

JAK UŠETŘIT PŘI EXPORTU: NALOŽTE KAMION NA VLAK

DÍKY KOMBINOVANÉ DOPRAVĚ MŮŽETE PŘI VÝVOZU ZBOŽÍ DO ZAHRANIČÍ UŠETŘIT AŽ TŘETINU NÁKLADŮ NA PŘEPRAVU.

Vojtěch Kolář
vojtech.kolar@economia.cz

Stále více využívají české firmy pro export zboží takzvanou kombinovanou dopravu. Mezi českými překladišti a evropskými přístavy je každý rok přepraveno o několik desítek tisíc kontejnerů více a ještě dynamičtěji se rozvíjí kontinentální přeprava silničních návěsů po železnici v rámci Evropy. Příčinou je především cena kombinované dopravy, která může být až o třetinu nižší než přímá silniční přeprava. Vždy je ovšem potřeba počítat s dalšími náklady spojenými s navedením zboží do místa překládky a rozvozem zboží v cílové destinaci.

Kombinovaná doprava se vyplatí tím více, čím větší je přepravní vzdálenost. Minimálně by z ekonomického hlediska mělo jít o 600 kilometrů. Zásadní je přitom samozřejmě vyhovující infrastruktura železničních tratí a terminálů pro překládání zboží. V České republice je k dispozici 16 překladišť kombinované dopravy. Největší obrat kontejnerů má Česká Třebová, Praha-Uhřetěves, Mělník, Praha-Žižkov, Lovosice a Paskov u Ostravy. Přes tato překladiště jsou organizovány přepravy kontejnerů, výměnných nástaveb i silničních návěsů.

Dalším z předpokladů pro využívání kombinované dopravy je pravidelnost přeprav. „V kombinované dopravě platí, že čím pravidelnější jsou zásilky a čím větší je přepravovaný objem, tím spíše zákazník dosáhne na lepší cenu.“ vysvětluje Vladimír Fišer, jednatel společnosti Bohemiakombi. Při rozhodování exportérů, zda začít využívat kombinovanou dopravu, pak hrají roli i další faktory, jako jsou geografické překážky, poplatky spojené s využíváním komunikací v tranzitních zemích a tamní legislativní omezení přeprav po silnici.

Na sever Německa i do Řecka

„Z hlediska hlavních přepravních proudů v kombinované dopravě dlouhodobě dominuje vazba na severoněmecké přístavy Hamburk a Bremerhaven. Dále jsou provozovány linky kombinované dopravy do Rotterdamu, do středomořského přístavu Koper a novinkou loňského roku je relace z řeckého Pirea,“ uvádí mluvčí ministerstva dopravy Zdeněk Neusar.

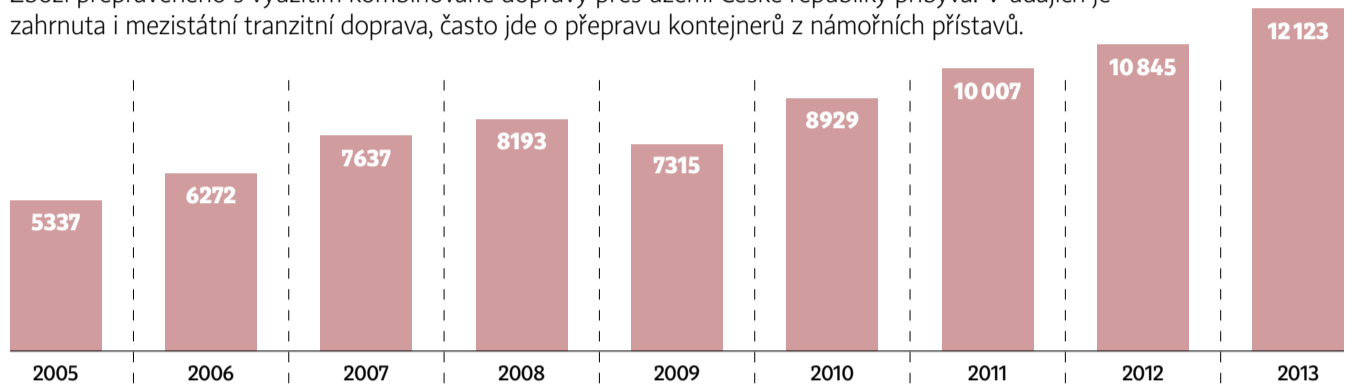
V kontinentální kombinované dopravě jsou provozovány otevřené linky do Hamburku-Billwerderu, Duisburgu, Rostocku a Terstu. Soukromé linky si pak nechávají provozovat velké výrobní společnosti, například Foxconn využívá přímou přepravu kontejnerových vlaků z Číny a Škoda Auto využívá železnici pro spojení mezi Mladou Boleslaví a ruskou Kalugou.

