

Návěsy na kolejích - alternativa, která se osvědčuje

Kombinovaná doprava je silničními dopravci a speditéry stále vyhledávanější cestou, jak přepravit zboží na dlouhé vzdálenosti levněji a přitom prakticky stejně rychle a spolehlivě, jako kamionem po silnici.

Připravuje se další dotační projekt

Procento návěsů přepravených po železnici proto v posledních letech vytrvale roste. V roce 2015 byl podle údajů ministerstva

dopravy zaznamenán v České republice meziroční růst o 4,8 procenta. České dopravní firmy však ještě musí dohánět zpoždění, neboť se do kombinované dopravy začaly ve větší míře zapojovat až po roce 2010 v návaznosti na investiční dotace k pořízení intermodálních přepravních jednotek.

„Je třeba, aby se zvýšila konkurenceschopnost českých firem oproti jejich zahraničním konkurentům, protože kontinentální kombinovaná doprava

na českém území je dosud převážně v rukou cizích firem. České firmy se potřebují tímto směrem rychle a pořádně rozjet, dříve než je zahraniční dopravci převálcují,“ zdůrazňuje Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIAKOMBI, jednoho z největších operátorů kombinované přepravy v České republice.

Rozvoj kombinované dopravy je v zahraničí podporován nejčastěji formou investičních dotací do infrastruktury terminálů kombinované dopravy. Uplatňují se však i jiné způsoby podpory, například

na pořízování intermodálních přepravních jednotek jako jsou jeřábem manipulovatelné silniční návěsy, výměnné nástavby a speciální kontejnery. Příkladem může být sousední Rakousko, které již takovýto program podpory schválilo a vyhlásilo.

„V České republice připravuje ministerstvo dopravy další dotační projekt, a to souběžně s již vyhlášeným programem na modernizaci a výstavbu veřejných terminálů kombinované dopravy. Dotace bude určena na pořízení přepravních jednotek kontinentálního typu, jako jsou intermodální návěsy nebo výměnné nástavby, a to až do výše 30 až 35 procent pořizovací ceny,“ vysvětluje Vladimír Fišer a dodává, že s obdobnou podporou kombinované dopravy se můžeme setkat i v zahraničí. Program na podporu intermodálních jednotek běží například v Rakousku, takže šance, že Evropská komise dotací formou notifikace pro české dopravce schválí je poměrně velká.

Základní síť úspěšně funguje

Podle Vladimíra Fišera mluví pro kombinovanou dopravu její srovnatelná kvalita i spolehlivost dodání ve srovnání s přímou přepravou po silnici. Dopravce s využitím kombinované dopravy může v mnoha případech nejen snížit své náklady, ale také alespoň částečně eliminovat problémy, které ve stále větší míře mezinárodní silniční nákladní dopravu trápí. Patří sem například nedostatek zkušených řidičů či uplatňování minimální mzdy, které se postupně rozšiřuje

po zemích západní Evropy a je namířeno proti dopravcům ze střední Evropy. Je třeba také počítat s nárůstem zpoplatnění evropské dálniční i silniční sítě.

Zda se kombinovaná doprava silnice – železnice vyplatí, o tom často rozhoduje takzvaná poslední míle na silnici. Důležitý je geografický soulad rozvozu z terminálů do cílových míst s vlakovou linkou kombinované dopravy. Silniční dopravce by měl zvážit také pravidelnost přeprav a množství přeprav a podle toho se pak rozhodnout, zda o investici požádá.

Na území České republiky sice zatím existuje jen omezený počet vlaků a linek s pravidelnými přepravami návěsů v kapsových vozzech. Aktuálně jsou už

ale provozovány pravidelné vlakové linky vedené z terminálů v Ostravě, Brně a Lovosicích. Na mezinárodních dálkových linkách jezdí pravidelné přímé vlaky do Terstu, Roztoku, Duisburgu a Hamburku. Zároveň existují i pravidelná noční spojení mezi terminálem v Lovosicích a moravskými terminály v Ostravě a Brně. Základní síť mezinárodních vlaků s přepravami návěsů v České republice tak byla založena a úspěšně funguje.

Největší bariéru představuje neznalost

Sdružení ČESMAD Bohemia, které vlastní čtyřicetiprocentní podíl ve společnosti BOHEMIAKOMBI, usiluje o zlepšení pozice českých dopravců v oblasti mezinárodní kombinované dopravy. Letos provedlo průzkum zájmu mezi svými členy o připravovanou dotační podporu. Z výsledků vyplynulo, že zájem má několik desítek českých firem. Zároveň však vyšla najevo i skutečnost, že informovanost o stavu a možnostech kontinentální kombinované dopravy je u nás stále na velmi nízké úrovni. Neznalost tak zůstává největší bariérou a limituje zájem o kombinovanou dopravu.

