



Kombinovaná nákladní doprava

= budoucnost pro železnici i alternativa pro kamiony

Prezentace pro Výbor pro udržitelnou dopravu
při Radě vlády pro udržitelný rozvoj



E-mail: fiser@bohemiakombi.cz
www.bohemiakombi.cz

Praha, 9.února 2016



Udržitelná mobilita = prvek moderní logistiky

- Součástí dopravní politiky EU
- Dlouhodobý cíl: do r. 2030 až 30 % přeprav zboží na vzdálenosti přes 300 km přemístit na železniční koleje, cíl 2050 až 50 %
- Existují reálná řešení umožňující dosažení tohoto ambiciózního cíle?
- Kombinovaná nákladní doprava (intermodalita) takové řešení nabízí
- Jaká opatření je třeba přijmout pro dosažení tohoto cíle?



Rozdíly v konkurenceschopnosti železnice a silnice při přepravě zboží

- Železnice: vyšší produktivita u přeprav velkých objemů nebo na velké vzdálenosti
- Silnice: vysoká plošná i časová flexibilita, zpoplatněna je jen infrastruktura silnic a dálnic vyššího řádu
- Faktory, které snižují konkurenceschopnost železnice: zpoplatněna celá síť, velmi nákladná a časově náročná **první a poslední míle**
- Vize: propojit konkurenční výhody **obou modů**
- Efektivnější plošné obslužnosti lze dosáhnout v úzké spolupráci se silničními dopravci.



Jednotlivé vozové zásilky na železnici

- Důležitou podmínkou trvale udržitelné mobility je znovu nastartovat rozvoj přepravy zboží po železnici v nových podmínkách
- Jednotlivé vozové zásilky mají dlouhodobě klesající tendenci, jsou vůbec trvale udržitelné? (vysoké náklady, nízká spolehlivost)
- Příklady zemí, kde systém jednotlivých vozových zásilek na žel. nepřežil a byl už nahrazen intermodálními systémy: Norsko, Itálie
- Základem rozvoje přepravy zboží po železnici je technologie přímých ucelených vlaků mezi důležitými uzly evropské sítě (terminály)



1. fáze zavádění intermodality – kontejnery ISO

- Jako první se v konkurenci se silnicí úspěšně uplatnily kontejnerové vlaky z a do námořních přístavů (Hamburk: aktuálně už jen 20 % kontejnerů do ČR a SR jede po silnici, 80 % jede po železnici)
- Základem úspěchu bylo zavedení technologie ucelených vlaků (shuttle), bez přeřazování vozů na cestě
- Další faktory stojící za tímto úspěchem železnice: vysoká koncentrace přepravních proudů do námořních přístavů, unifikovaná námořní přepravní jednotka, kontejner je s výhodou využitelný i na železnici, plošný rozptyl zásilek existuje jen na jedné straně – ve vnitrozemí
- Důležitou úlohou železničních dopravců bylo poskytnutí kvalitního servisu operátorům vlaků



2. fáze: kontinentální kombinovaná doprava

- Záměr: převést na železnici vedle zámořských exportů i přepravy v rámci kontinentu (EU) mezi suchozemskými terminály
- Využití technologie ucelených vlaků kombinované dopravy
- Zpočátku se přepravovaly celé kamiony včetně tahačů na vozech s malými koly (Rollende Landstrasse, řidiči v lehátkovém voze – proto doprovázená KD)
- Námořní kontejnery se pro přepravy zboží uvnitř evropského kontinentu ve větším rozsahu bohužel neuplatnily (není kompatibilita s europaletou, omezená vnitřní ložná výška, nakládka zboží možná jen z čela kontejneru, vysoká tara, apod.)
- Proto byly postupně vyvíjeny speciální přepravní jednotky (tankové kontejnery, výměnné nástavby, vnitrozemské kontejnery a nakonec i intermodální návěsy), a to souběžně se speciálními železničními vozy) – nedoprovázená KD
- Silniční dopravci a speditéři zůstávají garanty celého přepravního řetězce silnice-železnice-silnice vůči majiteli přepraveného zboží



