
TTO	Těžký topný olej
TVZ	Tarif vozových zásilek společnosti ČD Cargo, a.s.
UIC	Mezinárodní železniční unie
UV	Ucelený vlak

Seznam obrázků

Obrázek 1: Graf relativního srovnání ceny za užití dopravní cesty silnice-železnice v % (2007–2012)	11
Obrázek 2: Vývoj železniční nákladní dopravy v Evropě – výkony v roce 2010 ve srovnání se stejným obdobím roku 2009. Dostupná data odpovídají udanému počtu měsíců	13
Obrázek 3: Graf největších železničních nákladních dopravců EU	14
Obrázek 4: Graf mezioborového srovnání přepravních výkonů 2009/2010 v České republice	17
Obrázek 5: Graf podílu jednotlivých nákladních dopravců na síti SŽDC	22
Obrázek 6: Nové diesellové lokomotivy řady 761 společnosti Metrans, a. s.	23
Obrázek 7: Síť zpoplatněných komunikací od 21. 9. 2010	33
Obrázek 8: Síť zpoplatněných komunikací od 1. 1. 2011	33
Obrázek 9: Silniční návěs Schwarzmüller.....	35
Obrázek 10: Cisternový vůz řady Zaes	36
Obrázek 11: Cisternový vůz řady Zaes	36
Obrázek 12: Smluvní ceny za přepravu UV a silničních souprav na dopravu 600 tun.....	42
Obrázek 13: Smluvní ceny za přepravu JV a jedné silniční soupravy	44
Obrázek 14: Srovnání smluvních cen za přepravu v roce 2011	46

Seznam tabulek

Tabulka 1: Mezioborové srovnání přepravních výkonů	16
Tabulka 2: Seznam dopravců na síti SŽDC v roce 2011	19
Tabulka 3: Ceny za užití železniční dopravní cesty vlaky nákladní přepravy	30
Tabulka 4: Technické parametry cisternového vozu Zaes	36
Tabulka 5: Dovozné za přepravu zboží v případové studii v silniční dopravě v roce 2011	39