



Moderní železniční nákladní doprava

Ing. Jiří Samek MBA

CV

1. Vzdělání

- **Gymnasium Praha**
1969 - 1973
- **Vysoká škola dopravy a spojů Žilina**
Provoz a ekonomika silniční dopravy
1973 - 1978
- **European Business School**
1990 - 1991

2. Praxe

- **Čechofracht**
1978 – 1983
- **NGŘ Spedrapid Gdynia – Szczecin**
1983 – 1989
- **NGŘ Čechofracht**
1989 – 1991
- **GŘ + PP METRANS**
1991 - dosud

BASIC INFORMATIONS

of METRANS Group

FOUNDED :	1991	
SHARE HODLERS:	- HHLA Intermodal GmbH (Hamburg port)	51.5
%	(from 1995 25%, from 1998 50.1%, from 2007 51.5%)	
	- DB SR (Germany) AG, (German Railways)	35 %
	(from 1998 34.3%, from 2007 35%)	
	- Private stockers	13.5 %
	(from beginning)	
OWN CAPITAL:	130,7 Mio € (31.12.2010)	
SUBSIDIARIES:	9 - on SLO,HU,SK,CZ,D	
Turn over of GROUP 2009 :	199 M €	
EMPLOYEES:	768 (30.11.2010)	
DAILY INTERMODAL:	1500 Units (UTI) in HU, SK and CZ (A,D, PL)	
(in working day)		

Rozdíl vývoje silniční a železniční nákladní dopravy v Evropě od roku 1945

• Silniční doprava

1. Monopol v CEE do roku 1989
2. Tržní podmínky – v západní dopravě výjimka RKT SRN od roku 1945
3. Přeshraniční doprava od 1947 – návěsy a národní tahače nahrazeny bilaterální silničními povoleními
4. Liberalizovaná silniční doprava zvyšuje konkurenceschopnost a kapitalismus plně funguje a zabezpečil rozvoj.
 - Zvýšili se parametry a tím efektivita vozidel
 - Proběh místo 250 tis km na 4 Mio km
 - Užitečná kapacita míst 50 cbm až 100 cbm
 - Nosnost od 20 až na 30 tun a více v některých zemích
5. Technické předpisy poměrně liberální na úkor bezpečnosti
6. Silný lobbying zájmových skupin Svazu dopravců, výrobců a podobně

• Železniční doprava

1. Monopol národní železnic v svých hranicích roku 1991 (EK 440/91), **zaměstnanci statní úředníci s definitivou**
2. Postupná liberalizace prostřednictvím železničních balíčků přes odpor jednotlivých zemí, politiků a odborů. **Železnice včetně nákladní je rukojmím partikulárních zájmů odborů**
3. Politická nechuť na rozvoj „tohoto systému“ – Snahy o likvidace železnice , privatizace jednotlivých tratí v roce 1998 - **vysoké zpoplatnění žel. Infratstruktury**
4. Nechuť podpory investic
5. Veškeré neduhy státních firem včetně snahy politiků zasahovat do řízení podniků (investic, personální obsazení)
6. Nezájem o efektivitu, někdo to zaplatí
7. Nezájem o technický rozvoj,
8. Špatná jazyková vybavenost
9. Kartelové dohody na východoevropském trhu o omezení konkurence
10. Posilování monopolů skupováním konkurentů
11. Omezení aktivit pouze na národní území

Má železnice vůbec šanci proti silniční dopravě ? Má ale je potřeba

Co je potřeba udělat !

- **Ze strany státu a SŽDC**

1. Snížení zpoplatnění železniční infrastruktury pro nákladní dopravu na úroveň osobní dopavy nebo alespoň na úroveň okolních států
2. Zvýšení mýtného a zohlednění externalit pro silniční dopravu ve smyslu euroviněty
3. Snížení spotřební daně z nafty
4. Odstranění 3 krizových zabezpečovacích obvodů pro interoperabilní lokomotivy
5. Výstavba koridorů pro nákladní dopravu a ne pro osobní dopravu a pro účely stavebních firem
6. Odstranění diskriminačního přístupu k nákladní dopravě - oddělení osobního dopravce od ČD a.s.

- **Ze strany dopravců**

1. Nákup interoperabilních lokomotiv
2. Provádění přeprav jednou lokomotivou na celé přepravní trase
3. Vývoj a nákup nových vysoko produktivních vagonů pod dohodě se zákazníky
4. Vytvoření vlastních dopravců v zahraničí, nebo partnerských flexibilních železničních podniků

METRANS si to vyzkoušel a lze to a je možno doplňovat service národních dopravců, tak kde prozatím

METRANS si to vyzkoušel a lze to a je možno doplňovat service národních dopravců, kde prozatím oni nejsou schopni nabídnout interoperabilní přepravy. Zejména výhodou jedné lokomotivy je spolehlivost, rychlost a efektivnost při přeshraničních přepravách. Nasazení těchto lokomotiv na trase Hodos (HU)– D.Streda (SK), kde místo rellizovaného času v průměru 22 hodin se dosáhne doby přepravy 6 hodin.



Group

Pro kontinentální kombinovanou dopravu je rozhodující čas a spolehlivost.
Na trase Rotterdam – Praha se kvalitou podařilo získat úplně nový objem přepravy silniční dopravy a
dnes na této trase jezdí 6 párů vlaků každý týden a lokomotivy dosahují výkonu 6500 km za týden



Group