Kombinovaná doprava bývá někdy označována za pomalejší než přímá silniční doprava. I v tomto případě je potřeba vycházet z konkrétní trasy. V případě, že s kamionem jede jen jeden řidič, musí dodržovat zákonné přestávky a zásilka stojí. Kombinovaná doprava má v tomto ohledu navrch – u vlaku se strojvedoucí vymění na trase a zásilka pokračuje dál. Kombinovaná doprava je tak na delších vzdálenostech co do rychlosti srovnatelná s přímou přepravou po silnici.

Co se týká druhu zboží, vyplatí se přepravovat pomocí kombinované dopravy hlavně těžké věci, jako staveb-

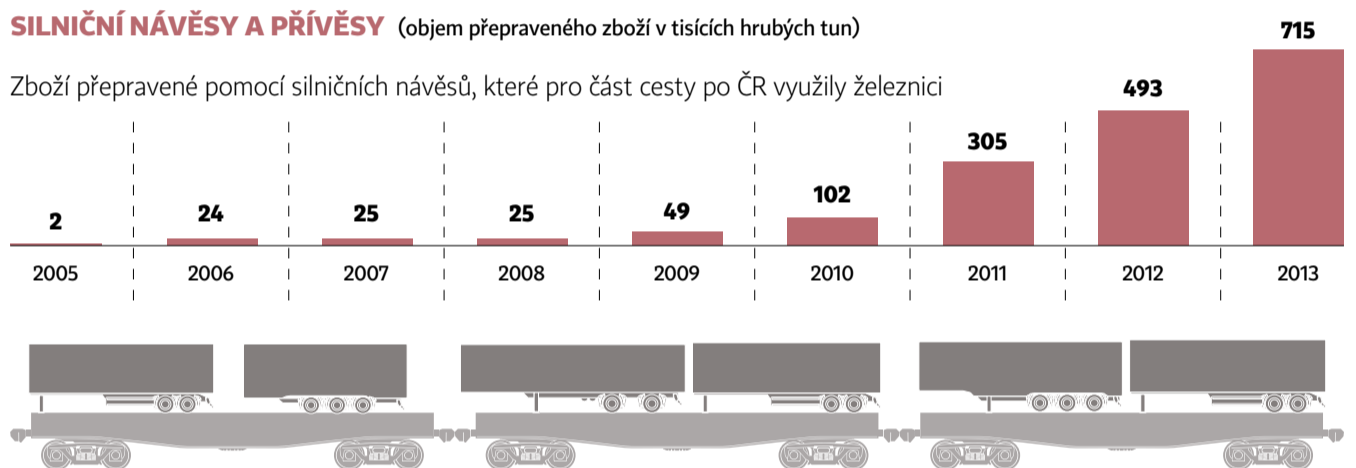
KOMBINOVANÁ DOPRAVA V ČR (v tisících hrubých tun)

Zboží přepraveného s využitím kombinované dopravy přes území České republiky přibývá. V údajích je zahrnuta i mezistátní tranzitní doprava, často jde o přepravu kontejnerů z námořních přístavů.



