

Silniční návěsy přepravované po železnici přitahují více a více zájemců

Kombinovaná doprava v České republice vytrvale nabývá na významu. Dokazují to poznatky i konkrétní čísla uváděná v prezentaci projektu COSMOS, spolufinancovaném z evropských prostředků v rámci programu Marco Polo (COSMOS = Cooperative Solutions for Managing Optimized Services). V průběhu deseti let vzrostly objemy zboží přepravené kombinovanou dopravou z necelých 3 mil. tun v roce 2002 až na 8,22 mil. tun v roce 2012. Navzdory všeobecnému a dlouhodobému odklonu zákazníků od železničních kolejí k silnici vykazuje tedy kombinovaná doprava silnice / železnice - a to nejen v České republice, ale i jinde v Evropě - přesně opačný trend. Pro železnici se kombinovaná doprava stala novou příležitostí, jak se v tvrdé konkurenci může s úspěchem prosadit.



Kulatý stůl projektu COSMOS: Za terminál AWT Paskov pan Král, za SŽDC pan Futera a za ČESMAD Bohemia pánové Hromíř a Melzer

Přestože se naprostá většina kombinovaných přeprav silnice – železnice uskutečňuje v námořních kontejnerech, podíl výměnných nástaveb a intermodálních návěsů, které jsou typickými přepravními jednotkami kombinované dopravy používanými pro přepravy zboží po evropském kontinentě, rovněž významně roste. V posledních třech letech přibýlo na železnici především hodně silničních návěsů, které se na českých kolejích až do roku 2006 objevovaly jen zcela výjimečně. Až teprve jednorázová investiční podpora, kterou vypsal Ministerstvo dopravy v létě 2009, vnesla nový vítr do plachet tomuto způsobu přepravy

zboží po železnici, takže se počet návěsů přepravených v ČR po kolejích zvýšil v krátkém časovém horizontu tří let z ročních 2 501 přeprav na 18 374 návěsů.

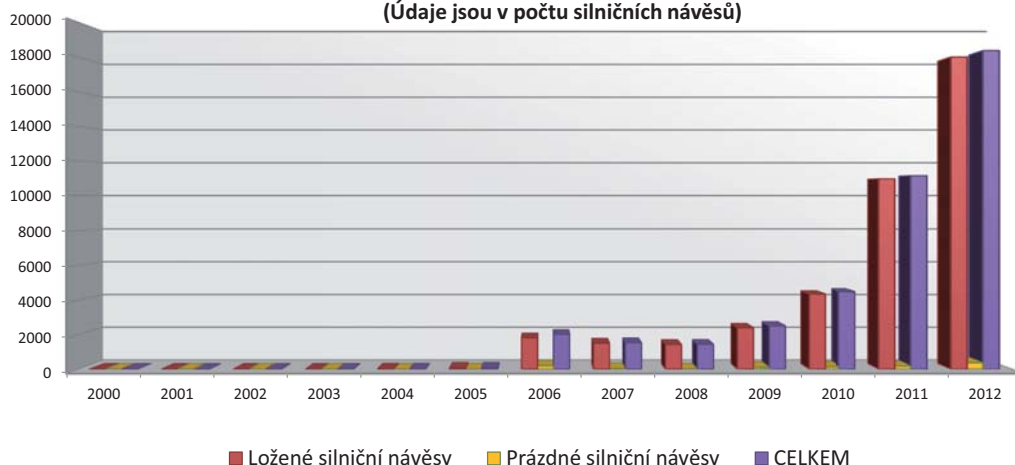
Na tento nový typ železničního servisu kombinované dopravy určeného pro silniční dopravce a speditéry se v České republice specializuje operátor kombinované dopravy Bohemiakombi. Společnost s přímou účastí sdružení automobilových

dopravců ČESMAD BOHEMIA (40 %), ČD Cargo a.s. (30 %) a Kombiverkehr Frankfurt GmbH (30 %) zavedl letos v pořadí již pátou a šestou mezinárodní linku kombinované dopravy s přepravou silničních návěsů v kapsových vozech. Všechny linky jsou určeny pro exporty a importy zboží mezi ČR a zeměmi západní (Německo, Benelux, Anglie) a jižní Evropy (Itálie, Turecko).

