

TECHNICKO-TECHNOLOGICKÁ A PROVOZNĚ- EKONOMICKÁ ANALÝZA TERMINÁLU KP

TECHNICAL, TECHNOLOGICAL AND ECONOMIC ANALYSIS OF INTERMODAL TERMINAL

Radim Hájek¹, Jaromír Široký²

Anotace: Tento příspěvek se zabývá současným stavem daného terminálu včetně stávajících překládacích prostředků. Dále je zde uvedena technicko-technologická analýza terminálu včetně rozboru technologického zpracování vlaku kombinované přepravy k překládce a další částí je uvedena provozně-ekonomická analýza terminálu. Zde jsou zohledněny základní ekonomické ukazatele vztahující se k provozu terminálu a k jeho finanční situaci. Součástí popisu současného stavu jsou zde uvedeny i SWOT a PETS analýzy.

Klíčová slova: terminál, kombinovaná přeprava, analýza, technologie.

Summary: The thesis is aimed at a higher use of CD-DUSS Terminal's potential in Lovosice. The analysis maps the current condition of the particular terminal including the transshipment machines. The analysis also compares the development possibilities in connection with the current status.

Key words: terminal, combined transport, analysis, technology.

ÚVOD

Terminál kombinované přepravy (KP) v Lovosicích, který je předmětem tohoto příspěvku, představuje přechodový systém dvou druhů dopravy – silniční a železniční, jehož „idea“ stojí na neutralitě a volném přístupu všech zákazníků. Volný přístup se vyznačuje tím, že není upřednostňován žádný dopravce před ostatními zákazníky. Provozovatel terminálu KP v Lovosicích je samostatný právní subjekt, což zaručuje potřebnou neutralitu v oboru kontinentální KP, a nese název ČD-DUSS Terminál, a.s. Cílem tohoto příspěvku je analyzovat terminál v Lovosicích jak z technicko-technologického tak i z provozně-ekonomického hlediska.

1. TECHNICKO-TECHNOLOGICKÁ ANALÝZA TERMINÁLU KP

Technicko-technologická analýza se zabývá organizací činností v terminálu, současným překládacím mechanismem při použití disponibilní překládací techniky, krátce i možnostmi implementace jiných překládkových mechanismů a dále otázkou možného rozvoje terminálu.

¹ Bc. Radim Hájek, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, katedra technologie řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, E-mail: st24113@student.upce.cz

² doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D., Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, katedra technologie řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, Tel.: +420 466 036 199, jaromir.siroky@upce.cz,

Terminál zaujímá výhodnou pozici na IV. panevropském železničním koridoru s vysokou propustností a nachází se cca 3 km od dálnice D8.

Po ukončení provozu doprovázené KP RoLa (RollendeLandstraße) v květnu 2004 nebylo úplně jasné, jak by měl být prostor překladiště v Lovosicích využit. Avšak již na konci roku 2005 operátor Bohemiakombi s.r.o. ve spolupráci s německým operátorem Kombiverkehr uvedl do provozu pravidelnou linku ucelených vlaků nedoprovázené KP právě mezi překladištěm v Lovosicích a Duisburgem v Německu.



Zdroj:6, autoři

Obr. 1: Vymezení terminálu ČD-DUSS Terminál

Mezi roky 2006 a 2008 byl prostor překladiště za plného provozu modernizován, což si vyžádalo finanční náklady ve výši 184 mil. Kč. Financování modernizace bylo z 30 % zajištěno z operačního programu Infrastruktura a z 12 % z prostředků státního rozpočtu na základě žádosti o finanční podporu. Čerpání dotace bylo realizováno za podmínek Opatření 2.2 – Infrastruktura (Podpora rozvoje veřejných překladišť), jehož hlavním cílem bylo snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí. O finanční podporu mohli v letech 2004 – 2008 žádat jak vlastníci pozemku překladiště s veřejným přístupem (v případě ČD-DUSS Terminálu se jedná o ČD Cargo, a.s.), tak i vlastníci dopravní infrastruktury. (9)

Výsledkem modernizace je moderní manipulační a skladová plocha (MSP) o rozloze 23 000 m². Terminál dále disponuje čtyřmi kolejemi, jejich poloha je zobrazena na obr. 1. Na obou koncích kolejí č. 605 a 603 se nachází ukončené trolejové vedení (obr. 2), čímž by měla odpadnout nutnost odvěšování hnacího vozidla elektrické trakce. Terminál využívá vlastní čerpací stanici a díky kamerovému systému má dispečer přehled o situaci na MSP i mimo ni.

Vedle terminálu je všem zákazníkům od roku 2010 k dispozici skladová hala o rozloze 42 000 m² se silničním i železničním napojením. Jedná se o první intermodální veřejné logistické centrum (VLC) postavené v ČR. Jeho prioritou je zachování rovnocenného přístupu ke všem zákazníkům.



Zdroj: autoři

Obr. 2: Ukončené trolejové vedení na začátku koleje č. 605

Pro překládku přepravních jednotek (PJ) jsou k dispozici dva mobilní překladače (MP) značky Kalmar (obr. 3), z čehož jeden překladač je určen jako záložní, popř. slouží k urychlení překládky vlaku. Výhodou těchto překladačů je možnost překládky jak kontejnerů ISO řady 1 s takovým umístěním rohových prvků, které odpovídá 20' – 40' kontejnerům, tak výměnných nástaveb (VN) a sedlových návěsů (SN). Možnost uchopení všech PJ umožňuje teleskopický spreader vybavený kleštinami, které je možno pro uchopení kontejneru sklopit (obr. 3). Spreader je umístěn na teleskopickém výložníku, díky němuž lze kontejnery ISO řady 1 stohovat do pěti vrstev. Překladač není vázán na pevnou dráhu, může se volně pohybovat po MSP. Z toho plyne ta výhoda, že lze provádět ložné operace i mimo oblast manipulačních kolejí a není tudíž zapotřebí dodatečných překládacích prostředků.



Zdroj: autoři

Obr. 3: MP s detailním pohledem na spreader se sklopenými kleštinami

Jistou nevýhodou tohoto druhu překládky může být skutečnost, že finanční náklady na pořízení nových pryžových obručí se pohybují přibližně na 120 000 Kč/kus. Jejich výměna bývá nutná zhruba po 3000 motohodinách provozu, z časového hlediska přibližně jedenkrát ročně. Pohon MP zajišťuje vznětový motor, což je v jistém rozporu s předností systému KP spočívající v ekologičnosti provozu. Úspora na emisích je však bezesporu značná ve srovnání s přímou jízdou silničního nákladního vozidla po silnici.

Obecně je konkrétní doba překládky PJ ovlivněna vzdáleností, kterou MP na své cestě ujede s PJ, resp. pro PJ v závislosti na přiřazení PJ k železničním vozům. Za účelem zkrácení doby manipulace s PJ a minimalizace provozních nákladů, pomocný pracovník diriguje řidiče nákladních vozidel, aby přistavili vozidlo na patřičné místo manipulační plochy.

Vztah 1 pro představu zobrazuje počet přeložených PJ za hodinu.

$$N_{oh} = \frac{T_i}{t_{pr}} \quad (1)$$

kde: N_{oh} – počet přeložených PJ za časovou jednotku [-],

T_i - časový interval, během kterého probíhá překládka vlaku [min],

t_{pr} – průměrná doba přeložení PJ [min].

Mobilní překladač je schopen za hodinu přeložit přibližně 20 PJ v závislosti na ujeté vzdálenosti a činnosti pomocného pracovníka. Tento počet přeložených PJ za hodinu potvrzují i údaje od výrobce podle zdroje (3).

V době příjezdu a v průběhu překládky uceleného vlaku KP je v terminálu možné zaznamenat vyšší četnost příjezdu silničních nákladních vozidel. Vozidlo přijede na seřadiště, na přepážce si řidič vyřídí doklady k přepravované PJ a dostane kartu s kódem, která jej opravňuje k vjezdu a výjezdu. Poté řidič silničního nákladního vozidla na seřadišti vyčkává na výzvu obsluhy terminálu. Ta jej světelnou signalizací vyzve k vjezdu a určí sektor vykládky a nakládky. Po přeložení PJ ze silničního vozidla na vlak obsluha terminálu následně naloží příslušnou PJ z toho samého vlaku na stejné silniční vozidlo a to následně opouští terminál. Obsluha terminálu tak nemusí překládat PJ dvakrát – z vlaku na zem a ze země na silniční nákladní vozidlo. Dopravce si takto zajišťuje zpětné vytížení vozidla.

Omezujícím prvkem, se kterým se terminál potýká již od své modernizace, je nedostatečná délka manipulační plochy, která činí přibližně 300 m. Normativ délky ucelených vlaků KP, které terminál obsluhuje, je stanoven na délky 600 m a 610 m. V důsledku nedostatečné délky manipulační plochy dochází k odpojení hnacího vozidla nezávislé trakce a provedení technologických úkonů končícího vlaku v železniční stanici (ŽST) Lovosice. Staniční záloha pomocí hnacího vozidla nezávislé trakce následně přistaví ložené železniční vozy do terminálu na kolej č. 605. Nejprve se na této koleji přeloží pouze první část ložených železničních vozů a zatím nedochází k jejich rozřazení. Až po jejím přeložení staniční záloha posune ložené železniční vozy tak, že přeloženou část železničních vozů přistaví na kolej č. 603 a na koleji č. 605 zůstanou nepřeložené železniční vozy. Všichni řidiči nákladních vozidel si proto nemohou ihned vyzvednout svoji PJ, ta se může nacházet na druhé polovině vlaku.

