



Ucelený vlak před odjezdem

Argumenty hovoří pro kombinovanou dopravu

Cíl operátorů kombinované dopravy silnice – železnice je stále stejný: vytvářet podmínky pro přesun zásilek ze silnice na železnici. V 90. letech se to dařilo prostřednictvím doprovázené kombinované dopravy (ROLA), po vstupu Česka do Evropské unie je nahradily projekty linek s nedoprovázenou kombinovanou dopravou.



Překládka sedlového návěsu v Lovosicích

Přechod na železnici se musí vyplatit

Přeprava jednotlivých vozových zásilek po železnici se potýká s obrovskými problémy nejen v Česku, ale také v ostatních evropských zemích. Jednou z reálných možností, jak dostat na železnici jednotlivé zásilky a jak z nich vytvářet ucelené vlaky přepravující náklad na velké vzdálenosti, jsou kontinentální linky kombinované dopravy. Jedná se o velice dobré řešení pro Českou republiku, ať už jde o tranzitní dopravu, export nebo import. Připomeňme si, že kombinovaná doprava by měla být přitažlivá rovněž z ekologického hlediska a vyšší bezpečnosti přeprav. Rovněž je třeba vidět, že zásilky přepravované po železnici šetří silniční infrastrukturu.

„Jenže ekologie a bezpečnost zpravidla bohužel nebývají tím rozhodujícím faktorem. Každá firma se zcela logicky nakonec rozhodne pro řešení, které je pro ni ekonomicky výhodnější,“ tvrdí Vladimír Fišer, ředitel společnosti BOHEMIAKOMBI.

Silniční dopravce, který se rozhodne zásilky přepravovat kombinovanou dopravou, musí počítat s počátečními investicemi do technického vybavení a také s poněkud vyššími organizačními nároky, které kombinovaná doprava s sebou nese. Přímá silniční doprava je po organizační stránce přece jen snazší: jedna zásilka, jeden řidič, jeden kamion. V kombinované dopravě je nutné zajistit návaznosti, aby byl kamion v terminálu v předem stanoveném čase, neboť se musí respektovat jízdní řád vlaku. Zpoždění u nakládky zboží nebo cestou do terminálu může znamenat, že zásilka bude naložena do soupravy vlaku až následující den. Rovněž je nutné myslet na návaznosti v cílovém terminálu, kde zásilku

přebírá jiný řidič s tahačem a přepravuje ji k příjemci zásilky.

„Náročnost na organizační práce z pohledu silničního dopravce a dispečera je samozřejmě vyšší. Dopravní firmy to podstoupí pouze tehdy, pokud se jim přechod na železnici skutečně vyplatí,“ upozorňuje Vladimír Fišer. „Výhoda však spočívá mimo jiné také v tom, že silniční dopravce je schopen realizovat výrazně větší přepravní výkony s menším množstvím techniky a řidičů. Vyplatí se to rovněž v případě přechodného ekonomického útlumu, kdy dopravce méně bolí problém nevyužitých tahačů a nedostatek práce pro řidiče.“

18 000 návěsů v roce 2012

Společnost BOHEMIAKOMBI letos dále expandovala otevřením dvou nových linek s přepravou vyměnitelných návěsů. Návěsy se začaly přepravovat po železnici ve větším rozsahu teprve před čtyřmi lety, když Ministerstvo dopravy ČR poskytlo silničním dopravcům jednorázovou dotaci na pořízení intermodální techniky. Dopravci tuto dotaci využili především k nákupu intermodálních návěsů a z části tankových kontejnerů. Počet přepravovaných návěsů po železnici začal od té doby výrazně stoupat. Z 2500 návěsů v roce 2009 se dostal až na 18 000 v roce 2012.

Letošní nové linky, které BOHEMIAKOMBI provozuje, směřují z Lovosic do belgického Charleroi, kam jezdí vlak s 34 návěsy jednou týdně, a z italského Terstu do Ostravy (terminál Paskov), kam míří dva páry vlaků týdně. Na obou linkách jsou nasazovány železniční, „kapsové“ vozy, na nichž se přepravují intermodální návěsy.

„Ve druhém případě se nejedná jen o přepravu z Itálie do České republiky. Zásilky jsou transportovány především z Turecka po moři do Terstu, kde dochází k překládce na železniční kapsové vozy a k následné přepravě po železnici do Paskova. Odtud pak míří po silnici k jednotlivým zákazníkům u nás a v Polsku,“ vysvětluje Vladimír Fišer.

Za překládku platíme dvakrát tolik

Kombinovaná doprava se neobejde bez terminálů, na nichž se uskutečňuje překládka kontejnerů, tankkontejnerů, vyměnitelných nástaveb a sedlových návěsů. Zatímco v západní Evropě se terminály stavějí zejména z veřejných finančních prostředků a na terminály se nahlíží jako na součást veřejné dopravní infrastruktury, v České republice (a je to problém celé střední a jihovýchodní Evropy) se budují privátní terminály.