„Operátor kombinované dopravy BOHEMIAKOMBI je spolu se sdružením ČESMAD Bohemia současně zdrojem i poskytovatelem praktických a užitečných informací o dané problematice. Jejich rady mohou využít nejen potenciální zákazníci, kterými jsou silniční dopravci a speditéři, ale obdobně i koncoví zákazníci – majitelé zboží, jejich odesilatelé nebo příjemci. Pokládáme za náš důležitý úkol nízkou úroveň informovanosti o kombinované dopravě zásadním způsobem zlepšit, a to v rámci různých PR akcí, školení a seminářů a tím podpořit masivnější zapojení českých silničních dopravců do kombinované dopravy silnice – železnice,“ podotýká Vladimír Fišer.

Manipulace s výměnnou nástavbou



Překládka silničního návěsu



Vladimír Fišer

Dopravci se mohou těšit na dotace.



K přepravním jednotkám patří i tankkontejnery.



Nákladní vozidlo přijíždí na terminál v Lovosicích.

Trendem je překládka z vlaku na vlak

Jak jsme již naznačili, kombinovaná doprava silnice – železnice představuje v České republice poměrně slušně zavedenou disciplínu. Na našem trhu působí několik osvědčených operátorů, kteří mají k dispozici dostatečnou síť terminálů a překladišť. Výjimku představují pouze Jižní Čechy, kde je infrastruktura zcela nedostatečná.



Petr Rožek

Petr Rožek, ředitel společnosti EUROGATE LOGISTICS, upozorňuje na zajímavý trend posouvající kombinovanou dopravu na vyšší úroveň. Jedná se o nadnárodní překladiště, na nichž se potkávají ucelené vlaky, a probíhá zde vícenásobná překládka z vlaku na vlak. Tím je umožněna obsluha koncových terminálů na poměrně velkou vzdálenost.

„V rámci České republiky se takový terminál nachází v České Třebové a podobný multihub je budován v Dunajské Středě na Slovensku. Oba terminály patří společnosti Metrans,“ uvádí Petr Rožek a dodává, že v této souvislosti

Rozhoduje vytížení vlaku

Kdy se vyplatí začít provozovat novou linku? Vladimír Fišer podotýká, že bod zlomu a hranice rentability provozování nové kontinentální linky leží hodně vysoko. O tom, zda se nová linka vyplatí, rozhoduje reálně dosažitelná míra vytížení vlakové soupravy. Dvacet či pětadvacet – nebo dokonce méně – návěsů na jednom vlaku by nutně muselo skončit krachem linky. Na druhou stranu nás omezuje limit délky vlaku, který zpravidla neumožňuje naložit na jeden vlak více než 34 návěsů. Cena za přepravu jednoho návěsu přitom musí být konkurenceschopná přímé přepravě po silnici.

hraje velkou roli dovoz zboží z Číny, které už neputuje pouze přes přístavy v Hamburku a Rotterdamu, ale také přístavy v Polsku a Rumunsku. Rovněž nelze opomenout přepravu po železnici z Číny do Evropy přes Dálný východ. Podle názoru Petra Rožka by se v tomto směru bezpochyby uplatnilo velké překladiště, kde by docházelo k překládce z vlaků na další vlaky a nákladní vozy. Optimálním místem pro podobný terminál by mohla být například Jižní Morava s atrakčním obvodem Maďarsko, Rakousko, Česko, Slovensko, jih Polska či východní Bavorsko.

„Vybudování terminálu by však dalece přesahovalo možnosti jednoho investora. Podle mého názoru by měl do takového projektu vstoupit stát, protože by se mělo jednat o veřejné překladiště fungující na neutrální bázi s rovnocenným přístupem pro všechny operátory kombinované dopravy,“ míní na závěr Petr Rožek.



Kombinované dopravě nahrává i nedostatek zkušených řidičů.



Poradit potřebují i odesílatelé.



Kontejnery na terminálu Metrans

Kontejnery na terminálu Metrans

Ve spolupráci s firmami BOHEMIAKOMBI a EUROGATE LOGISTICS připravil Václav Podstawka. Foto: Václav Podstawka a Toll-Collect



Skupina AWT, člen skupiny PKP CARGO, patří k nejvýznamnějším poskytovatelům služeb nákladní železniční dopravy v Evropě. Poskytuje komplexní řešení pro dopravní a logistické služby napříč všemi obory a odvětvími s napojením na významné evropské přístavy a terminály.

— ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

- automotive, strojírenské výrobky, ocel, stavebniny a hromadné substráty, chemické výrobky a paliva, dřevo a papírenské výrobky, potraviny a zemědělské produkty, uhlí

— KOMBINOVANÁ DOPRAVA

- železniční doprava
- terminál Ostrava-Paskov
- systém ACTS

— ŽELEZNIČNÍ SPEDICE

— PROVOZOVÁNÍ VLEČEK

— ŽELEZNIČNÍ STAVBY A TRATĚVÉ SLUŽBY

— PRONÁJEM, OPRAVY A ČIŠTĚNÍ ŽELEZNIČNÍCH VOZŮ

— REKULTIVAČNÍ A STAVEBNÍ PRÁCE

