

Doprava:



Nákladní železniční přeprava v současnosti využívá převážně elektrifikované tratě. Snižuje se tak závislost na fosilních palivech, i to je jeden z plusů pro kombinovanou dopravu.

Kombinovaná doprava:

Přichází větší podpora EU

Zajímavou a v řadě případů výhodnou alternativu k silniční kamionové přepravě představuje kombinovaná doprava. Názory na ni se liší, od jednoznačně pozitivního přijetí až po skepsi, či dokonce odmítání. Podmínky pro její další rozvoj v Česku zatím nejsou optimální, což mají pomoci změnit chystané plány Evropské unie. Článek připravil David Čapek

Poslední dobou se u nás stále více hovoří o kombinované dopravě a hledají se možnosti pro tento typ dopravy v Česku i v Evropě. V obecnějším pohledu se přeprava v rámci kontinentální Evropy vyznačují značnou rozptýleností. Například na dálnicích a silnicích jezdí mnoho kamionů, ale každý – zjednodušeně řečeno – je naložený jinde a směřuje jinam. „Z hlediska kombinované dopravy jde o to, vytipovat určitou relaci, na kterou se vyplatí ‚nasvazkovat‘ přepravy, udělat z nich vlak a převzít jej několik set kilometrů do cílového místa,“ vysvětluje Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIKOMBÍ.

V Česku přetrvává vysoká cena za překládku

Přepravní vzdálenost musí činit alespoň zhruba 600 kilometrů, na kratší vzdálenosti se to již obvykle nevyplatí. Průměrná přepravní vzdálenost se v praxi pohybuje těsně nad 800 kilometry. Konkrétní



»Při přepravě na dlouhé vzdálenosti se ušetří čas i náklady«

Nedostatek kontejnerů nebo volných vozidel v místě nakládek a tím způsobený dopad na cenu dopravy nutí zákazníky a poskytovatele logistických služeb hledat alternativní způsoby přepravy. Ve spojení s kratším tranzitním časem na dlouhé vzdálenosti a nižšími dopravními náklady na přepravenou tunu nákladu se tak stává kombinovaná doprava velmi atraktivní alternativou.

František Klivan
manager business
development
Yusen Logistics (Czech)



»Alternativní návrh času a ceny mnohé napoví«

Šéfové logistiky ve firmách mohou chtít po svých dopravcích, aby jim předložili časový a cenový návrh pro přepravu zboží po železnici kombinovanou dopravou. Tedy určitou alternativu vůči výhradnímu využití silniční kamionové přepravy. Mám-li uvést konkrétní úspěšný příklad, jeden český výrobce střešních krytin uvítal možnost přepravovat kombinovanou dopravou do Německa na jednom návěsu o čtyři tuny nákladu více než po silnici. Začal spolupracovat s dopravcem poskytujícím intermodální návěsy a od té doby ke své spokojenosti kombinovanou dopravu využívá.

Vladimír Fišer
jednatel
BOHEMIKOMBÍ

vyčíslení výhodnosti záleží na tom, jaké jsou rámcové podmínky pro kombinovanou dopravu v jednotlivých zemích – tam, kde stojí překládka ze silnice na železnici (tedy přechod z jednoho dopravního módu na druhý) relativně málo, se to vyplatí i při kratší vzdálenosti. Ovšem v zemích, kde je překládka drahá, například v České republice, se tato vzdálenost prodlužuje. V tuzemsku se terminály kombinované dopravy nacházejí zpravidla na železničních vlečkách. Platí se mimo jiné za přestavení z veřejné železniční dopravní infrastruktury na privátní vlečku, přeložení nákladu apod. Většina terminálů v Česku byla vybudována ze soukromého kapitálu a cílem je samozřejmě návratnost investice. Naproti tomu v rozvinutějších evropských zemích jsou terminály veřejné, byly budovány i ze státních dotací, a tak je cena překládky výrazně nižší.

Rozdíl mezi původní evropskou „patnáctkou“ a novými členskými zeměmi si uvědomuje i Evropská unie a připravila program CEF (Connecting Europe Facility), určený pro roky 2014 až 2020. Ten nabízí zemím střední a východní Evropy v tomto směru mnohem štedřejší finanční podporu – dotace na výstavbu nových terminálů může činit až 80 % vynaložených investic. Ani do budoucna ale nelze očekávat jednoduchý vývoj, protože firmy, které do budování terminálů již dříve investovaly, se obávají ohrožení svého podnikání a podpoře této oblasti z veřejných zdrojů mohou klást překážky. Důležitost dostatečného počtu terminálů, provozovaných na principu nezávislosti a neutrality, aby je silniční dopravci mohli bez obav využívat, zmiňuje i Vojtěch Hromčíř, generální tajemník ČESMAD BOHEMIA. „Právě schvalovaný Operační program Doprava 2 by k tomu mohl významně přispět,“ dodává.

Výhody intermodálních návěsů převažují

Segment kombinované dopravy se neustále rozšiřuje a rozvíjí, např. z pohledu různých typů přepravních

jednotek. V současnosti jsou nejčastější intermodální návěsy. Ty mají pochopitelně své klady i zápory. Jako nevýhoda bývá uváděno, že se přepravuje zbytečně velká „mrtvá“ hmotnost (tj. zadní nápravy návěsu). Vladimír Fišer z BOHEMIAKOMBI tomuto pohledu oponuje: vzhledem k tomu, že celý vlak má hmotnost přibližně 1500 tun, pak řádově jedna tuna navíc na návěsu nehraje velkou roli.

