

PODPORA KOMBINOVANÉ DOPRAVY ZAOSTÁVÁ HLAVNĚ V LEGISLATIVĚ

Kombinovaná doprava v České republice vytrvale nabývá na významu. Dokazují to poznatky i konkrétní výstupy projektu COSMOS (Cooperative Solutions for Managing Optimized Services), který spolufinancuje Evropská unie v rámci programu Marco Polo. Přesto však musí obor překonávat řadu překážek, které brání jeho rychlejšímu rozvoji.



Foto: Bohemiakombi

V průběhu posledních deseti let vzrostly objemy zboží přepravené kombinovanou dopravou v České republice z necelých tří milionů tun v roce 2002 až na 8,22 milionu tun v roce 2012. Navzdory všeobecnému a dlouhodobému odklonu zákazníků od železniční dopravy k silnici vykazuje tedy kombinovaná doprava silnice/železnice – a to nejen v České

příležitosti, jak se v tvrdé konkurenci může s úspěchem prosadit.

Nedostatečná kapacita dopravní cesty

K tomu, aby kombinovaná doprava byla schopna nabízet konkurenceschopnou alternativu k přímým dálkovým přepravám zboží po silnici po celé Evropě, musí mít k dispozici

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 vozidlo. Aby byla evropská podpora účinná a dostatečně efektivní, měla by být směřována paralelně a systematicky do všech in-

veštinách současně – do terminálů a železničních tratí, do vozidel i do kontinentálních linek.

Pomoc pro jihovýchodní Evropu

Projekt COSMOS, na kterém se spolu s dalšími dvanácti aktéry ze zemí střední a jihovýchodní Evropy aktivně spolupodílí i český operátor Bohemiakombi, si za svůj hlavní cíl vytyčil přispět svými poznatky a zkušenostmi k intenzivnějšímu rozvoji

Závěry kulatého stolu:

- právní rámec podporuje kombinovanou dopravu v ČR jen v malé míře (umožňuje jen výjimku z víkendového zákazu jízdy a slevy ze silniční daně)
- převládají přepravy námořních kontejnerů na linkách z a do námořních přístavů v severní a západní Evropě a z či do Koperu
- význam vnitrokontinentální kombinované dopravy je zatím spíše okrajový, její podíl činí zatím jen 14 procent, roste význam intermodálních návěstů
- počet přepravených ložných jednotek v kombinované dopravě roste v ČR navzdory malé podpoře ze strany státu dynamicky: v roce 2012 vzrostl na dvojnásobek oproti roku 2005 a do roku 2020 lze očekávat zvýšení až na trojnásobek, tedy na 1,2 milionu ložných jednotek přepravených v kombinované dopravě

vestičních oblastí současně – do terminálů a železničních tratí, do vozidel i do kontinentálních linek.

Legislativní podpora kombinované dopravy pokulhává

Připravenost železniční dopravní infrastruktury v České republice z pohledu potřeb rozvoje kombinované dopravy je v rámci projektu COSMOS hodnocena na vcelku dobré úrovni (průjezdny profily tratí, nápravové tlaky, propustnost tratí), i když samozřejmě existují úzká místa na síti, která je nutné odstranit. Naopak legislativní rámec v porovnání s jinými zeměmi s rozvinu-

te kombinované dopravy v oblasti jihovýchodní Evropy. Koordinátory projektu COSMOS jsou konzultační firma KombiConsult Frankfurt a německá firma se zkušenostmi z oblasti informačních technologií HaCon. Příslušné závěry projektu se v jednotlivých zemích prezentují v podobě kulatých stolů. V Praze se konal 19. září a zúčastnili se ho spolu se zástupci Ministerstva dopravy ČR také správce železniční dopravní infrastruktury, železniční dopravci, operátoři terminálů a linek kombinované dopravy a také uživatelé linek – silniční dopravci.

Tomáš Johánek

Co je nutné udělat pro rozvoj kombinované dopravy?

- rozšířit síť shuttlových kontinentálních vlaků (obdoba maritimních) včetně moravských regionů
- koordinovat investice do terminálů a zajistit neutrální přístup pro všechny uživatele
- silniční dopravci musí investovat do intermodální techniky s využitím státní podpory poskytnuté za jednoduchých podmínek jejího využití
- je nutné napojit české nákladní koridory na Německo
- je nutné zvýšit maximální délku vlaků na 700 metrů

republice, ale i jinde v Evropě – přesně opačný trend. Pro železnici se kombinovaná doprava stala novou

dostatečně kapacitní síť železničních tratí a překládkových terminálů, vzájemně propojených sítí pravidelných

RAKOUSKO

RAIL CARGO GROUP ZÍSKALA OCENĚNÍ ZA REZERVAČNÍ SYSTÉM

Nákladní divize Rakouských spolkových drah ÖBB Rail Cargo Group (RCG) investuje společně s dalšími šesti evropskými nákladními železničními podniky do vývoje nového rezervačního systému pro provoz jednotlivých vozů. Inovativní řešení již Verkehrsclub Österreich ocenil za „trvale udržitelnou mobilitu v oblasti nákladní dopravy“.

