

Úpadek kombinované v Německu dopravy se stává realitou

Podle oborového sdružení VDV (Sdružení německých dopravců) jsou pryč doby, kdy kombinovaná doprava, využívající železnici, kamiony a lodní dopravu, která je tak šetrná ke klimatu, a která postupně získávala podíl na trhu a posilovala tak ekonomickou pozici průmyslového Německa. Politická a ekonomická omezení však znamenají, že kombinovaná doprava je po letech úspěchů a růstu v úpadku. Mezi důvody patří klesající ekonomická aktivita, která vede k převisu nabízené ložné kapacity na silnici, a také v poslední době i nově celní politika USA. Kombinovanou dopravu však brzdí i domácí problémy německé dopravní politiky: „Infrastrukturní nejistoty v železniční dopravě jsou v současné době příliš velké a překročily bod zlomu. Zejména dodatečné náklady na odklony vlaků z důvodu velkých staveb a příliš vysoké ceny za užití kapacity dráhy působí jako brzda. Zboží je tak stále více přepravováno po silnici místo po železnici,“ říká viceprezident VDV Joachim Berends.

Podle sdružení železničního průmyslu VDV zaznamenala kombinovaná doprava v průběhu let tempo růstu přibližně o čtyři procenta a nárůst objemu přepravy z 80 na téměř 124 milionů tun v letech 2009 až 2022, a to i přes krizi, způsobenou pandemií Covid. „To, že v roce 2023 došlo k výraznému poklesu na 113 milionů tun, je vcelku logické – o to nepochopitelnější je, že vládní koaliční smlouva kombinovanou dopravu vůbec nezmiňuje. Přitom možnosti podpory kombinované dopravy již identifikovalo spolkové ministerstvo dopravy. Okamžitým opatřením by například mohlo být osvobození kamionů od mýtného pro první a poslední míli v kombinované dopravě,“ uvedl Berends v návaznosti na doporučení expertní komise pro klimaticky šetrnou mobilitu a infrastrukturu (EKMI) zřízené spolkovým ministerstvem dopravy. Podle Berendse však z dlouhodobého hlediska pomůže pouze výrazná modernizace železniční infrastruktury s dostatečnou kapacitou – a jasný závazek spolkové vlády směrem k železniční nákladní dopravě.“

Železniční nákladní dopravci si uvědomují, že musí také přispět svým dílem – například investicemi do moderních vozidel, digitalizací a optimalizací provozu. Mnohá opatření však lze realizovat pouze tehdy, pokud to umožňují politické rámcové podmínky. Zvláště naléhavá je zásadní reforma systému cen za užití kapacity dráhy s cílem dosáhnout uživatelsky přívětivé orientace na marginální náklady. Pro přechodné období požaduje VDV úplnou kompenzaci aktuálně výrazně zvýšených cen za užití kapacity dráhy. „Bez konkurenceschopných cen za užití dráhy hrozí železniční nákladní dopravě pokles podílu na trhu, což by z hlediska hospodářské politiky znamenalo těžký úder,“ uvádí viceprezident VDV Joachim Berends. „Kromě toho je mimo jiné zapotřebí spravedlivá kompenzace za odklonovou dopravu v důsledku renovace koridorů, pozastavení storno

poplatků od roku 2026 a úplné osvobození železniční nákladní dopravy od energetických daní a poplatků.“ Pro kombinovanou dopravu VDV znovu požaduje debyrokratizaci podpory terminálů, zákonné zakotvení možnosti nakládky návěsů pomocí jeřábů a nový model prémie pro přepravce.