Projekt COSMOS (www.intermodal-cosmos.eu), na kterém se spolu s dalšími 12 akéry ze zemí střední a jihovýchodní Evropy operátor Bohemiakombi rovněž aktivně spolupodílí, si jako svůj hlavní cíl vytyčil přispět svými poznatky a zkušenostmi k intenzivnějšímu rozvoji kombinované dopravy v oblasti jihovýchodní Evropy, tedy v oblasti, kde se až dosud dařilo úspěšně zavést pouze jednotlivé kontejnerové linky z a do námořních přístavů Koper a Terst, zatímco výměna zboží mezi jihovýchodní Evropou a ostatními evropskými zeměmi se realizuje v naprosté většině po silnici. Koordinátorem projektu COSMOS jsou konzultační firma KombiConsult Frankfurt a německá firma se zkušenostmi z oblasti informačních technologií HaCon. Projekt COSMOS navazuje na poznatky a výsledky předchozích evropských projektů DIOMIS a CREAM. Koordinátoři projektu v jednotlivých zemích postupně organizují kulaté stoly, u kterých akterům kombinované dopravy předkládají získané a utříděné poznatky, aby na základě diskusí tyto poznatky dále aktualizovali, rozšiřovali a formovali příslušné závěry. Kulatý stůl v Praze se konal jen před několika málo dny 19. září 2013

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Ložené silniční návěsy	0	0	0	0	12	65	1 822	1 505	1 428	2 393	4346	10965	18000
Prázdné silniční návěsy	2	0	0	0	0	0	200	26	9	108	138	184	374
CELKEM	2	0	0	0	12	65	2 022	1 531	1 437	2 501	4484	11149	18374

Přeprava silničních návěsů v rámci kombinované dopravy po železnici
(Údaje jsou v počtu silničních návěsů)





Kulatý stůl projektu COSMOS: Koordinátor projektu p. Uwe-Klaus Sonderrmann (KombiConsult) v diskusi s ředitelem odboru strategie MD ČR Ludkem Sosnou

a zúčastnili se ho spolu se zástupci Ministerstva dopravy také správce železniční dopravní infrastruktury, železniční dopravci, operátoři terminálů a linek kombinované dopravy a také uživatelé linek - silniční dopravci.

K tomu, aby kombinovaná doprava byla schopna nabízet konkurenceschopnou alternativu k přímým dálkovým přepravám zboží po silnici po celé Evropě, musí mít k dispozici dostatečně kapacitní síť železničních tratí a překládkových terminálů, vzájemně propojených sítí pravidelných linek. To jsou nutné předpoklady pro vznik systému (řidičem) nedoprovázené kontinentální kombinované dopravy a zároveň úkoly pro manažery železniční infrastruktury a operátory kontinentálních linek. Nejdůležitějším prvkem jsou však samozřejmě zákazníci - v tomto případě automobiloví dopravci a silniční speditéři, kteří odesílatelům a příjemcům zboží přistavují na nakládku zboží svoje vozidla. Aby byla evropská podpora účinná a dostatečně efektivní, měla by být směřována paralelně a systematicky do všech investičních oblastí současně – do terminálů a železničních tratí, do vozidel i do kontinentálních linek.

V České republice se v tomto směru zatím podařilo dosáhnout jednorázového úspěchu v roce 2009, když Ministerstvo dopravy vyhlásilo program podpory „Inovační technologie nových linek kombinované dopravy“. Jeho pozitivní dopady jsou patrné z grafu, jenž znázorňuje následný boom přepravy návěsů po železnici odstartovaný právě touto motivační státní podporou poskytnutou v závěru roku 2009. ■

*Vladimír Fišer
BOHEMIAKOMBI Praha*



Skladování, intralogistika a automatizace

Logistický software WAMAS umožňuje integraci různých technologií skladování a vychystávání do jednoho komplexního řešení. Toto víceúčelové řešení, flexibilně uzpůsobené podle potřeby, zajišťuje našim klientům maximální zvýšení Efektivity.



SSI SCHÄFER s.r.o.
prodej@ssi-schaefer.cz
www.ssi-schaefer.cz



Návrh ukončit neúčelné převody přeprav ze silnice

Dne 16. července 2013 uveřejnil Evropský účetní dvůr výsledky auditu k projektům EU zaměřeným na přesun přepravy nákladů ze silnice na jiné druhy dopravy. Od roku 2003 se z programů Marco Polo I a II financují projekty dopravních služeb, které přesouvají nákladní dopravu ze silnic na železnici, vnitrozemské vodní cesty a námořní dopravu na krátké vzdálenosti. Tyto programy spadají pod cíl dopravní politiky EU vytvářet alternativy k výhradně silniční přepravě nákladu. Tím se má omezit mezinárodní silniční nákladní doprava, a snížit její dopad na životní prostředí, odlehčit přetíženým silnicím a zvýšit bezpečnost silničního provozu.