Nový rezervační systém by měl přinést vyšší komfort zákazníkům dopravců. Prostřednictvím webového portálu si budou moci zjistit přesné údaje o trase a čase přepravy. Při včasné rezervaci lze mnohem lépe plánovat a optimalizovat vytížení vagonů. Díky spolupráci partnerských drah sdružení Xrail (ČD Cargo, CFL Cargo, DB Schenker Rail, Green Cargo, SNCB Logistics a SBB Cargo) by tak mělo být možné připravit i nabídku mezinárodních přeprav. Atraktivita dopravy jednotlivými vozy se tak zvýší nejen na rakouském trhu, ale v celé Evropě. Zavedení systému je plánováno na počátek roku 2015.

„Nový rezervační systém považujeme za významný krok ke zvýšení atraktivity přeprav jednotlivými vozy. Chceme dále zvyšovat všechny parametry naší nabídky – kvalitu, spolehlivost, přesnost a hospodárnost. Náš projektový tým pracuje s plným nasazením na vývoji a implementaci, o to více nás těší, že jsme ocenění VCÖ získali,“ řekl předseda představenstva RCG Georg Kasperkowitz.

Rail Cargo Group zaměstnává devět tisíc pracovníků. Jádro činnosti podniku s ročním obrátem 2,3 miliardy € tvoří železniční doprava a logistika v celkem 15 zemích střední



Foto: RCA

a jihovýchodní Evropy. Jejimi hlavními trhy jsou Rakousko a Maďarsko. Provozní společností RCG je Rail Cargo Austria. Koncern ÖBB je největší poskytovatel služeb v ob-

lasti mobility v Rakousku. Zaměstnává 39 833 pracovníků, z toho 35 990 v Rakousku, 3843 v zahraničí. Jeho roční obrát se pohybuje kolem 6,27 miliardy €.

ZE SVĚTA

Ruské státní dráhy RŽD investují do konce roku více než 1,3 miliardy RUB do výstavby nového železničního mostu přes řeku Don. Most se nachází na trati Morozov – Volgograd ve správe Volžské dráhy. Práce na projektu byly zahájeny v roce 2011. V současné době je postaveno šest z deseti pilířů mostu. Stojí také oblouk (33,6 m), probíhají úpravy na obou březích a pokračuje pokládka podloží na úseku Lichaja – Volgograd. Na starém mostu, od kterého bude nový vzdálen 50 metrů proti proudu, probíhají současně rekonstrukční práce včetně výměny segmentů mostních oblouků. Délka nového mostu dosáhne 800 metrů. Nový železniční most by měl začít sloužit v roce 2017. Umožní provoz těžších nákladních vlaků při rychlosti až 90 km/h.

Prezident ruských státních drah RŽD Vladimir Jakunin, generální ředitel běloruských drah Vladimir Morozov a viceprezident kazachských drah Kazachstan Temir Joly Rope Alpbayev podepsali v říjnu rámcovou dohodu o vytvoření a hlavních zásadách provozu nového společného podniku Integrated Transport and Logistics Company. Dohodnutý časový harmonogram bude sloužit jako podklad pro přípravu dohody akcionářů. Společnost by měla vzniknout letos v listopadu. Dohoda obsahuje mimo jiné vytvoření jednotného tarifu pro kontejner/kilometr na tranzitní trase Čína – Evropa (přes území Ruska, Kazachstánu a Běloruska) – Čína, o který projeví silný zájem čínské firmy z provincie Čunking. Provoz by měl být silný v obou směrech.

Německý operátor Kombiverkehr nabízí od 7. října nové spojení mezi Německem, Tureckem a také Řeckem. Zásilkové dopravy mezi Frankfurtem/Ludwigshavenem a Terstem pozemní cestou po dráze, zbytek trasy absolvují po moři. Kombiverkehr tak předkládá kompletní nabídku a jeho zákazníci mohou knihovat celou trasu. Zpočátku nabízí tři odjezdy týdně v každém směru. Vlak mohou nakládat i zásilkové vozy s profilem P/C 400. Jako průběžnou dobu udává operátor čtyři dny (Patras, Řecko) a šest dní v dopravě s Tureckem, kde obsluhuje přístavy Tekirdag a Pensik. Trajektovou trasu zajišťují rejdářství U.N.Ro-Ro pro Turecko s šesti odjezdy týdně v obou směrech a Minoan Lines pro Řecko s třemi odjezdy.

Rakouská státní nákladní dráha Rail Cargo Austria (RCA) otevřela novou linku kombinované dopravy mezi stanicemi Duisburg – Rheinhausen DKT v SRN a Ljubljana Moste ve Slovinsku. Návěsy a kontejnery bude přepravovat ve dvou a zakrátko ve třech obězích týdně. Dvě třetiny vlaků využije spedič LKW-Walter a švýcarský chemický specialista Bertschi. Zbytek kapacity nabízí RCA dalším zájemcům. O trakci se dělí Slovenské dráhy SZ a RCA.