„Soukromý provozovatel pochopitelně musí promítnout investiční náklady formou odpisů do jednotlivých manipulací. Takže se nám často stává, že v českém privátním terminálu platíme za překládku dvakrát tolik, než kolik musíme zaplatit například v Německu. Pokud skutečně existuje veřejný zájem na přesunu zásilek ze silnice na železnici, je nutné vybudovat překládkovou infrastrukturu z veřejných peněz, aby operátoři nemuseli platit 45 – 50 EURO za překládku, což jsou částky, které po nás někteří soukromí provozovatelé terminálů vyžadují. Přitom v západní



Vozidlo s kontejnerem směřuje k terminálu METRANS.



Ucelený vlak na nádraží v Otrokovicích

Evropě běžně platíme za stejné služby 20 – 22 EURO," zdůrazňuje Vladimír Fišer a dodává, že se jedná o obrovskou nákladovou bariéru, kterou lze překonávat jen při přepravních vzdálenostech přesahujících 1000 kilometrů. Přitom kombinovaná doprava může pro zákazníka být v mnoha aspektech atraktivní už od 500 kilometrů. Aby byl terminál skutečně neutrální v pravém slova smyslu, nesmí být závislý na žádném z operátorů kombinované dopravy ani na žádném ze silničních nebo železničních dopravců.

Některé úseky nepojmou nové linky

Kombinovaná doprava je jednou z nosných komodit pro společnost ČD Cargo. Jedná se většinou o ucelené vlaky přepravující velké objemy zboží. ČD Cargo v tomto směru dokáže plánovat kapacity, trasy a má školeno personál, což je předpokladem pro zajištění kvalitního servisu. „S některými zákazníky dokonce uzavíráme smlouvy o kvalitě, které jsou v řádech minut zpoždění vlaku," podotýká Pavel Špráchal, vedoucí oddělení intermodální dopravy a logistiky společnosti ČD Cargo.



Za překládku se u nás platí 45 – 50 EURO.

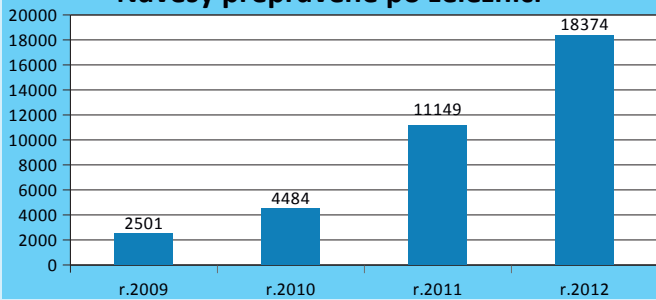
obrovský potenciál dalšího růstu. Silniční doprava totiž narazí na určitá omezení, ať už z hlediska kapacity nebo rostoucích cen, v nichž je zohledňováno mýtné a nárůst cen pohonných hmot. Pravidelné ucelené vlaky dokážou od určité vzdálenosti silniční dopravě konkurovat," je přesvědčen Pavel Špráchal, podle jehož názoru kombinovaná doprava začíná brzdit kapacita železniční sítě, která je potřebná ke garantování kvalitních služeb. Některé úseky tratě bohužel nedokážou pojmout nové linky kombinované přepravy, což navíc umocňují výluky a stavební práce na trati.

„S tím se bohužel nedá nic dělat. Je to dědictví minulosti, kdy železniční síť nebyla udržovaná a dnes je nutné všechny opravy provést. Když k tomu přičtete, že na železnici téměř není možné objíždět, uvědomíte si, jak tato situace komplikuje provoz ucelených vlaků," upozorňuje Pavel Špráchal a dodává, že úloha státu, od kterého se očekává podpora kombinované dopravy, je v dlouhodobém horizontu systémově zcela nedostatečná. Státní orgány vše řeší „ad hoc". Výjimku představuje sleva na dopravní cestě pro vlaky kombinované dopravy, která platí dlouhodobě. „Další oblast, kde stát doslova zaspal, je výstavba veřejných terminálů. Tento problém se měl řešit před patnácti lety. Podle mého názoru je dnes na výstavbu veřejných terminálů pozdě. Terminály v Česku fungují a trh je rozdělen. Budovat další velké kontejnerové terminály nemá smysl!"

Text: Václav Podstawka

Foto: BOHEMIAKOMBI a Václav Podstawka

Návěsy přepravené po železnici



Zdroj: BOHEMIAKOMBI

Rok	r. 2009	r. 2010	r. 2011	r. 2012
prepravené návěsy	2501	4484	11149	18374



→ Využijte výhodnou nabídku kontinentálních linek kombinované dopravy!

Let's combine it!



- Ostrava – Lovosice – Duisburg 5x týdně
- Ostrava – Lovosice – Hamburg Billwerder 3x týdně
- Ostrava – Verona 3x týdně
- Lovosice – Trieste 2x týdně
- Lovosice – Charleroi 1x týdně

BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.
Opletalova 6, 113 76 Praha 1, tel.: (+420) 242 444 560,
fax: (+420) 242 444 924, e-mail: info@bohemiakombi.cz
Informační servis přes internet: www.bohemiakombi.cz



UIRR – Union Internationale
des sociétés de transport
combiné Rail-Route