Z tab. 1 vyplývá, že samotná doba na sebe navazujících úkonů k přeložení jednoho celého vlaku vč. veškerých technologických úkonů může výrazně převýšit šest hodin.

Tab. 1: Přehled na sebe navazujících činností nutných k přeložení PJ na celém vlaku

Činnost	Provádí	Popis činnosti	Doba trvání [h]	
			činnosti	souhrnně
1	ČDC	Začátek – příjezd vlaku do ŽST Lovosice	0	0
2	ČDC	Odsup hnacího vozidla, technologické úkony končícího vlaku	1	1
3	Posun ČDC	Přistavení soupravy na kolej č. 605	0,25	1,25
5	ČD-DUSS Terminál	Prohlídka neporušenosti plomb a PJ	0,3	1,55
6	ČD-DUSS Terminál	Vykládka 1. poloviny soupravy	1,5	3,05
7	ČD-DUSS Terminál	Nakládka 1. poloviny soupravy	1,5	3,05
8	ČD-DUSS Terminál	Urgence pracovníků ČDC	0,2	3,25
9	Posun ČDC	Rozřazení soupravy na koleje č. 605 a 603	0,25	3,5
10	ČD-DUSS Terminál	Vykládka 2. poloviny soupravy	1,5	5,0
11	ČD-DUSS Terminál	Nakládka 2. poloviny soupravy	1,5	5,0
12	ČD-DUSS Terminál	Urgence pracovníků ČDC	0,2	5,2
13	Posun ČDC	Přistavení ložených železničních vozů do ŽST Lovosice	0,25	5,45
14	Posun ČDC	Technická a přepravní prohlídka vlaku, zkouška brzdy, dohotovení dokumentace	1	6,45

Zdroj: autoři

Na překládce vlaku se podílejí dvě osoby – jedna obsluhuje MP (řidič) a druhá vykonává funkci pomocného pracovníka. Jejich pracovní úkony jsou vzájemně zkoordinované a lze je rozdělit do několika režimů. Ve chvíli, kdy je vlak v terminálu, je žádoucí soustředit své kapacity právě na překládku vlaku, aby proběhla co nejrychleji. V tuto chvíli je zájem obsloužit jednotlivá silniční nákladní vozidla, tzn. přeložit jednu PJ ze silničního vozidla na železniční vůz a další PJ z železničního vozu na silniční vozidlo. V tomto režimu je skutečně nutná přítomnost dvou pracovníků. Pomocný pracovník organizuje pohyb silničních nákladních vozidel na MSP, připravuje železniční vozy na přeložení jiných typů PJ pomocí posuvných příčných rámců, vysílačkou naviguje řidiče MP, komunikuje s dispečinkem apod. Do překládky jednoho vlaku je možné zapojit současně primární a záložní MP. Zapojení obou MP současně do překládky jednoho vlaku probíhá ve chvíli, kdy je nutné tento vlak přeložit co nejrychleji. Znamená to, že hlavní směnu o dvou pracovnících na MSP lze posílit o jednoho pracovníka obsluhujícího záložní MP.

Zbylé PJ na vlaku, které si silniční dopravci v terminálu hned po příjezdu vlaku nevyzvednou, se uskladní na k tomu určeném místě MSP. Aby od tohoto místa nejel MP zpět

k vlaku nevytížen, uchopí jinou PJ, kterou naloží na železniční vůz. Pohyb MP je tak zužitkován v obou směrech svého pohybu mezi vlakem a místem na MSP určeném pro skladování PJ. Mezitím pomocný pracovník podle seznamu, který má vždy u sebe, připraví potřebné železniční vozy pro naložení PJ. Nakládka a vykládka vlaku proto probíhá současně.

V době, kdy neprobíhá překládka vlaku, mohou do terminálu přijíždět silniční nákladní vozidla, aby uskladnili PJ v terminálu a druhou uskladněnou PJ si zase odvezli. Pouze v případě překládky kontejnerů je zapotřebí MP. V tom případě je přítomnost jen jednoho pracovníka na MSP dostačující.

K začátku roku 2012 terminál v Lovosicích pravidelně obsluhoval tři páry ucelených vlaků za týden ve směru z/do Hamburгу (Německo) a pět párů ucelených vlaků za týden ve směru z/do Duisburгу (Německo) s tím, že čtyři páry vlaků na této lince přibližně z poloviny obsluhuje i sousedící terminál TSC Lovosice. Linka Lovosice – Duisburg byla v roce 2011 prodloužena do Ostravy Paskov. Přibližně jedenkrát za měsíc manipulují vlak ve směru na Polsko, příp. do dalších východoevropských států. Terminál tak pravidelně obsluhoval 16 až 17 ucelených vlaků týdně.

V prvním čtvrtletí roku 2013 byl zahájen zkušební provoz ucelených vlaků mezi Lovosicemi a Belgií. Po osvědčení tohoto provozu se předpokládá, že na této lince bude jezdit pět párů vlaků týdně. Vzhledem k tomu, že provozní kapacita terminálu je uzpůsobena na 28 vlaků týdně, bude jeho provozní kapacita téměř vyčerpána.

Jako nedostačující se jeví skladová kapacita, která, podle vedení terminálu, dosahuje 1200 TEU. Tomuto faktu také dosvědčuje cena za skladování PJ, kterou vedení terminálu motivuje dopravce k rychlejšímu odvezení PJ.

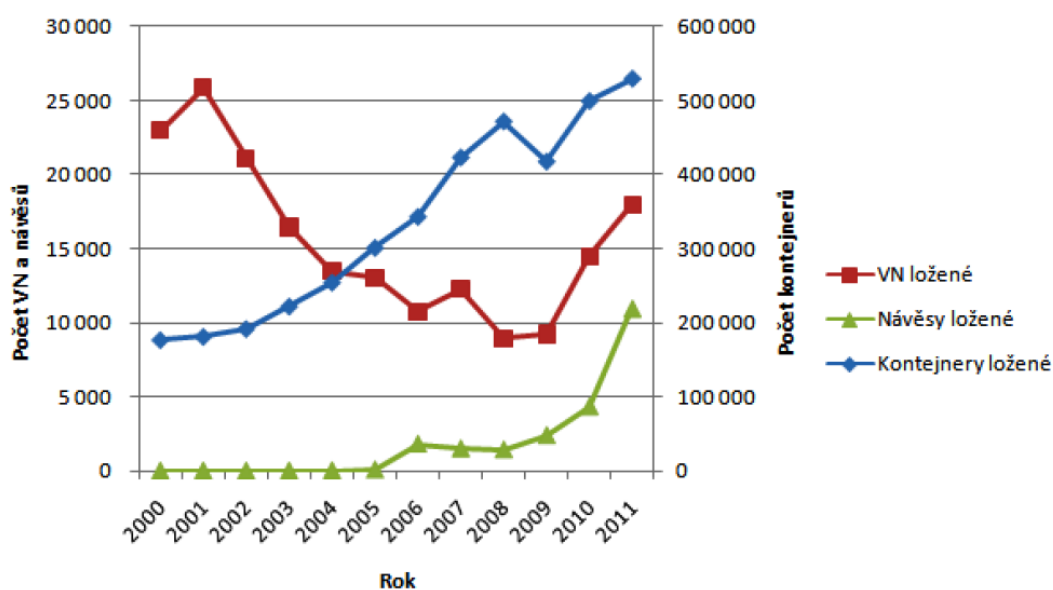
Existuje vícero omezujících faktorů, které je nutné zohlednit při stanovování provozní kapacity. Na základě pozorování je možné tvrdit, že bezprostředně po příjezdu vlaku se přeloží cca 25 % PJ hned z vlaku na silniční nákladní vozidlo a naopak. Ostatní PJ je nutné odstavit na MSP. Z hlediska nároků na skladovou kapacitu vyvstává otázka, jak dlouho si zákazníci ponechají své PJ v terminálu a zda je PJ stohovatelná. V extrémním případě by mohlo dojít k situaci, kdy po příjezdu vlaku nezbude na MSP žádné místo na odstavení PJ z tohoto vlaku. Z hlediska provozu lze oprávněně tvrdit, že přijíždějící vozidla by mohla terminál zahltit v důsledku přítomnosti příliš vysokého počtu silničních nákladních vozidel v terminálu. S tím dále souvisí práce dispečera, který, v případě velkého množství přijíždějících silničních nákladních vozidel, by vedle své další práce nestihl odbavit všechny řidiče. Z těchto důvodů je složité určit, kde je “bod zlomu” a tak vyčíslit provozní kapacitu terminálu. Samotné předpoklady a výpočty ve studii proveditelnosti nejsou autorům známi.