SILNIČNÍ NÁVĚSY A PŘÍVĚSY (objem přepraveného zboží v tisících hrubých tun)

Zboží přepravené pomocí silničních návěsů, které pro část cesty po ČR využily železnici



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR

niny, střešní krytiny či velké množství papíru. „Železnici se nevyhýbá ani vysoce hodnotné zboží, a to kvůli vyšší bezpečnosti. Od našich zákazníků víme, že počet narušení zásilek během přepravy s úmyslem zcizit zboží je v případě kombinované přepravy nižší než při přímé přepravě na silnici,“ říká Fišer z Bohemiakombi.

Z hlediska ceny je pak kombinovaná doprava nejzajímavější pro chemický průmysl. Přeprava ve velkých cisternách a tankových kontejnerech, které se prázdno vrací k výrobci po železnici, vychází nákladově výrazně příznivěji než v případě silniční dopravy.

Na českých překladištích se platí až třikrát více

Jedním z hlavních důvodů, proč kombinovaná doprava není v České republice využívána ve větší míře, jsou vysoké ceny, které musejí dopravci platit v překladištích. Zatímco v Německu za přeložení jednoho návěsu zaplatí okolo 20 eur, na českých terminálech se běžně platí v přepočtu i 45 eur. Důvod je jasný. Pře-

kládky se až na jedinou výjimku v Lovosicích uskutečňují na soukromých železničních vlečkách, což přechod zásilek mezi dvěma dopravními obory neúměrně prodražuje.

Snížení cen překládky a zároveň další rozvoj kombinované přepravy na českém území by přinesly investice do budování železniční infrastruktury a překladišť, která v mnoha ohledech nesplňují požadavky evropské dohody o nejdůležitějších trasách mezinárodní kombinované dopravy. Ministerstvo dopravy v návaznosti na program EU Connecting Europe Facility připravuje finanční podporu na výstavbu nových a modernizaci stávajících překladišť. Dotace by mohly pokrýt investice až z 80 procent. „Mimo to se chceme soustředit na zvyšování kapacity sítě a zlepšování stavu tratí důležitých pro nákladní dopravu. Máme k dispozici poměrně významné prostředky z Operačního programu Doprava 2 určené pro železnici,“ vyjmenovává plány ministerstva dopravy mluvčí Neusar.

Šance pro exportéry

Nizozemci mají obchodování v genech

Marcela Honsová
marcela.honsova@economia.cz

Při téměř poloviční rozloze oproti Česku má Nizozemsko nesrovnatelně větší obchodní schopnosti, dané už historicky. Například v 16. století se padesát procent světového obchodu uskutečňovalo přes Rotterdam a Antverpy, které byly považovány za překladiště světa. A v 17. století se v této zemi hovořilo o zlatém věku byznysu, protože se Nizozemsko stalo námořní obchodní velmocí a hlavním obchodním centrem světa. Takové tradici může Česko jen těžko konkurovat, přesto je Nizozemské království naším desátým nejvýznamnějším obchodním partnerem. Loni představoval český vývoz do Nizozemska 98 miliard korun.

Čeští výrobci mají možnost prodat své výrobky a služby na míst-

Příklady firem s českou tradicí, které uspěly v Nizozemsku

Linet – vyrábí nemocniční lůžka.

Unicorn Systems – dodavatel informačních systémů a řešení z oblasti informačních a komunikačních technologií.

Boltjes International – úspěšný výrobce trubkových systémů.

Škoda Auto – automobilka v Nizozemsku nabízí také speciální edice svých modelů.

Celkem loni vyvezly české firmy do Nizozemského království zboží za 98 miliard korun, v roce 2013 to bylo za 87 miliard.

ním trhu za předpokladu dodržení vysoké kvality a konkurenční ceny. Logicky by tak Nizozemsko mohlo a mělo být cílem pro české firmy, které se již etablovaly v Německu nebo v jiných západoevropských zemích.

Čeští exportéři jsou na nizozemském trhu tradičně úspěšní v oblasti energetiky, informačních a komunikačních technologií, dopravních prostředků a potravinářství. Prosazují se ale i v odvětvích, jako jsou optika, farmaceutika, sklo, chemie a zdravotnická technika.