- **Silniční dopravci a speditéři se dostávají do role zákazníků železnice**
- Přepravu zboží z domu do domu komplexně zajišťuje silniční dopravce, operátor vlaku zajišťuje jen přepravu z terminálu do terminálu, a to včetně překládek
- Úlohou železničního dopravce je garance kvalitního servisu operátorům vlaků (on-line informace o jízdě vlaku, včasnost dojezdů vlaků do cílových terminálů)
- Ve srovnání s 1. fází je implementace 2. fáze složitější a náročnější v těchto ohledech :
 1. Nutnost počátečních investic do intermodálních přepravních jednotek na straně silničního dopravce
 2. Velký plošný rozptyl zásilek zde existuje jak před, tak i po železniční přepravě, potřeba koncentrace zásilek do jednoho místa (=hlavní příčina poněkud nižší míry konkurenceschopnosti železnice vůči silnici oproti kontejnerovým vlakům do přístavů)



Vývoj kontinentální KD v ČR

I. etapa – (řidičem) doprovázená KD

1993 – 1999: RoLa České Budějovice – Villach (36.791 přepravených kamionů)

1994 – 2004: RoLa Lovosice – Drážďany (831.789 přepravených kamionů)

Existence možná jen při dotovaném provozu vlaků

II. etapa – (řidičem) nedoprovázená KD

1997 – 2003: Mladá Boleslav – Poznaň, neveřejná kontinentální linka
(43.966 párů výměnných nástaveb)

Vytvoření českoněmecké expertní skupiny pro KD (Ministr Stolpe-premiér Špidla)

Od 2005: první veřejná linka nedoprovázené KD Lovosice – Duisburg (po zahájení byla linka dva roky dotována z německé strany)

Od 2006: druhá veřejná linka Lovosice – Hamburg

Od 2011: prodloužení linek z Lovosic do Ostravy

Od 2012: linka Brno - Rostock

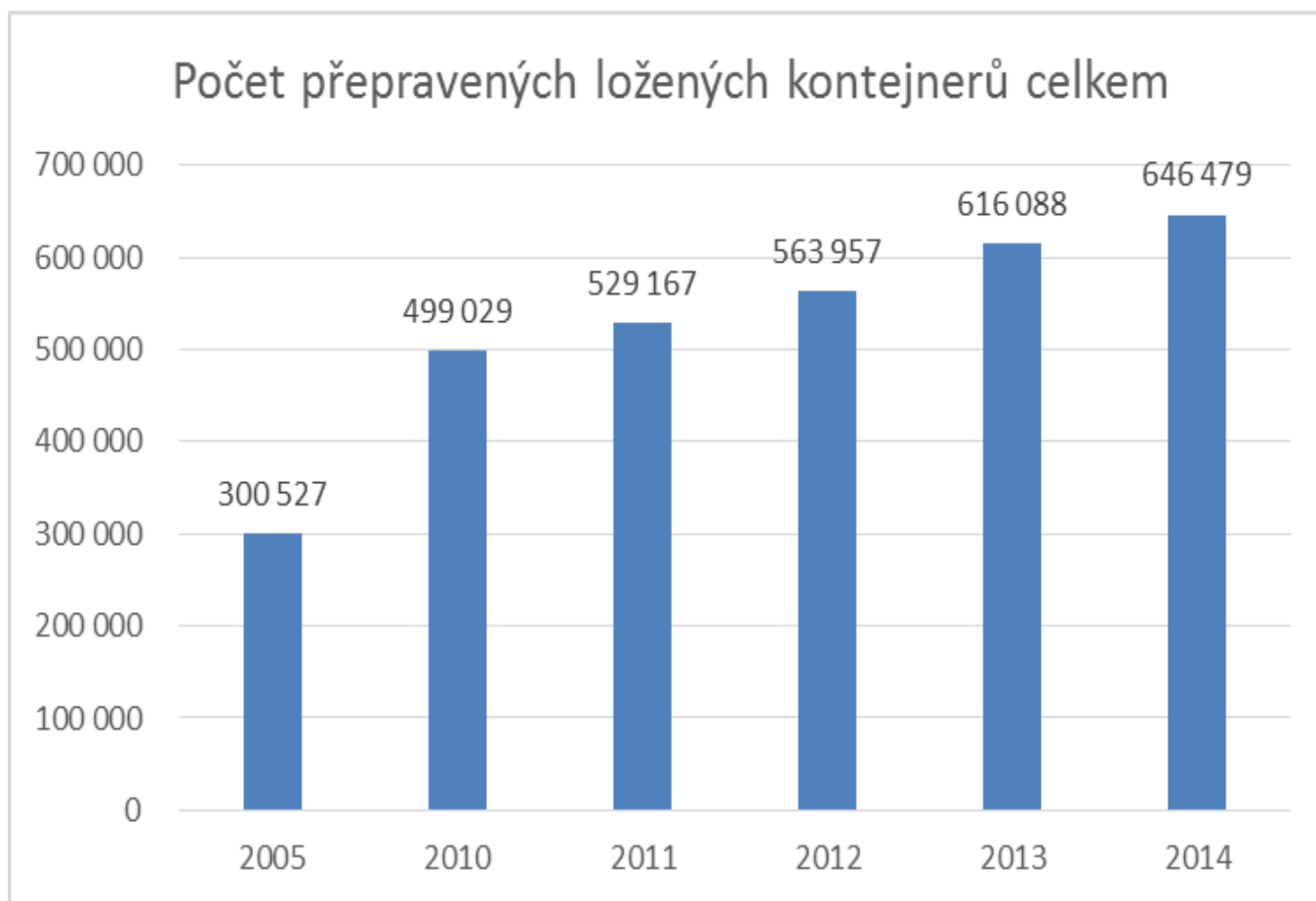
linka Ostrava – Verona (pozastavena)