2. PROVOZNĚ-EKONOMICKÁ ANALÝZA TERMINÁLU KP

Provozně-ekonomická analýza zahrnuje aspekty, které ovlivňují provoz podniku. Je vypracována z pohledu zahrnujícího vnitřní a vnější okolí, které podnik obklopuje, finančního zdraví a provozní nákladovosti. Klíčem úspěchu podniku je především její dobře propracovaná strategie. Tuto analýzu podnik vytváří proto, aby dobře poznal své vnitřní a vnější okolí; definoval jednotlivé faktory a vlivy, které na něj působí; eliminoval hrozby

a využil svých potenciálních příležitostí. Následně vyhodnocením finanční situace dokázal vyvinout takovou finanční strategii, která bude plně vyhovovat jeho možnostem a záměrům. Společnost ČD-DUSS Terminál a.s. je s 51% podílem ve vlastnictví společnosti ČD Cargo a.s. a z 49 % společností DB Mobility Logistics AG. (10, 11)

V ČR je se nejvíce v systému KP přepravují PJ a to kontejnery ISO 1, VN a SN. Ovšem vzhledem k napojení na severoevropské přístavy má největší podíl přepravených PJ (cca 95 %) kontejnery ISO 1. Skutečnost, že se v posledních letech rozvíjejí i další systémy, dokládá obr. 4, kde je vidět zvyšující se objem přepravených VN a SN. S ohledem na orientaci terminálů KP v ČR je nepochybné, že ČD-DUSS Terminál překládá značnou část tohoto počtu PJ. Přepravou kontejnerů v ČR se zabývá několik společností (Metrans, ČSKD Intrans, atd.), které, mj. díky terminálům KP v jejich soukromém vlastnictví, zajišťují v ČR vysoké přepravní výkony kontejnerových vlaků.



Zdroj: autoři

Obr. 4: Počet přepravených PJ systémem KP v ČR

SWOT analýza

Prostředí, ve kterém se podnik nachází společně se všemi subjekty, jež ho obklopují, mají značný vliv na jeho vývoj a úspěšnost.

Vnitřní okolí podnik bezprostředně obklopuje. Mezi subjekty vnitřního okolí patří např. dodavatelé, odběratelé, zákazníci a další. Vnější okolí se bezprostředně podniku nedotýká, ovšem jeho vliv je značný. Faktory vnějšího okolí jsou např. konkurence, legislativa, ekonomická situace apod.

SWOT analýza je souhrnným nástrojem sloužící k charakteristice, bližšímu představení a pochopení významu a vlivu vnitřního a vnějšího okolí podniku a všech faktorů, které na podnik působí. V rámci SWOT analýzy se všechny tyto faktory blíže analyzují.

Tab. 2: SWOT analýza ČD-DUSS Terminálu a.s.

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Veřejný terminál s volným přístupem • Překládka SN, VN, kontejnerů a tank kontejnerů • Pokračování linky KP do Ostravy • Možnost využití nové skladové haly s železničním napojením • Průmyslově orientovaný atrakční obvod 	<ul style="list-style-type: none"> • Omezené možnosti svého rozšíření • Obtížný svoz z jižní Moravy a jižních Čech do Lovosic i do Ostravy Paskov • Závislost na posunové četě ČD Cargo • Omezená skladová kapacita • Nutnost patřičného vybavení silničních dopravců
Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Získání finanční dotace za účelem prodloužení manipulační plochy • Rozšíření linek KP • Příp. oživení hospodářského růstu • Zrychlení a zjednodušení překládky 	<ul style="list-style-type: none"> • Nejisté podnikatelské prostředí • Povědomí o ČR jako o zemi s vysokou mírou korupce • Omezené silniční napojení • Konkurence • Poloha na okraji průmyslové zóny

Zdroj: autoři

Výhodná poloha terminálu vzhledem k povaze svého atrakčního obvodu a přiléhající infrastruktury lze považovat za nutnost k úspěchu a zároveň za prevenci proti krátkodobým hospodářským cyklům, které se vyznačují hospodářským úpadkem.

Prodloužení linky Lovosice – Duisburg do Ostravy využívá jen jeden zákazník. Existence druhého veřejného terminálu na druhé straně ČR (Ostrava Paskov) však již částečně minimalizuje nevýhodu spočívající v poloze Lovosického překladiště, do kterého je vzdušná vzdálenost z jižních Čech, Moravy a Slezska vyšší než 150 km a silniční dopravci by tak podle § 12 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, nevznikl nárok na slevu na silniční dani. Přestože jižní Morava a jižní Čechy jsou stále od obou překladišť vzdáleny více než 150 km, zprovoznění druhého veřejného terminálu KP v ČR dále posiluje povědomí přepravců a silničních dopravců o nedoprovázené KP, což ve výsledku může mít pozitivní vliv i na ČD-DUSS Terminál.

Za největší přímé konkurenty lze teoreticky považovat operátory KP, kteří se zabývají přepravou SN a VN po železnici. Těmito přepravami se v ČR zabývá především spol. Bohemiakombi, která spolupracuje výhradně s ČD-DUSS Terminálem. V atrakčním obvodu ČD-DUSS Terminálu o okruhu cca 200 km není žádný jiný veřejný terminál, se kterým by operátor KP mohl spolupracovat a konkurenčně tak ohrozit sledovaný podnik.

PEST analýza

Prostřednictvím PEST analýzy identifikujeme politické, ekonomické, sociální a technické faktory, které působí na podnik. Autoři tak definují vnější prostředí, ve kterém se podnik nachází a pokusí se odhadnout, jakým směrem se mohou ubírat příp. změny v jednotlivých oblastech.

Politické faktory

- **Ekologie a životní prostředí** – EU podle Bílé knihy potřebuje omezit emise o 80 – 95 % pod úroveň roku 1990 v horizontu roku 2050. Od sektoru dopravy se v tomto časovém horizontu požaduje snížení skleníkových plynů alespoň o 60 %. (18)

- **Financování, dotace** – Operační program Doprava, operační program Infrastruktura, program Marco Polo měly cíle kladené zejména na snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí a na přesouvání přepravy zboží ze silnic a dálnic na jiné druhy dopravy. Pokračování programu Marco Polo II je v současnosti ve stádiu příprav.
- **Právní předpisy** – dle podmínek popsanych § 12 zákona č. 16/1993 Sb., o dani silniční, ve znění pozdějších předpisů, vzniká dopravci nárok na slevu na silniční dani. Dopravci ostatních států EU mají nárok na slevu na silniční dani dle podmínek daných patřičným zákonem.
- **Celní řízení** – vzhledem ke zjednodušení procesu celního řízení, minimalizaci nákladů, značnému urychlení a zlepšení zákaznického servisu u zboží dováženého z třetích zemí by bylo velice vhodné, kdyby celní úředníci byli ochotni dojíždět do prostorů terminálu a tam zboží proclili. K dosažení úplné efektivity by bylo nejlepší, kdyby celníci měli kancelář v prostorách terminálu. Vedení terminálu je ochotné financovat část mzdy celníků resp. chod kanceláře, kdežto ze strany celního úřadu již taková vůle není.
- **Volební období, změny vlády, ministr dopravy** – KP v ČR do jisté míry může ovlivnit i profesní přesvědčení aktuálního ministra dopravy. V kompetenci ministra dopravy je jmenování lidí do řídicích funkcí a dozorčích rad státních podniků. Pakliže během jednoho volebního období zastane post ministra dopravy více lidí, nemůže být politické klima stabilní.
- **Války a konflikty** – nejistá politická situace a příp. konflikty v zemích blízkého východu mohou mít zásadní dopad na cenu ropy na světových trzích. Pokud se při prudkém zdražení ropy zvýší terminálu náklady za překládku a operátorům KP za provoz vlaků, pak silničním dopravcům, tím pádem i přepravním, se mnohonásobně více zvýší náklady na přepravu po silnici a budou tak nuceni hledat jiná řešení, pokud pro jejich výrobky stále ještě najdou koupěschopného zákazníka.

Ekonomické faktory

- **Ekonomika** – přetrvávající nejistota v ekonomickém vývoji jednotlivých států EU od roku 2008, v některých případech v důsledku nesplacitelných státních dluhů lze hovořit již o hluboké krizi, není pro dopravu příznivá. Česká ekonomika je exportně orientována na EU z 83 %, především pak na západní trhy, kde, např. v Německu, se očekává takový růst hrubého domácího produktu (HDP), že ve skutečnosti ani nepokryje míru inflace. Ani české ekonomice se podle predikcí vývoje HDP nebude dařit dobře. Za rok 2012 byl zaznamenán propad HDP o 1,2 %. (24)
- **Zámořské ekonomiky** – ve vztahu s terminálem v Lovosicích je také důležitý zbožíový tok pocházející ze zámořských zemí. Čína má silně proexportně orientovanou ekonomiku a snižuje výrobní náklady na úkor pracovní síly, ekologie, kvality zboží apod.
- **Specifické poplatky** – Zvyšování poplatku za užití železniční dopravní cesty má dle operátorů KP v ČR mj. za následek, že operátoři KP při tranzitu objíždějí ČR, protože tento poplatek je v okolních zemích nižší. Operátoři KP v ČR pak pochopitelně toto zdražení promítnou do ceny za přepravu, nebo jej hradí ze svého zisku a rezerv.
- **Sezónní výkyvy** – v nákladní dopravě během kalendářního roku existují výkyvy v objemu přepraveného zboží, které jsou závislé na poptávce.