Loni v červnu zahájila v Haagu svoji činnost Česko-nizozemská obchodní komora (Czech Dutch Chamber of Commerce – CDCC). Jejím hlavním cílem je všestranná podpora obchodních a investičních vztahů.

„Dalším cílem je vytvořit prostředí k rozvoji těchto kontaktů včetně společenských a budova-

ní image Česka v Nizozemsku jako vysoce rozvinuté evropské země,“ doplňuje předsedkyně CDCC Vladimíra Chýská.

V obchodování pomáhají semináře
Nyní dostává komora týdně až deset dotazů od českých exportérů, kteří hledají především nové obchodní partnery a distribuční síť na odbyt svých produktů. Ale často se prý ptají i na to, jak založit obchodní společnost v Nizozemsku, jaká jsou daňová a pracovní právní pravidla a podobně. Výjimkou nejsou ani otázky na celní povinnosti při obchodování s Karibikem, kde má Nizozemsko svá teritoria.

Vzhledem k tomu, že spoluzakladatelkou komory je Kateřina Velišková, která v Nizozemsku žije 14 let, dostávají české firmy velice fundované odpovědi. „Při komplexních či specifických dotazech

předáváme kontakt přímo na odborníka, který je členem CDCC a je připraven poskytnout zájemci detailní odborné poradenství,“ uvádí Velišková.

Zatímco v Praze působí Nizozemsko-česká obchodní komora už od roku 1992, je jasné, že Česko-nizozemská obchodní komora v Haagu se po prvním roce existence vlastně teprve rozvíjí. Členskou základnu tvoří hlavně nizozemské a britské firmy. „Dle našeho názoru čeští podnikatelé, a to nejenom v Nizozemsku, podceňují sílu networkingu (vytváření sítě kontaktů, pozn. red.). Nizozemci jsou velmi zdatní světoví obchodníci a my se můžeme od nich mnohým obchodním dovednostem přiučit. Networking v Nizozemsku je jedním z faktorů pro úspěšné obchodování a podnikatelé se zde účastní mnoha akcí, seminářů a podobně,“ uvádí Vladimíra Chýská. A dodává,

Vladimír Fišer, jednatel společnosti Bohemiakombi

DÍKY CENĚ SE KOMBINOVANÁ DOPRAVA ZBOŽÍ BUDE FIRMÁM VYPLÁCET ČÍM DÁL VÍCE

Vojtěch Kolář

vojtech.kolar@economia.cz

Před pár lety nechtěli silniční dopravci o kombinované dopravě vůbec slyšet a považovali ji za konkurenci. Dnes vidí, že poslat zboží na část cesty po železnici se může vyplatit i jim, říká Vladimír Fišer, jednatel společnosti Bohemiakombi. Ušetřit za přepravu zboží tak mohou i exportéři.

Bohemiakombi je jedním z největších operátorů kontinentální kombinované dopravy v České republice. Prostřednictvím systému ucelených vlaků nabízí alternativu k tradiční přímé silniční dopravě. V současné době firma operuje na třech hlavních přepravních linkách: Ostrava–Lovosice–Duisburg, Ostrava–Lovosice–Hamburk a Ostrava–Terst. Přestože objemy zboží přepraveného pomocí kombinované dopravy nejsou dosud příliš vysoké, jejich podíl na celkovém počtu přeprav stále roste a Vladimír Fišer očekává ještě výraznější nárůst.

HN: Zvýhodňuje nějak český stát kombinovanou dopravu?

Pro kombinovanou dopravu zde existuje výjimka ze zákazu jízdy po silnicích o svátcích a víkendech. Dalším zvýhodněním je osvobození od silniční daně podle počtu jízdy, které souprava vykoná. V roce 2009 také ministerstvo dopravy vypsaló výzvu, jejímž prostřednictvím dotovalo nákup přepravních jednotek pro kombinovanou dopravu, jako jsou tankové kontejnery, výměnné nástavby a intermodální návěsy. Díky tomu výrazně stoupl počet přeprav intermodálních návěsů (uzpůsobených pro snadné překládání ze silnice na vlak, pozn. red.) a meziročně se jejich růst pohyboval v rozmezí 40 až 60 procent. V současnosti se na ministerstvu dopravy opět připravuje přímá finanční podpora kombinované dopravy v podobě dotací na nákup přepravních jednotek.

