

„Konkurence mezi železnicí a silnicí je hlavně o financování, ne o podnikání“



Ilustrační foto: Shutterstock © Miguel Perfectti

Někteří z lídrů intermodálních dopravců se sešli na konferenci CT4EU v Bruselu s jasným mottem „je čas na spojení“, aby pokračovali v diskusi o vytvoření skutečně evropského sektoru. Hlavní závěry akce, kterou vede UIRR (Sdružení pro kombinovanou železniční a silniční dopravu), jsou, že výzvy pravděpodobně přetrvávají a že pouze společné úsilí s kombinovanou dopravou v centru pozornosti může škody zmírnit, zejména v těchto krizových dobách.

Začněme výzvami. Jedním z hlavních bodů, které různí mluvčí zmiňovali, byla role silniční nákladní dopravy, která v současnosti tvoří přibližně tři čtvrtiny vnitrozemské dopravy v EU. Hlavní konkurence mezi způsoby dopravy se týká financí, nikoli podnikání, kde "nejsou žádné strany", podle Ralucy Marian z Mezinárodní unie silniční dopravy (IRU).

Různé léčby?

R. Marian vysvětlila, že silniční nákladní doprava v poslední době získává významnou finanční podporu, protože ceny paliv prudce vzrostly a zákazníci nebyli ochotni nést další

náklady, podobně jako u železniční nákladní dopravy, když poplatky za přístup na železniční dopravní cestu rostou nebo je potřeba vlaky z různých důvodů přeměrovat. Hlavní rozdíl, jak zdůraznila, spočívá v tom, že výkyvy cen paliva jsou obvykle krátkodobé problémy, což je činí snazší je zvládnout.

Na druhou stranu železniční nákladní doprava se musí potýkat s neustále rostoucími náklady za použití dopravní cesty a se stavebními (rekonstrukce, modernizace) pracemi, které často trvají roky, což nutí k drahým odklonům. A tyto náklady často hradí sami provozovatelé, jak poznamenal Bernt Juncker z TX Logistik. Přestože B. Juncker uznal, že rekonstrukce železnice je nezbytná, zdůraznil, že přeměrovávání vlaků může zvýšit náklady na dopravu o tisíce eur, což zákazníci nechtějí hradit.

Další řečníci zdůraznili, že silniční nákladní doprava nabízí mnohem větší flexibilitu ve srovnání s intermodálními službami. U intermodálního režimu musí zákazníci přemýšlet o něco víc dopředu, argumentoval Johan Gemels z Novandi. Možná to bude jen den dopředu, ale to je pro ně stále důležité, dodal.

Pokud si silniční doprava udrží výhodu v oblasti flexibility, intermodální doprava by pak měla být alespoň spolehlivá, zdůraznil Jürgen Albersmann z Contarga. Ale vzhledem k výše zmíněným výzvám i tento cíl vyžaduje určité úsilí. Úsilí nejen intermodálních dopravních firem a odesílatelů, ale i institucí EU a národních vlád.

Spyros Kalpogiannis z Amazonu symbolicky reprezentoval odesílatele, tedy zákazníky dopravního sektoru. Tento balíkový gigant v posledních letech přijal kombinovanou dopravu a intermodální služby. "Kombinovaná doprava znásobuje capacity," uvedl pan Kalpogiannis. Na cestě k modální změně však stále existují určité překážky, které by měly Amazonu výrazně pomoci dosáhnout cíle uhlíkové neutrality do roku 2040.

Například více terminálů a lepší infrastruktura jsou klíčovými aspekty přepravy zboží po železnici, zejména při přepravách na velké vzdálenosti, které společnost momentálně stanovuje na více než 500 kilometrů. Další úzkým místem je nedostatek konkrétního a užitečného evropského rámce, který by měl nahradit národní fragmentaci, která sektor aktuálně postihuje. "Intermodalita by měla být do roku 2030 víc než jen zelený nápad," uzavřel Kalpogiannis.