- **Státní svátky** – pokud je v určitý den v zemi, přes kterou vede linka KP, státní svátek, bývá vlak ve většině případů odřeknut. To platí např. u vlaků Bohemia expres.

Sociální faktory

- **Ekologie** – při prodeji výrobků konečným spotřebitelům lze v ekologicky smýšlející a zodpovědné společnosti považovat za konkurenční výhodu, pokud zboží bylo distribuováno ekologicky šetrnou cestou, kterou podle poptávky konečných spotřebitelů vyhledávají samotní přepravci.
- **Začlenění do okolí** – obyvatelé žijící v okolí terminálu jsou vystaveni zvýšenému hluku a provozu nákladních vozidel. To může být důvod k tomu, proč stále po několika letech provozu terminálu není jasné, jak by mohl být prostor, bezprostředně navazující na MSP, který je ve vlastnictví ČD Cargo, využit. Terminál ČD-DUSS však není jediným podnikem v průmyslové zóně Lovosic, který je zdrojem nežádoucích faktorů, nehledě na to, že o zřízení průmyslové zóny rozhodli sami zastupitelé.
- **Propagace systému KP** – Operátoři KP si hledají sami obchodní příležitosti, velká část přepravců a silničních dopravců tak nemusí mít o nedoprovázené KP dostatečné povědomí.
- **Lobbing** – někteří autodoprováci mohou mít pocit, že nedoprovázená KP je pro ně konkurencí a neoprávněně volají po dalším zvýhodňování silniční nákladní dopravy nebo po útlumu podpory KP.

Technické faktory

- **Informační technologie** – vysoká vyspělost informačních technologií nabízí komplexní řešení na míru jakéhokoliv podniku. O informační technologie se také opírá systém překládky PJ v terminálech KP – díky návaznosti konkrétního kontejneru na zákaznickou objednávku je možné minimalizovat počet manipulací s kontejnery, mnohdy stohovaných i v pěti vrstvách.
- Podnik zabývající se dopravou by v dnešní době nemohl vykonávat svoji činnost ani bez krátkodobého připojení k internetu.
- **Dopravní prostředky** – společnost AEE, která vyrábí železniční vozy pro přepravu SN, má v polovině roku 2012 dostatek zakázek do konce roku 2013. To svědčí o trvajícím zájmu o vnitrozemskou nedoprovázenou KP.
Pro využívání systému nedoprovázené KP jsou silniční dopravci nuceni si pořídít SN, které je možné přeložit vertikálně.
- **Infrastruktura** – klíčovým faktorem pro logisticky významné centrum je technický stav, propojenost a délka patřičných kategorií PK a železničních tratí nejen v okolí terminálu. Pro ČD-DUSS Terminál bude dokončení stavby dálnice D8 mít jistě pozitivní vliv.
- **Technologie překládky** – v dnešní době dochází k neustálému dynamickému vývoji v překládkových technologiích. V současnosti se již prakticky zkouší systém CargoBeamer a zavádí se do praxe. Faktem je ovšem také časová a zejména pak finanční náročnost spojená s přechodem na novou technologii.

Finanční analýza

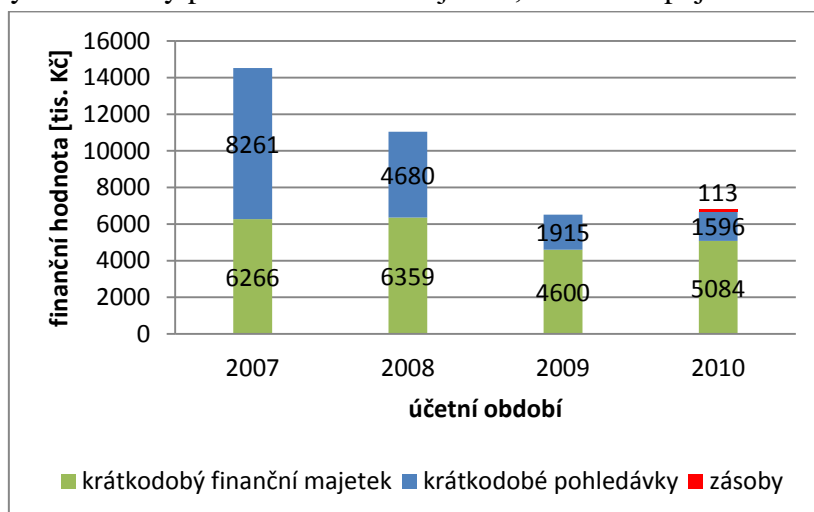
V rámci finanční analýzy je nejprve uvedena analýza absolutních ukazatelů, která vychází z výkazu zisku a ztrát a rozvahy. Jejím prostřednictvím je patrna struktura majetku podniku a zdroje jeho krytí.

Další část této podkapitoly se zabývá analýzou poměrových ukazatelů, která sleduje finanční situaci podniku a dokáže odhalit silná a slabá místa.

a) Analýza absolutních ukazatelů

Mezi dlouhodobá aktiva podniku patří jen osobní automobil v hodnotě 416 000 Kč pro rok 2010. Před tímto rokem společnost nedisponovala žádnými dlouhodobými aktivy. (16)

Výše krátkodobých aktiv v jednotlivých letech je zobrazena na obr. 5. Společnost disponuje dostatečným množstvím krátkodobého finančního majetku uloženého především na bankovním účtu. Tyto finanční rezervy mohou pokrýt případnou ztrátu hospodaření, což se také podniku v roce 2009 stalo vlivem nepříznivého hospodářského vývoje (obr. 5). Krátkodobé pohledávky souvisí s činností podniku. Pro podnik je důležité, aby splatné pohledávky byly inkasovány pokud možno co nejdříve, o čemž se pojednává dále.



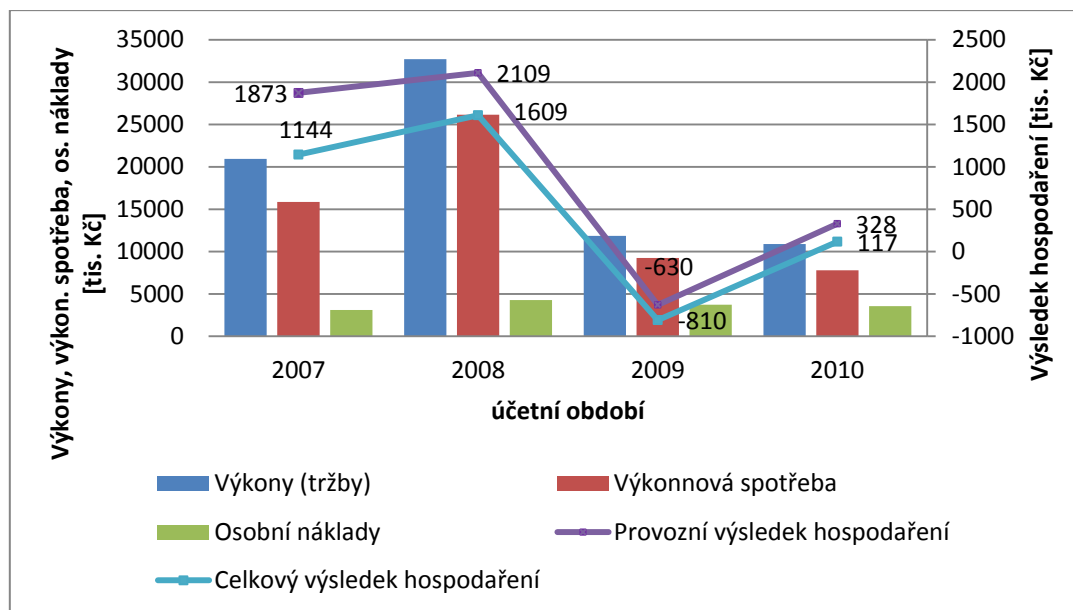
Zdroj: (16), úprava autoři

Obr. 5: Struktura oběžných aktiv ČD-DUSS Terminálu a.s.

Základní kapitál společnosti je ve výši 4 000 000 Kč v počtu akcií 100 ks ve jmenovité hodnotě 40 000 Kč/akcie. Společnost vznikla v roce 2007 a již v prvním roce své činnosti dosáhla uspokojivého zisku, stejně jako v roce následujícím. Po ztrátovém roce 2009 se vrátila k mírně ziskovému hospodaření.