HN: České firmy nejsou ochotné investovat do potřebné techniky bez dotací?

Přemluvit silničního dopravce, že kombinovaná doprava a investice do techniky mají budoucnost,

“

Pro kombinovanou dopravu existuje výjimka ze zákazu jízdy po silnicích o svátcích a víkendech. Dalším zvýhodněním je osvobození od silniční daně podle počtu jízdy, které souprava vykoná.



Foto: Vojtěch Kolář

je velmi těžké. Právě proto vidím smysl v popularizaci kombinované dopravy mezi firmami, které by ji mohly využívat.

Silniční dopravci a speditéři nechtěli před pár lety o kombinované dopravě ani slyšet, a vnímali ji dokonce jako konkurenci. Dnes, když vidí, jaký problém je sehnat spolehlivého řidiče, jaké komplikace přináší minimální mzda v Německu a jak se placení mýtného rozšiřuje na další a další silnice po celé Evropě, začínají chápat, že kombinovaná doprava je pro ně do budoucna řešením.

HN: Jak moc je u nás kombinovaná doprava využívána a pro jaký druh přeprav se nejvíce používá?

Kombinovaná doprava je u nás stále okrajovou záležitostí. Nejvíce je využívána pro přepravu, které jsou pravidelné, třeba v situacích, kdy je přeprava součástí nějakého výrobního procesu. Pokud má ale silniční

doprovce přepravu bez jakýchkoliv pravidelností, může je jen těžko napasovat na těch několik linek, které má v České republice k dispozici. Zajímavé to je pro dopravce ve chvíli, kdy se linky kryjí s hlavním směrem jeho přeprav.

HN: Proč není kombinace různých druhů dopravy využívána ve větší míře?

České podmínky nejsou příliš nakloněné kombinované dopravě. V České republice totiž můžete mít zcela legálně silniční soupravu o hmotnosti až 48 tun. To je i jeden z důvodů, proč u nás kombinovaná doprava téměř není využívána pro vnitrostátní přepravu. Nebudují se ani terminály na veřejné infrastruktúře. Jen Lovosice jsou výjimkou. V okolních zemích jsou podmínky více nastavené pro využívání kombinované dopravy. V Německu, Rakousku a na Slovensku je maximální povolená hmot-

nost soupravy 40 tun, pokud ale souprava jede do terminálu kombinované dopravy nebo z něj, může mít hmotnost až 44 tun. Tyto čtyři tuny navíc mohou být pro dopravce jedním z důvodů, proč využít kombinovanou dopravu.

HN: Jaké další faktory rozhodují o tom, že firma zvolí kombinovanou dopravu?

Plánování přepravy je potřeba vidět ve všech souvislostech, protože kombinovaná doprava má i svá rizika a nevýhody. Příkladem může být nedávná stávka strojvedoucích v Německu. Jde sice o ojedinělý případ, ale i tak hraje důležitou roli. Silniční dopravci totiž mají často smlouvy, kde jsou těžce penalizováni za pozdní dodávku. Pokud dojde k nepředvídatelné situaci na silnici, například se porouchá tahač, může vždy dopravce poslat záložní kamion. Pokud však zůstane zásilka kvůli stávce na vla-

Vladimír Fišer (59)

Absolvent Vysoké školy dopravy a spojů v Žilině strávil většinu svého profesního života v Československých a posléze Českých drahách. Začínal coby výpravčí vlaků a díky získaným zkušenostem z řízení železničního provozu se vypracoval až na manažerské pozice a později působil v odboru strategie generálního ředitelství Českých drah. Od roku 1998 je jednatel společnosti Bohemiakombi. Obchodní aktivity společnosti orientuje především na nabídky služeb železnice silničním dopravcům. Pod jeho vedením společnost Bohemiakombi jako první v České republice zaváděla kontinentální linky kombinované dopravy s pravidelnými přepravami silničních návěsů po železnici.

ku, nemá šanci se k zásilce dostat. Přímá silniční doprava je v tomto směru flexibilnější.

