

Přesun přepravy na železnici – sny a realita

Provoz na pozemních komunikacích neustále roste, a i nám jako řidičům překáží množství kamiónů. Proto mnozí navrhuji řešení – přesun přepravy na železnici. Proč tedy není přepravováno více zboží nákladními vlaky, jak tomu bylo v minulosti?

Taková vyjádření jsou od lidí, kteří poznají pouze osobní vlak, a i s ním se přepraví jen párkrát ročně. A často jim i to stačí na to, aby stále hovořili o zpožděních a nespolehlivosti železnice.

S nákladní dopravou je to ale výrazně složitější. Zboží je nutné naložit do železničních vozů (dále jen vozy). Některé typy vozů zákazníkovi na přepravu poskytne ČD Cargo, které zabezpečuje jako jediný v ČR i přepravu jednotlivých vozových zásilek. Ostatní dopravci nabízí pouze přepravu ucelených vlaků. Vozy se musí někde naložit. Doba, kdy se nakládka a vykládka prováděla na všeobecné nakládkové a vykládkové koleji v železniční stanici s využitím mechanizačních zařízení, je již za námi, vyjma přepravy syrového dřeva. Takže nakládka se vykonává buď na kolejových vlečkách nebo v železničních stanicích na všeobecných vykládkových a nakládkových kolejích. Vlečku, tu ale musíme vybudovat, udržovat a zabezpečovat provoz. Na to je potřeba tým odborníků na zabezpečení provozu, posunu, údržby atd. Jedná se o techniky, posunovače, strojvedoucí, komerční pracovníky, mechaniky s předepsanou kvalifikací, odbornými zkouškami, zdravotní způsobilostí. Aby výkon vlečky byl efektivní, musíme mít dostatečný objem přepravy, a tedy i obrat vozů. Proto bylo v minulých letech mnoho vleček zrušených, protože při malém obratu vagónů je provoz vlečky neefektivní. Tlak na rychlost a spolehlivost přepravy a doručení zásilky proto vedl k přesunu na kamióny.

Doba přepravy jednotlivých vozových zásilek se s poklesem objemu přepravy na železnici po roku 1989 neustále prodlužovala a spolehlivost dodávek se výrazně snížila. Proto se může stát, že cisterna bude přepravována na vzdálenost 150 km i týden. Bohužel, taková je realita a proč cisternu? Protože některé látky nelze přepravit silniční nákladní dopravou, protože takové autocisterny žádný dopravce nevlastní. Jako např. na některé zkapalněné plyny.

Když máme požadavek na přepravu zboží, na který ČD Cargo nemá vozy, tak si je musíme pořídit nákupem nebo pronajmout. Na jejich údržbu je potřeba ECM certifikát a tým specialistů spolu s opravárenskou základnou.

Když už máme vozy správně naložené, tak musí být s potřebnou dokumentací zkontrolován jejich technický stav a následně je dopravce převezme k přepravě. U ucelených vlaků si lze vybrat nejvýhodnějšího dopravce. Zákazník, kterému vlak pošleme, musí mít zajištěnou vykládku a personál. Občas se stává, že se vůz majiteli vrátí poškozený, znečištěný či neúplně vyložený. Pak nastupuje souboj s odběratelem, kdo způsobil chybu. Může ji ale způsobit i dopravce, když vrátí vozy s poškozenými dvojkolími nebo jinými případy jako např. chybějící komponenty (oddělitelné součásti vozu). Areály

železničních stanic nejsou dokonale střežené a občas lákají sprejery nebo různé živly, a tak vznikají další škody na vozidlech. Tlak na nízkou hlučnost vlakových souprav vedl k použití kompozitních zdrží. Ty způsobují vyšší poruchovost s častějšími výměnami dvojkolí a potřebou jejich soustružení. Když se taková závada vyskytne na hraničních přechodech států, tak je postaráno o další problém. Musíme vyřešit jejich opravu, a hlavně zjistit, kdo ji způsobil, a tedy ji i zaplatí.

Pokud chceme přepravit zboží kamiónem, tak stačí vybudovat odbočku z veřejné pozemní komunikace, parkoviště a nakládací rampu. U ní kamión naložíme, řidiči odevzdáme doklady k zásilce a o víc se nemusíme starat. Případně jen přes informační systémy sledovat, kde se zásilka pohybuje a zda zásilka byla doručena včas.

Zásilka je doručena do 100 km za 2-3 hodiny, do 500 km běžně do 24 hodín a na druhý konec Evropy do 3 dní.

O nákup kamiónu, jeho údržbu ani kvalifikaci řidiče se nemusíme starat, je to věcí dopravce.

Porovnání jasně ukazuje, jaký je to výrazný rozdíl a proč se zásilky přepravují v kamiónech.

Řešením by mohla být kombinovaná doprava. Jenže ani zde to není jednoduché. V současnosti převažují kontejnerové vlaky z/do námořních přístavů jako přístavní služba. Kontejnery 20' a 40' jsou majetkem lodních společností a ty je nepovolí pro kontinentální přepravu mezi terminály. Jejich nevýhodou je, že nejsou celkem vhodné na nakládku europalet jako např. kamióny. Vhodnější jsou 45' kontejnery jako náhrada klasického návěsu, ale těch je ve vnitrozemských terminálech v Evropě nedostatek. Používají se i výměnné nástavby, které lze vidět v logistických areálech, jak stojí na podpěrných nohách při rampách. Někteří dopravci mají i manipulovatelné návěsy, které lze naložit na speciální vagóny s kapsou. Vlakové linky na jejich přepravu je však náročné zorganizovat.

Ekologická politika zelené energie se projevila v zdražení elektřiny a znevýhodnění železniční dopravy oproti silniční dopravě. Je přitom paradoxem, že železnice vykonává většinu výkonů v elektrické trakci se potřebou 7 - 10krát nižší než silniční doprava.

Jaký tedy bude vývoj v dopravě? Budou řešením elektrické kamióny s řidiči z třetích krajín s perspektivou autonomního řízení? Anebo dlouhé 25,25 m kamióny křižující Evropu? Budou spolehlivě a just-in-time zásobovat moderní logistické parky, které jsou zřizovány při dálnicích? Pro vysokou spotřebu elektřiny to nebude celkem možné, a proto bude potřeba hledat kompromisní řešení ekonomicky, ekologicky i energeticky akceptovatelné.

Ing. Jaroslav Čermák, Zväz chemického a farmaceutického priemyslu SR

Prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D., Vysoká škola logistiky, o.p.s., Přerov