Výkonová spotřeba (obr. 6), která je tvořena spotřebou materiálu a energie a službami, je vzhledem k tržbám za prodej vlastních služeb (výkony) poměrně vysoká – téměř ve tři čtvrtinové výši výkonů. Osobní náklady jsou tvořeny mzdovými náklady, náklady na sociální zabezpečení a zdravotní pojištění a sociálními náklady. V letech 2007 a 2008 pracovalo ve společnosti 6 zaměstnanců, v dalších letech 8 zaměstnanců. (16)

Obr. 6 dále zobrazuje provozní výsledek hospodaření. Upravením o finanční výsledek hospodaření a následným zdaněním sazbou daně z příjmu, vyjde celkový výsledek hospodaření.



Zdroj: (16), úprava autoři

Obr. 6: Provozní výsledek hospodaření ČD-DUSS Terminálu a.s. v jednotlivých letech

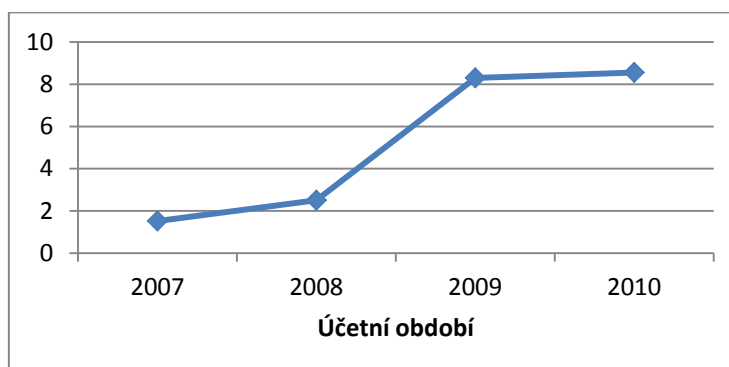
b) Analýza poměrových ukazatelů

Vzhledem k vysoké specifičnosti sledovaného podniku, který nic nevyrábí, nemá takřka žádná stálá aktiva a zásoby, nebylo vhodné do práce zahrnout všechny existující poměrové ukazatele, ale jen ty, které mají o sledovaném podniku jistou vypovídající schopnost.

Ukazatele likvidity

Ukazatele likvidity měří schopnost firmy uspokojit své splatné závazky. O likviditě ČD-DUSS Terminálu dostatečně vypovídá ukazatel běžná likvidita, která měří platební schopnost podniku obvykle za kratší období (měsíc). Optimální hodnota ukazatele se pohybuje v rozmezí 1,5 – 2,5. (15)

Ve vztahu se spol. ČD-DUSS Terminál se běžná likvidita v posledních letech pohybuje vysoce nad doporučenou úrovní (obr. 7). Je to dáno především stabilním krátkodobým finančním majetkem a, jak je patrné z obrázku č. 9, dlouhodobě klesajícími krátkodobými závazky.

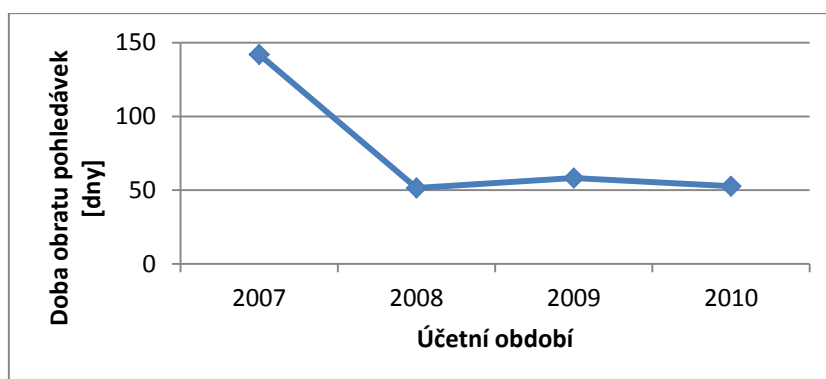


Zdroj: (15), (16), úprava autoři

Obr. 7: Vývoj ukazatele "běžná likvidita" spol. ČD-DUSS Terminál a.s.

Ukazatele aktivity

Ukazatele aktivity měří, jak efektivně podnik hospodaří se svými aktivy. (15) Doba obratu pohledávek je časové období, po které musí podnik čekat, než obdrží platby za provedené služby. Čím je doba obratu kratší, tím lépe pro hospodaření podniku. (15) Z obr. 8 je patrné, že platební morálka zákazníků ČD-DUSS Terminálu od roku 2008 po rok 2010 je na stabilní úrovni a respektuje šedesátidenní splatnost faktury. Tím, oproti roku 2007, může podnik tyto finance dále zhodnocovat. Důvod, proč byla doba obratu pohledávek v roce 2007 tak vysoká autorům není známo.



Zdroj: (15), (16), úprava autoři

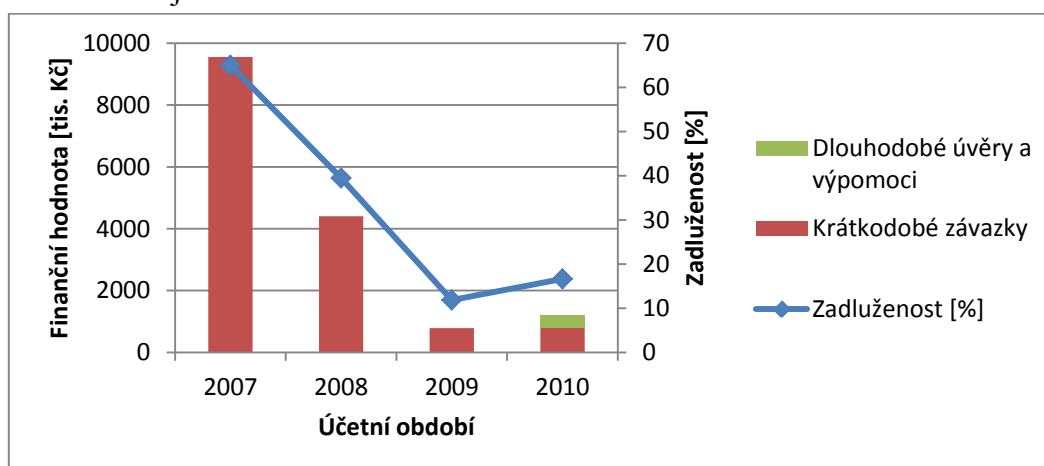
Obr. 8: Vývoj ukazatele "doba obratu pohledávek" spol. ČD-DUSS Terminál a.s.

Ukazatele zadluženosti

Měří rozsah, v jakém podnik využívá k financování cizí kapitál. Doporučená hodnota ukazatele zadluženosti se pohybuje v rozmezí 40 – 60 %. (15)

Z obrázku 12 je patrné, že sledovaný podnik je málo zadlužený, jeho dluhy tvoří zejména krátkodobé závazky, v nejvyšší míře pak závazky z obchodních vztahů, což je pro podnik zabývající se službami zcela běžné. Takto nízká zadluženost v posledních letech je dána v čase snižujícími se závazky a stabilní úrovni oběžných aktiv, především pak krátkodobého finančního majetku (obr. 9).

V roce 2007 zadluženost podniku přesahovala hodnotu 60 %, což lze připsat počátečnímu rozvoji terminálu.

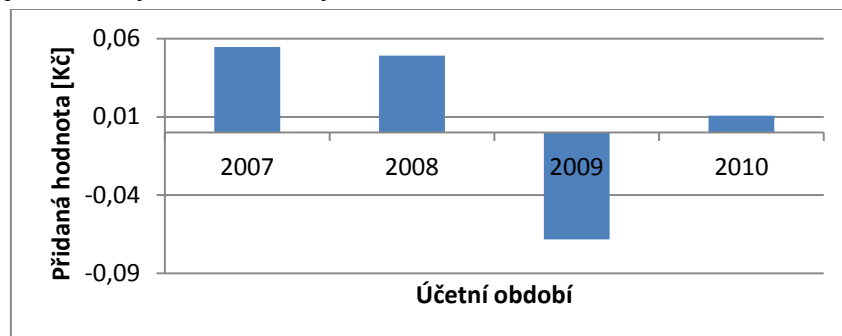


Zdroj: (15), (16), úprava autoři

Obr. 9: Vývoj ukazatele "zadluženost" a celkové hodnoty zadlužení spol. ČD-DUSS Terminál a.s. v jednotlivých letech

Ukazatele výnosnosti

Ukazatele měří čistý výsledek podnikových aktivit. (15) Ukazatel rentability tržeb charakterizuje čistý výnos podniku dosažený prodejem výrobků nebo služeb. Z obr. 10 je patrné, že v letech 2007 a 2008 přinesla podniku ČD-DUSS jedna koruna tržeb přibližně 0,05 Kč čistého zisku. V roce 2009 byl podnik vlivem hospodářského úpadku ve ztrátě, v dalším roce již začal vykazovat mírný zisk.



Zdroj: (15), (16), úprava autoři

Obr. 10: Vývoj ukazatele "rentabilita tržeb" spol. ČD-DUSS Terminál a.s.

