

RAILTARGET uvádí:

Dvacet let systémové likvidace: Kamiony ovládly silnice, zatímco železnici drtí poplatky a lobby

Zatímco silnice roky nekontrolovaně bobtnaly, železnici dusily poplatky a neférová konkurence. Evropský dopravní systém se po dvaceti letech přešlapování ocitl na hraně kolapsu. Teď železnice krvácí a bojuje o přežití v systému, kde ekologická doprava paradoxně platí víc než ta „špinavá“ a energeticky náročná.

Evropská unie dokázala za 20 let rozložit úplně dopravní systém v nákladní dopravě. Na jedné straně se přes směrnice zatížila poplatky železnici tak, že nemohla cenově konkurovat silnici. Zároveň se silnice nechala extrémně růst a mýtné bylo jen na oko. To mělo za důsledek to, že železnice nemohla růst, což pro většinu politické scény bylo těžké pochopit. Železnice začala upozorňovat, že se blíží těžké časy s tím, že nelze konkurovat silniční dopravě. Každá země to začala řešit po svém.

Dvacet let systémových chyb. Silnice vs železnice

Například Německo podporu železnici řeší dotačními tituly na přepravu JVZ včetně ucelených skupin vozů do 15 vozů (JVZ=jednotlivá vozová zásilka). Dále Rakousko, jež je železniční země jako Švýcarsko si železnici ubránilo, protože má tak nastavenou politiku mnoho let. Byla jedna z mála zemí, kde podíl železnice vzrostl, zatímco jinde se jen držel podle situace v průmyslu jako u nás.

Evropský dopravní trh je v troskách a politici mu dál podřezávají větev. Zatímco železnice platí tvrdé mýtné za každý...

Energetická past: Co nás táhne ke dnu?

Situace se dramaticky změnila při covidu a následně válkou na Ukrajině. Vyletěla cena TE (trakční elektřiny), zatížená POZE a emisními povolenkami. POZE se povedlo díky odvaze pár lidí, jímž železnice není lhostejná, prosadit a aspoň tím ji pomoci. Paradoxně to zatížilo ekologickou dopravu a zvýhodnilo neekologickou dopravu, jež z toho hodně těžila, protože cenově byla levnější a stále je. Tak jak se začaly rozevírat nůžky mezi typy doprav, tak s tím se ruku v ruce stále více přibližoval problém, co započal 20 let zpátky, a to bylo zavedení emisních povolenek ETS1, aniž by se pro dopravu v elektrické trakci (železnice a MHD) cena zastropovala. A následný Green Deal (GD) to dorazil.

Máme pár let rozjetý GD, co poškodil a přesunul výrobu do zemí, kde se porušují lidská práva, “kašle” na ekologii. A stejně jako u dopravy problém s průmyslem, který živí celý kontinent a zaměstnává miliony lidí, si každá země začala řešit po svém dle svého zájmu a síle lobbingu. U některých zemí se zavřely před problémem oči, ale on nezmizel. U železnice to samé. Vyřeší se jeden problém a další dva zůstanou.

Ukrajina jako zrcadlo pravdy

Když se vrátím k válce na Ukrajině, kdy došlo k velké potřebě suplovat lodní dopravu a rychle přepravovat komodity od potravin, munice po techniku,, tak si na železnici všichni vzpomněli, ale kroutili u toho hlavou, že to nedokáže. Silniční lobby vždy říká, že železnice nezvládne nic, ale opak je pravdou. Veškeré přepravy zvládla na jedničku. Především přepravy obilovin, které před nedávnem skončily. Nadále pokračují přepravy jiných materiálů, bez nichž se Ukrajina neobejde. Situace na Ukrajině paradoxně nějaké vozby přinesla, ale i tak propad přeprav celkově je znatelný, řekněme velice citelný až krvavý.

Příklady ze zahraničí: Kde se poučili?

Železnice bojuje o přežití a řešení problémů přichází pomalu a jinak v každé zemi. Někde zvýší mýtné na silnici jako to udělala Francie, jinde zvýší dotační tituly a čekají, jak to dopadne. Stále důrazně opakují, že železniční lobby musí být silnější a hlasitější, hlídat každý krok EU a zemí. Kdyby nebyla železnice slyšet ani trochu, tak se země nechají silniční lobby naprosto ovlivnit.

Znamenalo by to kompletní likvidaci železnice. Například ve Španělsku ustupovali silničnímu lobbingu tak dlouho a zároveň zvyšovaly poplatky za dopravní cestu tak vysoko, až byla železniční nákladní doprava na pokraji likvidace a vozila po celé zemi pár vlaků. A přitom na dálnicích se nedalo jet s autem, protože byly plné konvoji kamionů včetně tzv. gigalinerů. Na poslední chvíli se situace začala řešit snížením poplatků a dotačními programy, čímž se železnice na Pyrenejském poloostrově zachránila. Obnovilo se tak pěkné číslo přeprav. Automotive, potravin jak v mezinárodní přepravě, tak i vnitru.

Další příklad. Když kupříkladu drahá Francie zvýšila i přes nevoli silničních dopravců mýtné, pohnulo to s cenami tak, že více přepravců začalo poptávat železnici u tranzitu do Španělska či Francie, přičemž železnice tam stále nemá takovou podporu jako v Německu. Z toho vyplývá jediné. Je potřeba stále opakovat hlavní pravidlo a to, že DOPRAVNÍ TRH je JEDEN!

Naděje pro českou železnici po letech lhostejnosti

V ČR byla donedávna situace taková, že jí byla železnice lhostejná, především exministři Kupkovi, který o pomoci přes dotační programy, nechtěl ani slyšet. Zatímco silničnímu lobby plnil všechna přání, co si jen řekli, popřípadě snížil všechny poplatky na co nejnižší úroveň, u železnice nedošlo ke zlepšení, a proto stále krvácí. Lze ale říct, že se vše začíná měnit v souvislosti s nástupem nového týmu na Ministerstvo dopravy ČR. Ten dopravu chápe a hodlá snad situaci řešit i s pomocí železničních sdružení jako je ŽESNAD jakožto poradní orgán a zástupce. Chyba totiž není na straně železnice, ale na straně špatně nastavených podmínek a síle silniční lobby.