HN: Jakým směrem se bude kombinovaná doprava vyvíjet v příštích letech?

Evropská dopravní politika míří tímto směrem, a kombinovaná doprava má proto světlou budoucnost. V roce 2013 byla přijata nová směrnice EU, která se zasazuje o to, aby po devíti hlavních evropských nákladních koridorech mohly jezdit vlaky dlouhé 740 metrů. V současnosti jsme limitováni délkou 600 metrů, někde i kratší, a tento krok by vedl ke zvýšení kapacity vlaků nejméně o 23 procent. Jestliže už dnes je kombinovaná doprava se započtením svozu a rozvozu zboží levnější, než je přímá přeprava po silnici, ve chvíli, kdy se podaří tuto směrnici naplnit, se dostaneme k ještě větší ekonomické výhodnosti kombinované dopravy.

že je to investice do rozvoje firmy, nalezení nových obchodních příležitostí, obchodních partnerů nebo i zaměstnanců.

Nizozemci jsou velmi pragmatičtí

V otázce, zda má v Evropské unii vůbec smysl zakládání podobných obchodních komor, zda vůbec české firmy potřebují v Evropě pomoc při vývozu, má předsedkyně CDCC jasno. Podle ní pomáhají lokální obchodní komory firmám orientovat se v oblasti obchodních zvyklostí, které se v EU samozřejmě liší, a připravují tak k snazšímu podnikání českých byznysmenů v zahraničí. „Češi jsou typicky velmi technicky a matematicky zdatní, to se samozřejmě velmi cení, ale je to pouze jeden z faktorů úspěšného exportu,“ uvádí Vladimíra Chýská.

Její kolegyně Kateřina Velišková dodává charakteristiku nizozemských byznysmenů, kteří jsou

podle ní při jednání velmi přímí, očekávají korektní a velmi profesionální přístup, plnění závazků a výbornou kvalitu dodaných služeb a výrobků. „Jsou také velmi pragmatičtí a otevření novým obchodním příležitostem,“ míní Velišková.

Aktuálně se nizozemský export na HDP země podílí více než 80 procenty, a Nizozemsko je tak pátým největším světovým exportérem. České firmy by při vzájemných stycích měly mít stále na paměti, že nizozemští byznysmeni jsou pro ně ojedinělým zdrojem know-how ve vývozu i dovozu. Nizozemsko je pro české exportéry důležitým teritoriem z pohledu jeho vnitřního trhu vzhledem k téměř 17 milionům obyvatel, ale i s ohledem na možnost reexportů.

Podle Romana Holého, zodpovědného za obchodně-ekonomickou problematiku na českém

velvyslanectví v Haagu, čeká nizozemskou ekonomiku letos ve srovnání s loňskem možná až dvojnásobný růst.

„Export poroste, ale, a to je velmi důležité a zajímavé pro české firmy, import ještě více,“ uvádí Holý. K charakteristice provázanosti Nizozemska s Českem ještě dodává známý fakt, že nizozemské zákony a výhody pro správu svých daní využívají také české společnosti jako třeba PPF, KKCG nebo Linet. Odhady o tom, kolik peněz tímto způsobem české firmy ušetří, respektive o kolik přichází Česko na daních, se různí. Reálně jsou částky od desítek miliard korun až po stovku.

„Ovšem nesmíme zapomenout, že Nizozemsko nabízí firmám vzdělanější pracovní sílu, sociální a ekonomickou stabilitu, ochranu investic a už vzpomínané tradice,“ míní Holý.

Přístav
Nizozemsko je pro české podniky důležité také kvůli možnosti reexportu zboží do dalších zemí. Na snímku je přístavní město Rotterdam.

Foto: Shutterstock