Provozní ukazatele

Hlavním zdrojem příjmů je překládka PJ, jejich skladování, kompletace a skladování zboží, zajištění celního odbavení, podání zásilky u smluvního silničního dopravce, dovolené úpravy a opravy PJ, dobíjení agregátů izotermických PJ a další činnosti. Do února roku 2013 ČD-DUSS Terminál manipuloval 16 vlaků za týden, z čehož čtyři části vlaků týdně manipuloval vedlejší TSC Terminál, proto uvažujme, že ČD-DUSS Terminál manipuloval celých 14 vlaků za týden. Následující výpočet (vztah 2) vyjadřuje přibližnou peněžní hodnotu, která by v roce 2012 mohla být utržena za překládku PJ ze silničních vozidel na železniční vozy a naopak.

$$T_M = N_V \cdot T_V \cdot s \cdot N_P \cdot o \cdot P \cdot k \text{ [Kč]} \quad (2)$$

$$T_M = 14 \cdot 52 \cdot 0,98 \cdot 34 \cdot 0,75 \cdot 23 \cdot 25 = 10\,460\,814 \text{ [Kč]}$$

kde: T_M – tržby za manipulaci PJ [Kč],

N_V – počet vlaků za týden [vlaků],

N_T – počet týdnů v roce [týdnů],

s – vliv dnů pracovního volna [-],

N_P – počet pozic na vlaku pro PJ odpovídající 40' kontejneru [pozice],

o – průměrná obsazenost na vlacích [-],

P – přibližná sazba za jednu manipulaci PJ [EURO],

k – přibližný kurz koruny české k Euru [-].

Tržby za manipulaci PJ pro rok 2012 by mohly přesáhnout hodnotu 10 000 000 Kč. Tento výpočet je pouze orientační. Sazba za manipulaci jedné PJ není fixní, záleží na smluvním ujednání ČD-DUSS Terminálu a příslušného dopravce. Autoři zvolili hodnotu vlivu dnů pracovního volna "s" a průměrnou obsazenost na vlaku "o" na základě svého hodnocení a uvážení. Po nárůstu výkonů od roku 2013 je zřejmé, že se tržby terminálu

za překládku PJ zvýší. Není však vhodné uvažovat o jejich výši, protože plný provoz na lince Lovosice – Charleroi není v prvním čtvrtletí roku 2013 zcela zahájen.

Výpočet provozních nákladů MP Kalmar

Mezi významné nákladové položky patří provoz MP, nájem prostorů a zařízení, personální náklady, spotřeba nafty a energie apod. Budeme-li brát v úvahu opotřebením překládacího mechanismu, pak jej můžeme vyjádřit prostřednictvím odpisů. Překládací mechanismy a zvedáky vozidel spadají do 3. odpisové skupiny (5), podle které, v případě rovnoměrného odpisování, roční odpisová sazba je v prvním roce 5,5 % a v dalších letech 10,5 %. Hmotný majetek spadající do třetí odpisové skupiny se dle zákona č. 586/1992 Sb. o dani z příjmu v platném znění odpisuje deset let. Při úvaze rovnoměrného odpisování primárního MP, daňové odpisy pro jednotlivá léta budou vykazovat peněžní vyjádření vypočtené podle vztahů 3 a 4:

pro 1. rok odpisování:

$$O_{r1} = V_C \cdot s = 14\,500\,000 \cdot 0,055 = 797\,500 \text{ Kč} \quad (3)$$

pro druhý až desátý rok odpisování:

$$O_{r2-10} = V_C \cdot s = 14\,500\,000 \cdot 0,105 = 1\,522\,500 \text{ Kč} \quad (4)$$

kde: V_C – vstupní cena (kupní cena primárního MP) [Kč],
 S – roční odpisová sazba [-].

Primární MP byl do února roku 2013 v provozu cca 2 500 motohodin ročně. Pro druhý až desátý rok provozu je sazba odpisů na jednu motohodinu provozu P_{OH1} rovna 609 Kč. Provozní náklady MP C_H za jednu motohodinu provozu zobrazuje vztah 5.

$$C_{H1} = P_{OH1} + \frac{N_{RT} \cdot P_{RT}}{T_{RT}} + \frac{P_M}{N_{MI}} + C_F \cdot P_F + 2 \cdot W_H \quad (5)$$

$$C_{H1} = 609 + \frac{6.120\,000}{3\,000} + \frac{200\,000}{3\,000} + 20,35 + 2,150 = 1\,916 \text{ [Kč/hod]}$$

kde: C_{HI} – výše provozních nákladů primárního MP [Kč/h],
 P_{OH1} – sazba odpisů na jednu motohodinu provozu primárního MP [Kč/h],
 N_{RT} – počet pryžových obručí na jednom MP [ks],
 P_{RT} – cena jedné pryžové obruče [Kč],
 T_{RT} – doba životnosti pryžových obručí [motohodiny],
 P_M – průměrná roční sazba za údržbu MP [Kč],
 N_{MI} – správkový interval [motohodiny].

Z výše uvedených propočtů je zřejmé, že pro druhý až desátý rok provozu primárního MP budou podle vztahu 6 celkové roční náklady TC_I následující:

$$TC_I = N_I \cdot C_{HI} = 2\,500 \cdot 1\,916 = 4\,790\,000 \text{ [Kč]} \quad (6)$$

kde: N_I – přibližný počet hodin provozu primárního MP za celý rok [motohodiny]

Společnost ČD-DUSS Terminál je však jen provozovatelem terminálu a není subjektem, který by odpisoval překladače, kterými disponuje. Z toho důvodu terminál nese pouze ty náklady, které souvisí s provozními náklady odečtenými o odpisové sazby, tedy (vztah 7):

$$CHT1 = CHI - POH = 1\,916 - 609 = 1\,307 \text{ [Kč/h]} \quad (7)$$

Terminál disponuje i záložním MP, který nebyl zakoupen jako nový, a i tento by měl být odpisován ze své vstupní hodnoty, která činí 5 000 000 Kč. Jeho přítomnost v terminálu je nutná, aby byla technicky zajištěna překládka v případě poruchy primárního MP a také k urychlení překládky vlaku. Slouží-li záložní MP k urychlení překládky vlaku a jako technická záloha primárního MP, pak za celý rok bude v provozu přibližně $N_2 = 700$ motohodin. Jednotlivé položky nákladů pro provoz záložního MP jsou uvedeny v tab. 3. Jednotlivých hodnot bylo dosaženo za pomoci stejných výpočtů, jako při výpočtu nákladů primárního MP.

Tab. 3: Přehled jednotlivých nákladových položek pro záložní MP

Nákladová položka	Výsledek	Jednotka
Odpisy pro první rok provozu záložního MP	275 000	Kč
Odpisy pro druhý až desátý rok provozu záložního MP	525 000	Kč
Sazba odpisů na jednu motohodinu provozu pro druhý až desátý rok provozu záložního MP	750	Kč/h
Personální náklady na jednu motohodinu provozu	150	Kč/h
Náklady na pneumatiky na jednu motohodinu provozu	240	Kč/h
Náklady na údržbu na jednu motohodinu provozu	67	Kč/h
Pohonné hmoty na jednu motohodinu provozu	700	Kč/h
Výše provozních nákladů záložního MP	1 907	Kč/h
Celkové roční náklady	1 335 000	Kč

Zdroj: autoři

Při výkonech v roce 2012 jsou celkové roční náklady pro oba MP T_C patrné ve vztahu 8:

$$T_C = T_{C1} + T_{C2} = 4\,790\,000 + 1\,335\,000 = 6\,125\,000 \text{ [Kč]} \quad (8)$$

V této části se nabízí i odpověď na otázku, kde má terminál kapacitní možnosti k uspokojení dalších požadavků souvisejících s provozem nové linky Lovosice – Charleroi, tedy dalších pěti párů vlaků týdně. Předpokládá se, že po plném zahájení provozu této linky bude záložní MP v provozu cca 1 500 motohodin ročně a primární MP cca 3 500 motohodin ročně. Výsledky výpočtů je nutné považovat za orientační.

Technologické ukazatele časového využití primárního MP, který je využíván nejvíce, jsou zobrazeny v tab. 4.

Tab. 4: Technologické ukazatele časového využití primárního MP

		Výpočet	Výsledek [h]
VH _{EV}		24 · 365	8 760
VH _O		-	72
VH _{TP}	VH _{PROVOZ}	-	2 500
	VH _{PROSTOJ}	8 760 – 2 500 – 72	6 188

kde: VH_{EV} – vozové hodiny v evidenci VH_O – vozové hodiny v opravě VH_{TP} – vozové hodiny technické pohotovosti VH_{PROVOZ} – vozové hodiny v provozu $VH_{PROSTOJ}$ – vozové hodiny prostojů

Zdroj: autoři

Součinitel využití MP α vyjadřuje míru využití normy doby provozu na manipulační práci. Ve vztahu k primárnímu MP v lovosickém terminálu jej zobrazuje vztah 9.

$$\alpha = \frac{VH_{PROVOZ}}{VH_{EV}} = \frac{2\,500}{8\,760} = 0,29 [-] \quad (9)$$

Primární MP byl do února roku 2013 využíván přibližně z necelé jedné třetiny celkové evidenční doby (kalendářní rok).