Od 2013: linka Lovosice – Charleroi (pozastavena)

linka Ostrava – Terst

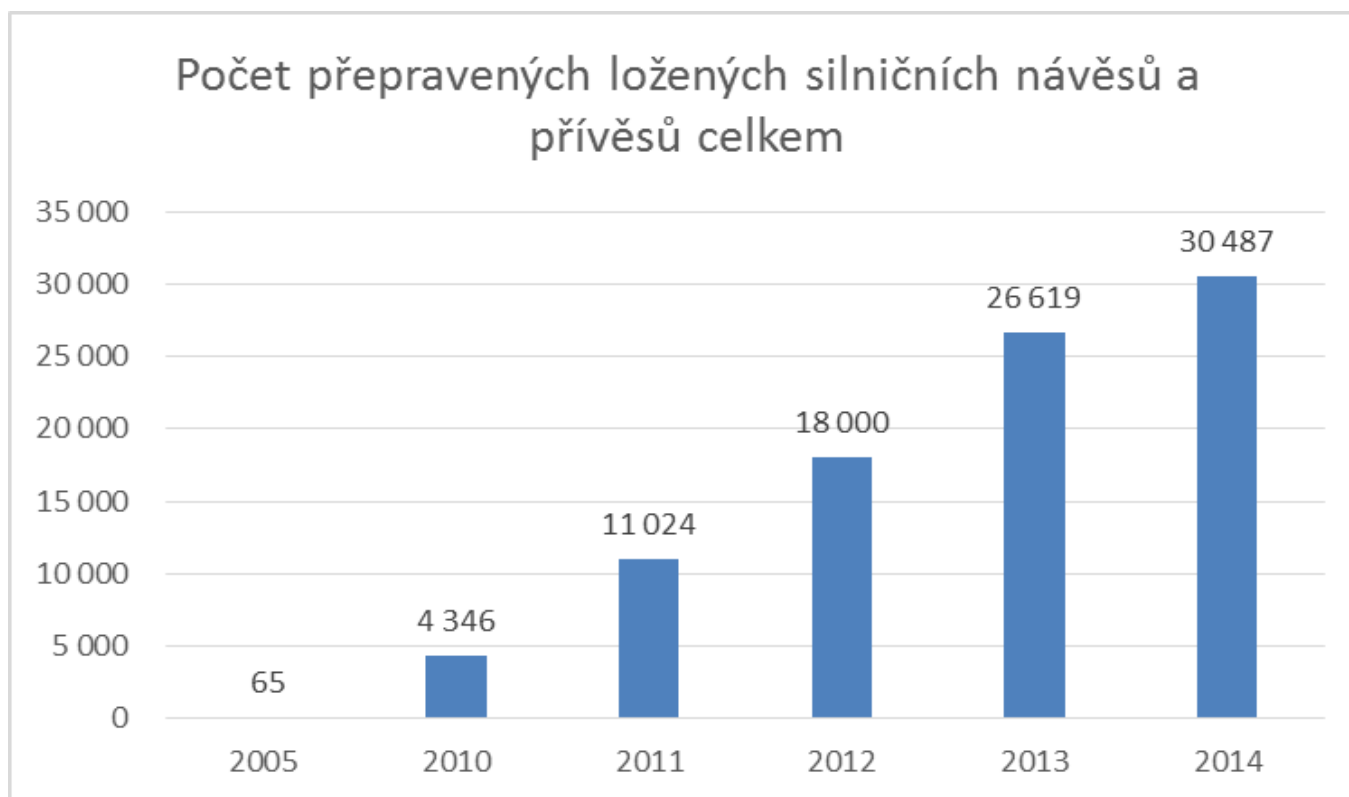


Trend přeprav velkých kontejnerů po železnici





Trend přeprav návěsů po železnici





Přepravy kontejnerů a návěsů mají různou dynamiku růstu

- Přepravy ložených velkých kontejnerů vzrostly mezi roky 2010 a 2014 téměř o třetinu
- Přepravy ložených intermodálních návěsů vzrostly za stejnou dobu na sedminásobek (jejich podíl byl ještě v r. 2010 menší než 1 %, za 5 let ale vzrostl na 4,5 %)
- Přeprava intermodálních návěsů na železnici je novým fenoménem, jehož významnější růst v Evropě registrujeme až po roce 2000
- Zajímavost: podíl přeprav prázdných kontejnerů na železnici činí cca jednu třetinu. Podíl prázdných návěsů činí cca 3 %



V jaké fázi rozvoje kontinentální KD aktuálně jsme?

- Podařilo se prokázat, že vedle kontejnerových vlaků do přístavů lze úspěšně provozovat kombinovanou dopravu i v rámci evropského kontinentu, a to i bez provozních dotací
- Podařilo se prokázat, že mezi českými silničními dopravci je a bude zájem o přepravy jejich zásilek po železnici
- Nacházíme se před fází tzv. „industrializace“ kombinované dopravy, kterou představuje její masívnější rozšíření
- Vyšší počty překládek sníží jednotkové náklady, které dnes v ČR představují bariéru mezi dopravními módy silnice a železnice



Je železniční infrastruktura v ČR připravena na cílové objemy dané Bílou knihou?

- Problémy na infrastruktuře železničních tratí a železničních stanic
- Problematika infrastruktury stykových bodů mezi silnicí a železnicí (překladiště, terminály)



Slabá místa železniční infrastruktury v ČR

- V rámci modernizace železničních koridorů v ČR byly v minulých letech upřednostňovány potřeby osobní dopravy (vyšší rychlosti, zvýšení komfortu)