Důležitější je podle něj skutečnost, že návěsy mají nižší táru než kombinace kontejnerového šasi a kontejneru, což je pak výhodou při následné přepravě na silnici. Předností je i vnitřní ložná výška tři metry, kterou kontejnery nedisponují. Pro přepravu ji vyžadují například výrobci v segmentu automotive.

Roli hrají personální, časové, finanční i ekologické faktory

Proč vůbec má kombinovaná doprava smysl a silniční dopravci by o jejím využití měli uvažovat? V první řadě lze zmínit často skloňovaný nedostatek kvalifikovaných řidičů, s nímž se potýká řada firem. Dále doba přepravy je srovnatelná s cestou kamionu, v některých případech i rychlejší, neboť řidič musí dodržovat zákonné přestávky, zatímco strojvůdci se při delší trase vystřídají.

Zajímavý benefit souvisí s faktem, že maximální povolená hmotnost kamionové soupravy v „běžném“ provozu například v Německu, Rakousku nebo na Slovensku činí 40 tun, ale v rámci svozu a rozvozu kombinované dopravy může mít až 44 tun. Přepravovat o čtyři tony nákladu více na jednom návěsu představuje pro dopravce nepochybně přitažlivou možnost.

„Jednoznačným důvodem pro volbu kombinované přepravy jsou nižší přepravní náklady, akceptovatelný tranzitní čas a časté odjezdy vlaků umožňující plynulé zásobování,“ vypočítává František Klivan, manager business development ve společnosti Yusen Logistics (Czech). Jako příklad z nedávné doby uvádí přepravu



Foto: BOHEMIAKOMBI

Nejrozšířenější přepravní jednotku v kombinované dopravě představuje v současnosti intermodální návěs. Manipulace s ním při překládce je poměrně jednoduchá.



Vojtěch Hromíř
generální
tajemník
ČESMAD
BOHEMIA

»Informovanost a pozitivní příklady zvýší zájem«

Mluvíme-li zejména o vnitrozemské kombinované dopravě, pak vidím největší bariéru v nízkém zájmu silničních dopravců. Mají nevalné mínění o spolehlivosti, bezpečnosti a rychlosti železnice, nemají dostatek kvalitních informací, které by je přesvědčily o možných výhodách a přiměly je to zkusit. S nedostatkem know-how a chuti souvisí i jejich nevybavenost speciální technikou, např. vertikálně manipulovatelnými návěsy. Velkým problémem je také propustnost železniční sítě a malý prostor, který je nákladní dopravě na kolejích díky přehuštěné dopravě osob dán k dispozici. Většímu zájmu lze pomoci zvýšením informovanosti a ukázáním pozitivních příkladů, kdy silniční dopravce dokáže svěřenou zakázku provést kombinovanou dopravou. Je třeba ukázat, že takové řešení může mít dostatečnou kvalitu a cenu uplatnitelnou na trhu. Pokud bude vyvíjen i tlak ze strany zákazníků, aby jejich cargo bylo takto dopravováno, možná za o něco vyšší cenu, určitě na to budou silniční dopravci reagovat.

zboží ze španělské Sevilly do skladu Yusen Logistics (Czech) pro zákazníka z oblasti retailu. Silniční doprava byla použita pro první část, kterou tvořil svoz do železničního uzlu na španělsko-francouzské hranici, a následně zboží putovalo po železnici až do cílové destinace v Česku s tzv. last mile delivery po silnici. Výsledkem pro zákazníka byla úspora v podobě snížení přepravních nákladů na tunu a zároveň překlenutí období nedostatku volných přepravních kapacit v oblasti.

Díky rostoucímu podílu kombinované dopravy se také snižuje závislost na fosilních palivech (tedy ropě). Nákladní železniční přeprava se totiž dnes realizuje převážně na elektrifikovaných tratích. Za zmínku stojí i nižší emise oxidu uhličitého. Na „zelenou logistiku“ v současnosti dbají především německé firmy, v Česku zatím převládá orientace na cenu a rychlost přepravy. Obecně se dá očekávat, že ekologické aspekty budou hrát do budoucna stále důležitější roli i v tuzemsku. Peníze sice pravděpodobně nadále zůstanou až na prvním místě, ale i z tohoto pohledu bude mít kombinovaná doprava zřejmě co nabídnout.

INZERCE



RADIUM FleetwarePlan

- **Plánování tras podle specifických požadavků.** Kontrola AETR při sestavě plánu trasy. Optimalizace mýtného.
- **Vyhodnocování plnění plánu v reálném čase.** Detekce zpoždění, odklonu od trasy či nedodržení pořadí zakázek.
- **Zasílání tras řidiči do aplikace FleetwareOnBoard.** Navigace po trase. Informace k nakládkám a vykládkám, operativní změny plánu.
- **Routing na míru pro konkrétní vozidlo a situaci.** Zohlednění rozměrů a hmotnosti, ADR přepravy apod.



RADIUM s.r.o.
nám. Chuchelských bojovníků 18/1, CZ 15900 Praha 5
T: +420 257 941 337, +420 603 801 852
E: obchod@radium.cz

Autorizovaný dealer Slovensko
DATA CAR spol. s r.o., Piešť II 129, SK 96212 Detva
T: +421 45 546 94 32, E: info@datacar.sk
www.datacar.sk



www.radium.cz