Přezkoumání provozní a skladové kapacity

Společnost ČD Cargo měla v roce 2010 plány prodloužit MSP, která by navazovala na stávající MSP a její délka by odpovídala délkám ucelených vlaků. Podle zdroje (17) by provozní kapacita měla dosáhnout výše 34 přeložených vlaků týdně. Skladová kapacita by měla dosáhnout výše 1 500 TEU za předpokladu, že v terminálu budou uchované pouze stohovatelné PJ v pěti vrstvách. Hodnota skladové kapacity se výrazně snižuje uchováváním návěsů a VN na místech vyhrazených pro uchování PJ. Pokud by čtenáře zajímal možný počet skladovaných návěsů v terminálu, necht' si výše uvedenou hodnotu skladové kapacity vydělí číslem 10, protože silniční návěs přibližně odpovídá dvěma jednotkám TEU a není stohovatelný. Za předpokladu, že z celkového počtu překládaných PJ tvoří 65% podíl nestohovatelné PJ, pak reálná skladová kapacita terminálu K_R se snižuje na hodnotu danou vztahem 10.

$$K_R = K_N \cdot p_N + \frac{1}{N_V} \cdot K \cdot p_S [\text{TEU}] \quad (10)$$

$$K_R = 1\,500 \cdot 0,35 + \frac{1}{5} \cdot 1\,500 \cdot 0,65 = 720 \text{ TEU}$$

kde: K_R – reálná skladová kapacita terminálu [TEU], K – kapacita terminálu [TEU], N_V – počet vrstev skladovaných stohovatelných PJ [vrstva], p_N – poměr nestohovatelných jednotek TEU [-], p_S – poměr stohovatelných jednotek TEU [-].

Zmiňovaná hodnota podílu stohovatelných a nestohovatelných PJ byla určena pozorováním a vzhledem ke konkurenční výhodě ČD-DUSS Terminálu spočívající v překládce SN a VN je tato hodnota reálná. Při provozních výkonech 34 vlaků týdně a průměrné obsazenosti vlaků ve výši 45 TEU/vlak, je možné vyčíslit roční obrat OR jednotek TEU podle vztahu 11.

$$O_R = K_P \cdot o \cdot N_{TEU} \cdot N_t \cdot s \quad [TEU] \quad (11)$$

$$O_R = 34 \cdot 0,75 \cdot 68 \cdot 52 \cdot 0,98 = 88\,364 \text{ TEU}$$

kde: O_R – roční obrat jednotek [TEU],
 K_P – provozní kapacita terminálu [přeložených vlaků/týden],
 o – průměrná obsazenost na vlcích [-],
 N_{TEU} – průměrný počet jednotek TEU na vlaku [TEU],
 N_t – počet týdnů v roce [-],
 s – vliv dnů pracovního volna [-].

Tento objem se z hlediska délky uchování jednotek TEU v terminálu se podle pozorování a odhadu autorů dělí v poměru:

- 30 % jednotek TEU se přeloží ihned po příjezdu do terminálu a následně jej zase opustí,
- 40 % jednotek TEU se v terminálu uchová maximálně tři dny,
- 20 % jednotek TEU se v terminálu uchová maximálně šest dnů,
- 10 % jednotek TEU se v terminálu uchová maximálně devět dnů.

Denní obrat PJ je určen hodnotou obratu ročního (1/360). Tab. 5 zobrazuje kapacitní využití MSP s ohledem na skutečnosti uvedených v této části.

Tab. 5: Skladová kapacita terminálu při daných provozních výkonech

Počet jednotek TEU							
výkon		okamžitý odvoz	uchování jednotek			uchované jednotky TEU celkem	reálná skladová kapacita
roční	denní		do 3 dnů	do 6 dnů	do 9 dnů		
88 364	245	74	294	294	221	809	720

Zdroj: autoři

V tomto modelovém případě se ukazuje, že skladová kapacita je výraznou omezující podmínkou pro stanovení provozní kapacity. Počet uchovaných jednotek TEU by pochopitelně neměl být vyšší nebo roven reálné skladové kapacitě. Je však nutné brát ohled na skutečnost, že dílčí hodnoty nejsou stanoveny na základě reálných podkladů a ke změně využití skladové kapacity dochází skokově podle určeného časového období. Výsledek i přesto vykazuje jistou vypovídající schopnost – při provozních výkonech 34 vlaků týdně bude stále nutné motivovat zákazníky k včasnému vyzvednutí své PJ. Výsledek ukazuje na skutečnost, že provozní kapacita je značnou měrou limitována skladovou kapacitou terminálu. ČD-DUSS Terminál bude nucen prostřednictvím sazeb za skladování PJ motivovat

dopravce k jejich včasnému vyzvednutí. Taková motivace může např. spočívat v tom, že sazby za skladování nestohovatelných PJ budou v čase progresivně růst. Pokud jsou výpočty správné a motivující zpoplatnění dostatečně neuvolní skladovou kapacitu, na provoz terminálu to může mít dokonce takový vliv, že zde ve skutečnosti nebude možné odbavit až 34 ucelených vlaků týdně. Při uvažovaných výkonech by pro tento modelový příklad bylo uspokojivé, kdyby skladová kapacita byla na úrovni 1 700 TEU.

Shrnutí provozně-ekonomické analýzy

ČD-DUSS Terminál je společností, která nevykazuje nijak velký zisk, avšak na základě nízkého zadlužení podniku – tedy vysoké běžné likvidity, stabilní doby obratu pohledávek, trendu vývoje nedoprovázené KP a strategii spol. ČD Cargo je možné tvrdit, že ČD-DUSS Terminál dokáže fungovat jako samostatný právní subjekt bez finanční podpory své “matky“. Je nutné brát v úvahu historii nedoprovázené KP v ČR, která byla započata právě ve sledovaném terminálu na konci roku 2006. Hned následující rok bylo hospodaření podniku ziskové.

Podnik, díky finančním rezervám, ustál nepříjemné období hospodářského poklesu a vrací se zpět k ziskovému hospodaření. Vnější okolí podniku však i nadále vykazuje značnou nejistotu do budoucna. Zdá se, že od roku 2012 lidé v ČR tíhnou ke spotřebě nezbytných věcí, proto se propad ve výběru DPH projevil jen ve zvýšené sazbě.

Co se vnějšího okolí podniku dále týká, autoři považují za závažnou tu skutečnost, že zaměstnanci celního úřadu nejsou ochotni přijet do terminálu za účelem proclení zboží a tím vykázat státu zisk v řádu stovek tisíc Kč za proclení zboží v jednom kontejneru. V zahraničí je běžnou záležitostí, že ve VLC proclívají zboží přímo na místě za účelem zkvalitnění zákaznického servisu, a protože na rozdíl od úředníků v ČR vědí, že tak podpoří mj. i sami sebe a svoji práci.

Poměrně složitý a dlouhý proces k získání dotace s nejistým výsledkem může vést až k demotivaci a ustoupení podniku od podání žádosti o dotaci.

Od března roku 2013 se v souvislosti s tvorbou nových linek KP ukazuje, že se čím dál více počítá se zapojením záložního MP do provozu. Této skutečnosti je nutné věnovat pozornost, jelikož ČD-DUSS Terminál musí být schopen garantovat svým zákazníkům určitou kvalitu služeb za jakýchkoli okolností. Tzn., že v případě poruchy primárního MP by jej měl zastoupit záložní MP, aniž by došlo k výraznému zpoždění výchozího vlaku.

ZÁVĚR

Pro příp. rozšíření linek vlaků KP je samozřejmostí, že kapacita příslušných železničních tratí musí být schopna další vlaky pojmout. Její zkoumání či výpočet však není předmětem této práce. Jednou z možností, jak přispět k dalšímu rozvoji Lovosického terminálu, je prodloužení MSP. V tomto ohledu je terminál ovlivňován mnoha vnějšími vlivy, které v současné době znemožňují udělení povolení o umístění stavby. Jedná se především o nedostatečné silniční napojení od dálnice D8, díky čemuž silniční nákladní vozidla jsou zdrojem nebezpečí a znečištění v některých obydlených oblastech Lovosic. Přidáním nového

úseku do sítě (příp. zvýšením propustnosti přetíženého úseku) je podle tzv. Braesova paradoxu možné zhoršit situaci na síti jako celku. Důvodem je zvýšení atraktivity nového úseku, čímž může dojít k přetížení některého z „napájecích“ úseků. (29) Tuto skutečnost lze aplikovat i na situaci v oblasti Lovosic po dostavbě dálnice D8, která si možná vyžádá výstavbu dálničních přivaděčů a to je plně v gesci Ředitelství silnic a dálnic, s.o. Existence obdobných terminálů má pozitivní význam na celou společnost z hlediska životního prostředí, bezpečnosti na silničních a dálničních tazích apod. Tyto skutečnosti však studie EIA a účastníci územního řízení nezohledňují. Tím, že ČD Cargo nebylo uděleno povolení o umístění stavby, možná pominula doba, kdy spol. ČD Cargo byla ochotna hradit část nákladů na výstavbu MSP, protože nyní, v roce 2013, kdy ČD Cargo hrozí insolvence, redukuje pracovní místa a rozprodává svůj majetek, může být ohroženo i samotné financování projektu. (22) Prodloužení MSP je z technického, technologického a finančního hlediska reálné. Prostorové rozšíření terminálu je vzhledem k reálným podmínkám jedinou možností vedoucí ke zvýšení provozní kapacity. S tím souvisí další navýšení počtu zaměstnanců, především na MSP, a pořízení MP, který by sloužil výhradně jako technická záloha a nebyl by nasazován do provozu. Z toho důvodu není nutné, aby byl zakoupen jako nový.