- Modernizace koridorů vůbec nezohledňovala budoucí potřeby nákladní dopravy, (zkracování délek kolejí ve stanicích, nedostatečné průjezdné profily)
- Existují úzká hrdla především v blízkosti městských aglomerací a na koridoru Praha – Ostrava (nedostatek kapacitních rezerv)
- Železniční infrastruktura neumožňuje přepravy dlouhých vlaků
- Aktuální maximální limit délky vlaků 600 m nevytváří dostatečně příznivé podmínky pro efektivní provozování intermodálních vlaků



Nedostatky překládkové infrastruktury

- Existující terminály byly budovány za účelem překládek námořních kontejnerů, které jsou stohovatelné
- Terminály pro překládky kontinentálních přepravních jednotek vyžadují jiné parametry (větší plochy pro odstavování návěsů a výměnných nástaveb)
- Existující terminály leží na privátních železničních vlečkách (s výjimkou terminálu v Lovosicích)
- Negativní dopady privatizace infrastruktury v 90. letech
- V důsledku toho není garantován otevřený a nediskriminovaný přístup pro všechny železniční a silniční dopravce



Slabá místa překládkové infrastruktury v ČR

- Nákladovost překladišť v ČR je nepřiměřeně vysoká s negativními dopady na vysoké ceny za překládky
- Ceny za překládky jsou v českých terminálech až dvojnásobně vysoké oproti terminálům ve starých státech EU
- Terminály byly v ČR financovány ze soukromých peněz, v důsledku toho jsou provozní náklady zatěžovány odpisy
- Potřeba veřejných peněz a investičních dotací do infrastruktury překladišť (s využitím evropských fondů)
- Terminály nejsou v ČR považovány za součást veřejné dopravní infrastruktury (důsledek privatizace v 90.letech)
- Problematika veřejnosti terminálů v ČR