Provedla se ověřování projektových výsledků na místě realizace u 16 dokončených projektů, zaměřených na přesun ze silnice na jiný druh dopravy; z toho osm projektů z programu MP I realizovaného v letech 2003–2006 a osm projektů z programu MP II realizovaného v letech 2007–2013.

Audit zjistil, že kvůli tržní situaci a podmínkám v rámci programu nebyl předložen dostatek relevantních projektových návrhů. Polovina kontrolovaných projektů má malou udržitelnost. Jedním z hlavních zjištění auditu bylo, že dochází k efektu mrtvé váhy, tj. projekty by byly zahájeny stejně i bez financování EU. Celkem 13 ze 16 kontrolovaných příjemců potvrdilo, že by dopravní službu zahájili a provozovali i bez dotace. Navíc nebyly

k dispozici žádné údaje, umožňující posoudit očekávané přínosy snížení nákladní dopravy na životní prostředí, uvolnění neprůjezdných silnic a zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Vzhledem k výsledkům auditovaných programů navrhuje Účetní dvůr pozastavit dotace EU pro služby v oblasti nákladní dopravy, jež mají stejnou koncepci jako programy Marco Polo. Další financování takových projektů v budoucnu by mělo být od začátku podmíněno posouzením dopadů, z něhož bude patrné, zda a do jaké míry mají projekty evropskou přidanou hodnotu. To by znamenalo provádět detailní tržní analýzu potenciální poptávky a osvědčených postupů členských států u grantových dohod a jednání se členy výboru pro program Marco Polo o vnitrostátních režimech podpory.

Audit zjistil, že programy nejsou účelné: dosažené výstupy nespĺnily cíle nastavené tvůrci politik



EU a programy měly na přesun nákladní dopravy ze silnic malý vliv. Navíc nebyly k dispozici žádné údaje umožňující posoudit očekávané přínosy. Nebyl předložen dostatek relevantních projektů, protože programy nebyly z hlediska podniků dobře nastaveny a nepružnost v řízení a problémy provádění vedly k tomu, že příjemci buď schválené projekty nezahájili, nebo je předčasně ukončili nebo zrušili či omezili rozsah financovaných služeb, jakmile skončilo projektové období. V důsledku toho byly výsledky projektů stejně jako udržitelnost financovaných dopravních služeb slabé. Kromě toho vykázané údaje o omezeném objemu nákladu převedeného ze silnic byly nejisté.

Komise sice postupem času zlepšila každodenní řízení programů, ale neprovedla dostatečnou analýzu jejich tržního potenciálu k dosažení cílů dané politiky, nezohlednila nový vývoj a včas nepřijala nápravná opatření k odstranění zjevných nedostatků v programové koncepci.

Vzhledem k výsledkům stávajících programů Účetní dvůr navrhuje, aby Rada, Evropský parlament a Komise zvážily pozastavení dotací EU pro



služby v oblasti nákladní dopravy, jež mají stejnou koncepci jako programy Marco Polo („tlak na poptávku shora“), což byl hlavní důvod nedostatků popisovaných v této zprávě (nedostatečná absorpce na trhu, absence důkazů o dosažení cílů, značná administrativní zátěž, malá udržitelnost a efekt mrtvé váhy), a další financování takových projektů podměnily předběžným posouzením dopadů, z něhož bude patrné, zda a do jaké míry mají příslušné projekty evropskou přidanou hodnotu. To by znamenalo provádět detailní tržní analýzu potenciální poptávky a využívat zkušenosti a osvědčené postupy členských států z obdobných vnitrostátních režimů podpory. Pouze pokud by se v tomto posouzení dospělo k závěru, že podpora EU v této oblasti má smysl, Účetní dvůr Komise doporučuje přijmout sérii opatření k posílení výkonnosti budoucích režimů podpory. ■

Antonín Peltrám



Názory z praxe

S dotazem, jak se dívají na zjištění Evropského účetního dvora, jsme se obrátili na zástupce dvou významných poskytovatelů a provozovatelů železniční/kombinované dopravy v České republice: Edina Sose, obchodního ředitele skupiny AWT a společnosti Advanced World Transport a.s. a Vladimíra Fišera, jednatele společnosti BOHEMIAKOMBI Praha. Položili jsme jim následující otázky:

- *Využila/využívá vaše společnost podpory z programu Marco Polo nebo jiných evropských zdrojů? Jaké jsou v tomto ohledu vaše zkušenosti?*
- *Jak vidíte perspektivu jiné než silniční nákladní dopravy do budoucna? Jaké jsou její silné stránky, jež jí pomohou přežít i bez veřejné podpory?*

Edin Sose:

1) Skupina AWT je pravidelným příjemcem podpory z evropských zdrojů. Naše zkušenosti bohužel nejsou v některých případech příliš dobré. Stává se, že jako žadatel neseme administrativní břemeno a absolvujeme časově náročné procedury, aniž bychom věděli, zda se podaří poskytovateli dotace včas vypsát výzvu v rámci konkrétní prioritní osy v operačním programu. Obecně však vnímáme pozitivní trend spočívající ve zlepšování spolupráce mezi poskytovateli dotací a žadateli a doufáme, že i v rozpočtovém období 2014-2020 dosáhneme na finanční podporu některých našich projektů.



2) Předně je otázkou, zda je jiná než silniční – v našem případě železniční – doprava vůbec významně veřejně podporována. Osobně mám dojem spíše opačný. Příkladem může být zatížení železničních dopravců vysokou cenou za užití dopravní cesty ze strany státu. Tato cena je v evropském srovnání v České republice jedna z nejvyšších. Pokud se k tomu přidá fakt, že je většina kapacity dopravní cesty vyčerpána osobními vlaky a nákladní vlaky tak mohou jezdit převážně v zcela neatraktivních časových polohách, mám dojem, že situace se může do budoucna snad jen zlepšovat.

Silnou stránkou nákladní železniční dopravy může být právě její rychlost (dnes až 120 km/h). Velkou výhodou je samozřejmě postupně zaváděná interoperabilita, tedy možnost užívat jedno vozidlo na více železničních sítích Evropy, a rozšiřující se systémy intermodální dopravy. Pokud se k tomu

přidá možnost provozovat nákladní vlaky i v čase, kdy je omezena silniční nákladní doprava, jsem přesvědčen o tom, že železnice je dopravním módem budoucnosti. ■

Vladimír Fišer

1) Společnost Bohemiakombi se aktivně podílela na třech projektech podporovaných v rámci programu Marco Polo. Projekty nových vlaků se týkaly přepravních os, na nichž kombinovaná doprava ucelenými vlaky dosud neexistovala a jejich zavedení proto bylo spojeno s poměrně značným podnikatelským rizikem. Z toho důvodu bychom do těchto projektů bez podpory nevstupovali. Další z našich projektů Marco Polo se specializuje na šíření a podporu rozvoje kombinované dopravy ve střední a jihovýchodní Evropě.



U všech projektů vystupujeme v roli spoluuzivatele. Tím jsme byli částečně ušetřeni velmi vysoké administrativní náročnosti projektů, která bývá často oprávněným terčem kritiky programů Marco Polo. Kritika Evropského účetního dvora je pravděpodobně na místě.

Proto bude třeba při stanovení metodiky a při výběru programů velmi zodpovědně dbát na to, zda se podporou nedosáhne namísto kýženého přesunu zboží ze silnice na železnici jen pouhého přesunu z jednoho produktu na jiný – dotovaný - produkt jen pod vlajku jiného operátora. Takové formě zneužívání veřejných peněz je bezpochyby zapotřebí do budoucna zamezit a účinně předcházet.

Programy podpory převodu přeprav ze silnice na železnici považuji za potřebné a účelné, a to i přesto, že ne ve všech případech tyto projekty skončily očekávaným úspěchem a s očekávanými přínosy. Vracet přepravy zboží ze silnice na železniční koleje rozhodně není snadná záležitost a na přechodnou dobu veřejnou podporu nepochybně potřebuje.

2) Přepravu zboží po železnici pokládám za velmi perspektivní. Do budoucna se dokáže obejít i bez jakýchkoliv dotací z veřejných peněz. Přeprava zboží po železnici bude stále více uskutečňována ve spojení s technologiemi ucelených vlaků na dlouhé vzdálenosti, které vytvoří souvislou evropskou síť vlaků, provozovaných s nízkými náklady a spolehlivým servisem. Železnice tímto způsobem už dnes poskytuje silničním dopravcům levnější přepravu, než kdyby vypravovali jednotlivé kamiony na druhý konec Evropy po silnici. Pro tyto potřeby však musí být k dispozici veřejná železniční i překládková infrastruktura, umožňující přepravy vlaků se standardními délkami souprav vozů alespoň 700 metrů dlouhými. ■