Prodloužení MSP je výhodné z hlediska změny technologie překládky ucelených vlaků, což představuje zjednodušení provozu terminálu a přispěje k rychlému přeložení vlaku tím, že bude možné odbavit ucelené vlaky o délce 600 m a 610 m. Doba obsazení koleje č. 605 příp. 603 bude oproti současnému stavu nižší, ale v důsledku provádění nezbytných technologických úkonů končících a výchozích vlaků na těchto kolejích nikterak výrazně. Jedinou možností, jak zkrátit dobu pobytu vlaků na kolejích č. 605 a 603 je využít staniční zálohy ze ŽST Lovosice a technologické úkony končícího a výchozího vlaku provést v ŽST Lovosice. To je však „krok zpět“, protože jednou z výhod prodloužení MSP je snížení nákladů na provoz staniční zálohy (posunovací lokomotivy nezávislé trakce). Její využití v terminálu bude přípustné pouze pro připojování a odpojování železničních vozů k tranzitním Nex vlakům se zpracováním. Značným omezujícím faktorem provozní kapacity terminálu je jeho skladová kapacita i přesto, že prodloužením MSP dojde ke zvýšení skladové kapacity o 300 TEU. Další zkracování doby pobytu vlaku v terminálu proto nemá zásadní význam. Možným řešením je zavedení progresivního zpoplatnění za skladování nestohovatelných PJ.

POUŽITÁ LITERATURA

- (1) ŠIROKÝ, Jaromír. *Progresivní systémy v kombinované přepravě*. První vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2010. ISBN 978-80-86530-60-4.
- (2) NOVÁK, Jaroslav, Václav CEMPÍREK, Ivan NOVÁK a Jaromír ŠIROKÝ. *Kombinovaná přeprava*. druhé rozšířené vydání. Pardubice: Institut Jana Pernera, o.p.s., 2010. ISBN 978-80-86530-59-8.
- (3) Intermodalhandling: Increasing productivity, saving the environment. [online]. [cit. 2012-03-13]. Dostupné z: <http://www.kalmar.cz/doc/kontejnery/kalmar-reachstacker-pro-intermodalni-manipulaci.pdf>

- (4) WEIDEMANN, Hans-Jürgen a Michael BAIER. Technologie kombinované nákladní dopravy: Jak mohou být silnice po celé Evropě efektivně a prospěšně odlehčeny?. [online]. [cit. 2012-10-13]. Dostupné z: http://edice.cd.cz/edice/IZD/izd8_05.pdf
- (5) Česká republika. Zákon o daních z příjmů. In: Zákon č. 586/1992 Sb., o daních z příjmů. 2012. Dostupné z: <http://business.center.cz/business/pravo/zakony/dprij/prilos3.aspx>
- (6) Státní správa zeměměřičství a katastru: Geoportál ČÚZK. [online]. [cit. 2012-10-13]. Dostupné z: <http://geoportal.cuzk.cz>
- (7) Kombiverkehr. Kombiverkehr [online]. [cit. 2012-10-13]. Dostupné z: www.kombiverkehr.de
- (8) Bohemiakombi s.r.o. Bohemiakombi s.r.o. [online]. [cit. 2012-10-13]. Dostupné z: <http://www.bohemiakombi.cz/>
- (9) NOVÁK, I. CZ INTERMODAL 2010 : Současný stav a podpora kombinované dopravy v ČR. In ŠIROKÝ, J. CZ INTERMODAL 2010 : Trendy intermodality v Evropě. první. Pardubice : Institut Jana Pernera, o.p.s., 2010. s. 120. ISBN 978-80-86530-66-6.
- (10) ČD Cargo, a.s.: Výroční zprávy. ČD Cargo, a.s. [online]. [cit. 2012-10-13]. Dostupné z: <http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocní-zpravy/-4103/>
<http://www.cdcargo.cz/cd-cargo/profil-spolecnosti/vyrocní-zpravy/-4103/>
- (11) DeutscheBahn: 2011 Annual Report. DeutscheBahn [online]. 2012 [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: http://www1.deutschebahn.com/file/2350466/data/2011_gb_dbkonzern_en.pdf
- (12) Ministerstvo dopravy: Ročenky dopravy. Ministerstvo dopravy [online]. [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/rocenky.htm>
- (13) Nízká podpora ze strany státu je minimálně zářející. Dopravní noviny [online]. 2012 [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: <http://www.dnoviny.cz/kombinovana-doprava/nizka-podpora-ze-strany-statu-je-minimalne-zarazejici>
- (14) KUBA, Martin. Reportáž: Události ČT. TV, ČT 1, 21. července 2012, 19:08
- (15) KOŽENÁ, Marcela. UNIVERZITA PARDUBICE. *Podniková ekonomika pro kombinovanou formu studia*. První vydání. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2009. ISBN 978 – 7395 – 159 – 7.
- (16) JUSTICE. Obchodní rejstřík a sbírka listin [online]. [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik-dotaz?dotaz=%C4%8Dd+duss>
- (17) Interní materiály spol. ČD-DUSS Terminál a.s.
- (18) Bílá kniha EU o dopravě. BusinessInfo [online]. 2011 [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/bila-kniha-eu-o-doprave-5164.html>
- (19) MESTSKÝ ÚRAD LOVOSICE. *Územní plán Lovosice: Odůvodnění Návrhu územního plánu*. Lovosice, 2012. Dostupné z: http://www.meulovo.cz/vismo/fulltext.asp?hledani=1&id_org=8770&query=Od%C5%AFvodn%C4%9Bn%C3%AD+N%C3%A1vrhu+%C3%BAzemn%C3%ADho+pl%C3%A1nu+&submit=Vyhledat
- (20) Zákon č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). [online]. [cit. 2012-10-14]. Dostupné z: <http://www.tzb-info.cz/pravni-predpisy/zakon-c-183-2006-sb-o-uzemnim-planovani-a-stavebnim-radu-stavebni-zakon>
- (21) EIA v Lovosicích? Jak kdy. *Litoměřický deník* [online]. 2008 [cit. 2013-01-13]. Dostupné z: http://litomericky.denik.cz/zpravy_region/20080806eia.html

- (22) I.DNES.cz [online]. 2012 [cit. 2013-04-03]. Dostupné z:
http://ekonomika.idnes.cz/hlavnim-problemem-resortu-dopravy-je-cd-cargo-tvrdi-dobes-p3c-/ekonomika.aspx?c=A121202_161642_ekonomika_ert
- (23) Zákon č. 16/1993 Sb., o dani silniční. [online]. [cit. 2013-03-31]. Dostupné z:
<http://www.ucetnictvi.paysoft.cz/zakon-o-dani-silnicni/>
- (24) HDP 2013, vývoj HDP v ČR. *Kurzy.cz* [online]. 2013 [cit. 2013-03-14]. Dostupné z:
<http://www.kurzy.cz/makroekonomika/hdp/>
- (25) EHRENBERGER, Luděk a Tomáš TÓTH. Vědeckotechnický sborník ČD č. 30/2010: PROBIS – provozně-obchodní systém ČD Cargo, a.s. [online]. 2010, 7 stran [cit. 2013-03-27]. Dostupné z: <http://www.cd-rail.cz/VTS/CLANKY/vts30/3006.pdf>
- (26) Vyhláška č. 341/2002 Sb. o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 182/2011 Sb. [online]. [cit. 2013-04-02]. Dostupné z:
http://www.mdcz.cz/cs/Legislativa/Legislativa/Legislativa_CR_silnicni/silnicni-doprava.htm
- (27) Terbergtrucks and terminaltractors on t' Biglorryblog. (I'm in Leeds thouknows..). Commercial Motor [online]. 2008 [cit. 2013-04-03]. Dostupné z:
<http://www.commercialmotor.com/big-lorry-blog/terberg-trucks-and-terminal-tr#UVxEdzdBqt8>

Príspevek vznikl za podpory řešení projektů TA01030425 „Vytvoření prostředí pro provoz progresivních horizontálních technologií překládky mezi silniční a železniční dopravou“, CZ.1.07/2.3.00/20.0226 „Podpora sítě excelence výzkumných a akademických pracovníků v oblasti dopravy DOPSIT, CZ.1.07/2.2.00/15.0352 „Inženýrské vzdělávání jako interakce teorie a praxe“ a CZ.1.07/2.4.00/17.0107 Podpora stáží a odborných aktivit při inovaci oblasti terciárního vzdělávání na DFJP a FEI Univerzity Pardubice.



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY



OP Vzdělávání
pro konkurenceschopnost

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