Konkrétní příklady nedostatků infrastruktury překladišť

- Terminál Lovosice: nedostačující zpevněná plocha existuje podél koleje jen v délce 350 m, kolej má 650 m, nutné posuny se soupravou železničních vozů
- Terminál AWT Paskov: soukromý, krátké koleje, soupravy se musí dělit, vysoká cena za přístup na železniční vlečku i za překládky, potřeba zvýšení překládkové kapacity a zvětšení odstavných ploch
- Terminál Brno: neveřejný, vysoké provozní náklady: odstavné plochy nejsou dostatečně zpevněny, to vyžaduje přetahy tahačem mezi manipulační a odstavnou plochou, což zvyšuje náklady na každou překládku, krátké koleje vyžadují rozdělení soupravy a přítomnost lok. po celou dobu skládání a nakládání vlaku
- Terminál Přerov: malá kapacita, vysoká cena za překládku, krátké koleje



Evropské železniční nákladní koridory (RFC)

(opatrný optimismus přichází z Bruselu)

- Z celkem 9 evropských železničních nákladních koridorů se 4 koridory přímo týkají železniční sítě v ČR
- Možnost objednání a zakoupení mezinárodní trasy na jednom místě
- Stanovení parametrů železničních tratí a stanic na koridorech
- Elektrifikace tratí, norma délky vlaků 740 m, rychlost 100 km/hod, nápravový vlak 22,5 t
- Problémy dostatečného traťového profilu umožňujícího přepravy návěsů o rohové výšce 4m

