

„Národní“ nákladní dopravci ustupují v evropské železniční nákladní dopravě novým dopravcům

Převzato z RailFreight.com

Státní společnosti hrají v evropské železniční nákladní dopravě stále menší a menší roli. Noví dopravci vstupující na trh se ukazují jako plnohodnotní konkurenti. Současně internacionalizace provozu znamená, že státní společnosti mezi sebou soutěží i přes hranice.

Trh s nákladní železniční dopravou v 20. letech 21. století vypadá zásadně jinak než ten před dvěma desetiletími. Stávající představitelé už nehrají vedoucí roli – tu mají mnohé (daleko menší) soukromé firmy.

Uprostřed problémů železniční nákladní dopravy zůstávají stabilní víceméně jen soukromé společnosti. Národním (=státním) provozovatelům nákladní dopravy se nedaří zajistit si místo na scéně.

Podívejte se například na grafy níže. V roce 2021 ztratili stávající národní dopravci (dominantní železniční nákladní společnost v zemi, často státní) svůj většinový podíl na trhu v celé Evropě. Konkurenti, ať už vstupující na železniční trh jako domácí firmy nebo zahraniční dopravci přebírají vedení. Tento trend trvá už dlouho.

Z 95 % na 49 %

Příkladem je Německo. Federální agentura shromažďuje data o podílech na trhu železniční nákladní dopravy od roku 2002. Na začátku sběru dat byla státní společnost DB Cargo nepopiratelným lídrem trhu. V roce 2024 vypadala situace úplně jinak. Nestátní konkurence již držela podíl ve výši 61% přepravních výkonů. A jde o trend, kde se neočekává, že by se brzy obrátil. Domácí dopravci podnikají po celé Evropě, ale zejména DB Cargo muselo kvůli rozhodnutím EU o konkurenčním právu omezit svou činnost. Jiný významný národní dopravce, PKP Cargo, je stále ještě v procesu restrukturalizace, což by mohlo uvolnit místo i dalším účastníkům železničního dopravního trhu. Nicméně druhá jmenovaná firma dosáhla určitého úspěchu, když v srpnu 2025 zvýšila svůj podíl na trhu o více než procentní bod oproti červenci.

Vyšší míra flexibility mezi soukromými společnostmi může být rozhodujícím faktorem ve vývoji trhu. Trh s nákladní dopravou se odklání od tradičního zboží, jako je přeprava ucelených vlaků s hromadným nákladem a směřuje k intermodální dopravě. Zde například soukromý provozovatel PCC Intermodal získává největší podíl v Polsku. Překonal tak PKP Cargo i zahraničního konkurenta DB Cargo Polska.

Pokrok společnosti Medway

Vzestup vertikálně integrovaných soukromých logistických společností může dále přimět národní provozovatele nákladní dopravy k dalšímu ústupu. Dramatickým příkladem je převzetí portugalského státního železničního nákladního dopravce CP Carga. V roce 2016 ho společnost MSC získala a přejmenovala ho na Medway.

Nyní Medway nastupuje i ve Španělsku. Státní společnost Renfe Mercancías se zbavuje většiny svých nákladních operací založením společného podniku s dceřinou společností MSC. Během deseti let se většina železničních nákladních operací na Pyrenejském poloostrově stala soukromou.

Očekává se, že Renfe Mercancías bude nadále provozovat strategické služby, ale převede své veškeré služby do společného podniku. Podobně se Rumunsko rozhodlo založit nového železničního nákladního

dopravce po bankrotu CFR Marfă. Použilo podobnou logiku, když uvedlo, že potřebuje veřejného operátora pro strategické operace.

Železniční nákladní doprava již nebude stejná

Budoucnost národních provozovatelů železniční nákladní dopravy může být právě tím, co zamýšlí MSCV či Rumunsko – budou se věnovat nekomerčním, ale strategickým pracím, jako jsou přepravy jednotlivých vozových zásilek či malých skupin vozů. Například plán restrukturalizace DB Cargo usiluje o pozici provozovatele pro komerčně životaschopné mezinárodní operace, například intermodální operace. Současně chce pokračovat v poskytování služeb s přepravou jednotlivých vozových zásilek, byť s využitím daleko menšího počtu seřaďovacích stanic, než nyní.

Je zřejmé, že role národních dopravců se mění. Soukromé firmy se ukazují jako konkurenceschopnější. Zda mají současní národní dopravci v budoucnu roli v komerčních operacích, to se teprve uvidí.