spolehlivost

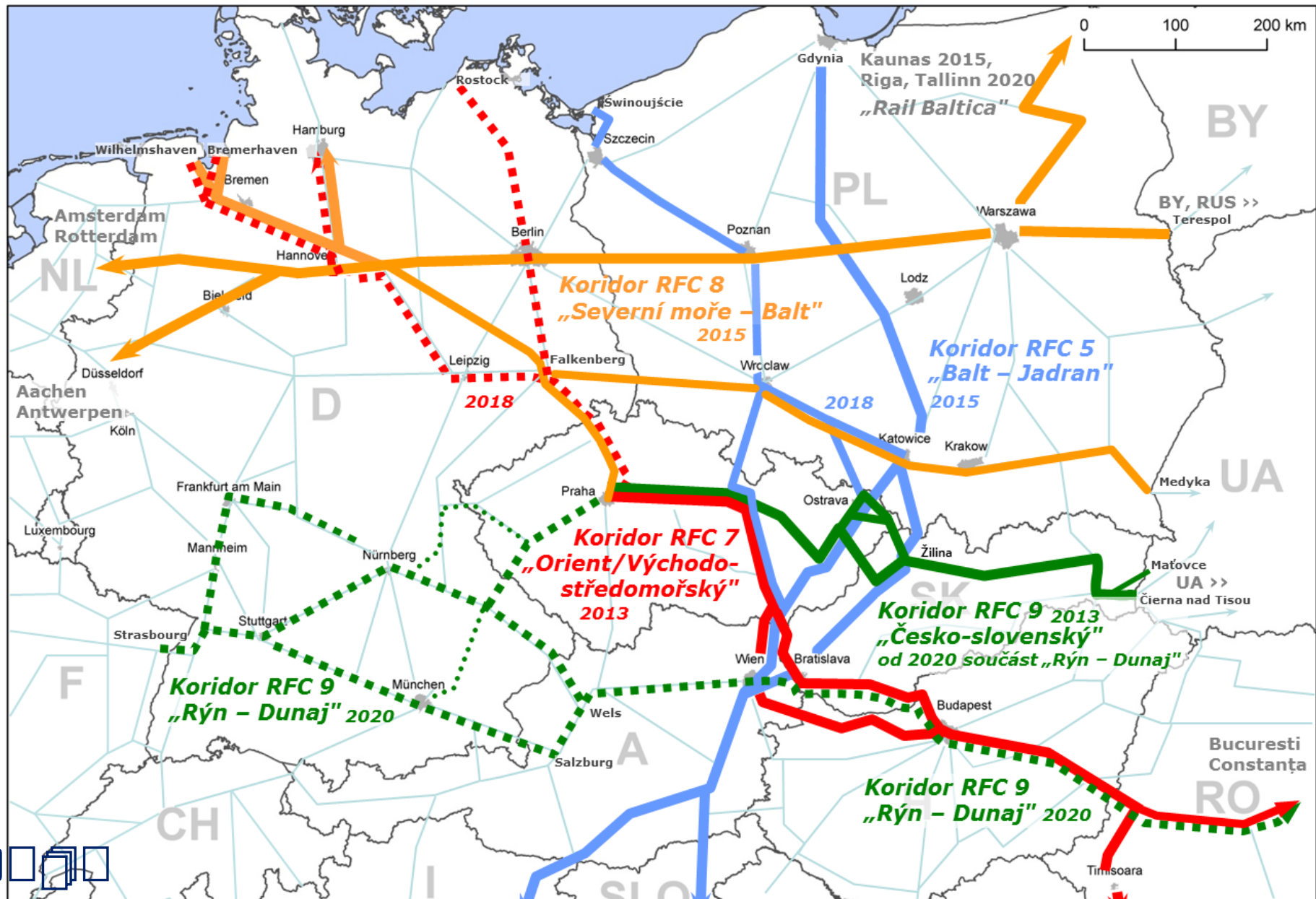


rychlost

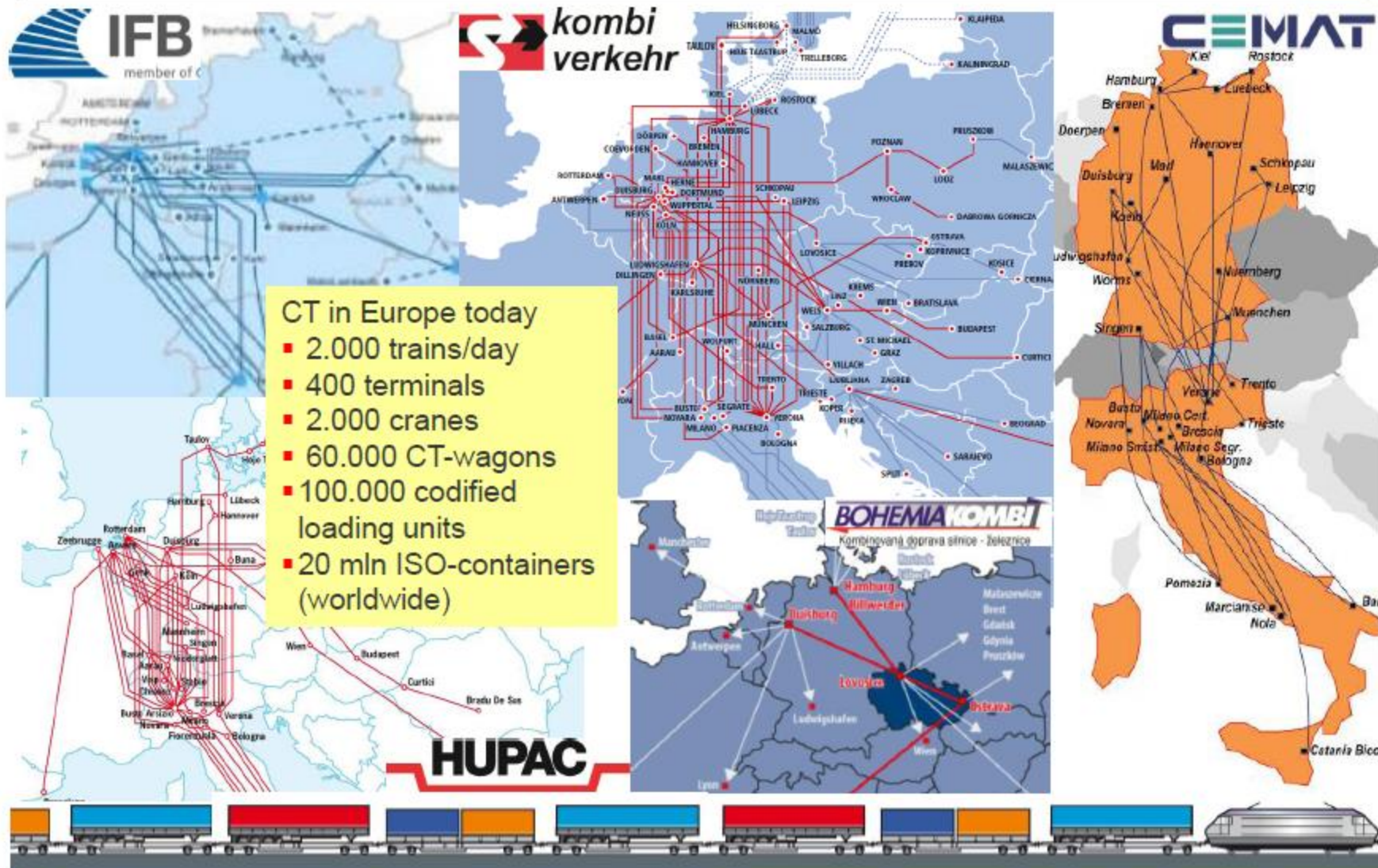
tradice

BOHEMIAKOMBI

KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE



Network of CT-direct trains in Europe – Train change per Gateway



Mixed transport of all loading units to reach complete train volumes



Aktuálně

- Rekordní poklesy cen nafty snižují konkurenceschopnost přeprav po železnici
- Příklad linky Brno – Rostock (vlaky dlouhé 616 m s 36 návěsy denně, přímá přeprava po silnici je v důsledku levné nafty o 50 až 70 Eur levnější, příznivější kalkulaci ceny umožní jen delší vlaky)
- Vysoké náklady za překládky v Brně (o polovinu vyšší než v Lovosicích)
- Linka Lovosice – Duisburg, při limitu délky vlaku 610 m jsou jeho náklady uhraditelné až teprve při průměrném vytížení vlaku kolem 90%. Příznivější break even bude dosažitelný jen u delších u vlaků, které umožní přepravit více návěsů



Terminál ČD DUSS Lovosice





Možnosti podpory

- Současně se za vlaky kombinované dopravy platí snížené sazby za použití kolejí (sleva 45 %), přičemž není rozdíl mezi vlaky do přístavů a vlaky mezi suchozemskými terminály
- Regulace ceny za použití kolejí v terminálech na veřejných vlečkách by podpořila veřejnost terminálů
- Probíhá diskuse o podpoře investic do přepravních jednotek (intermodálních návěsů, výměnných nástaveb, vnitrozemských kontejnerů) za účelem motivace silničních dopravců a speditérů
- Zvážení startovací podpory novým linkám za účelem kompenzací provozních ztrát po dobu počátečního slabého vytěžování vlaků
- Nutnost preferovat investiční dotace do terminálů ležících na veřejné dopravní infrastruktuře



Renesance přepravy zboží na železnici ?

Je reálná, avšak předpokládá:

- Postupné překonávání mentálních bariér na straně silnice i železnice
- Nový přístup žel. dopravců v dosud stále převládajícím konkurenčním vztahu vůči silničním dopravcům
- Dělbů výkonů mezi dopravními obory silnice a železnice při racionálním využití přirozených konkurenčních výhod každého z nich
- Systematickou podporu státu (veřejné investice, regulace ceny za použití dopravní infrastruktury, legislativní výhody a pod.)
- Vedle nezbytných změn technického, technologického i organizačního charakteru na straně podnikatelské sféry jsou nezbytné také investice do infrastruktury stanic a překladišť ze strany státu (EU je připravena pomoci)

Změna myšlení lidí je bezpochyby vždy nejdůležitější změnou, její prosazení ale vyžaduje spoustu úsilí a energie.



Resumé

Co potřebuje kombinovaná doprava:

- Pravidelnost, spolehlivost (včasnost dojezdů vlaků)
- Snížení jednotkových nákladů za překládky
- **Veřejnou překládkovou infrastrukturu**
- Železniční infrastrukturu, která umožní provázení dlouhých vlaků po evropských nákladních koridorech
- Vyšší míru podpory vlakům kombinované dopravy na kontinentálních linkách mezi suchozemskými terminály
- Systematičtější podporu ze strany státu



Děkuji Vám za pozornost

Vladimír Fišer
BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.
www.bohemiakombi.cz