

UIP Summit: Nákladní železnice má do roku 2030 získat 30 % trhu. Dnes zůstává pod 18 %

Evropská nákladní železnice léta bojuje o silnější podíl na trhu. Polsko se mění v obří staveniště, zatímco experti volají po důslednější digitalizaci a konci nadvlády Excelu.

Evropská železnice se nachází v paradoxní situaci. Zatímco na odborných akcích se již léta diskutuje o nutnosti přesouvat nákladní dopravu ze silnic na železniční tratě, realita roku 2026 je podstatně odlišná. Na letošním Keepers' Summitu pořádaném evropskou organizací **UIP** byl právě tento nesoulad jedním z hlavních témat.

Proč nákladní železnice ztrácí dech?

Nově zvolený prezident UIP (International Union of Wagon Keepers) Peter Reinshagen při úvodním proslovu neskrýval zklamání z aktuálního stavu nákladní železnice. Podle něho politické proklamace v rámci Zelené dohody pro Evropu počítaly s tím, že do roku 2030 dosáhne podíl železnice na nákladní dopravě 30 %.

„Na základě těchto cílů se masivně investovalo do vozového parku, zejména ze strany leasingových společností. Většina těchto peněz však dnes není tak profitabilní, jak akcionáři očekávali,“ uvedl Reinshagen. Namísto ambiciózních 30 % se aktuální podíl železnice v nákladní dopravě pohybuje pod hranicí 18 %. Problémem přitom podle něho není jen ekonomický útlum, ale rovněž katastrofální stav infrastruktury.

Reinshagen také varoval před ochranářskými tendencemi jednotlivých států, které narušují jednotný trh. Jako příklad uvedl specifická opatření Švýcarska ohledně nákladních vozů, proti kterým UIP musela aktivně bojovat. „Musíme se bránit jednostranným opatřením jednotlivých zemí, protože ta zastavují volný pohyb zboží,“ zdůraznil s tím, že jedinou cestou je užší spolupráce asociací v Bruselu.

Polsko jako největší staveniště Evropy

Zatímco zbytek střední Evropy přešlapuje, Polsko zažívá nebývalý boom. Marita Szustak, generální ředitelka Polské komory pozemní dopravy, potvrdila, že země se proměnila v jedno velké staveniště. Historický kontext je zde zásadní: v 90. letech byla polská železnice v žalostném stavu, což vedlo k masivnímu odlivu firem směrem k silniční výstavbě. Dnes se karta obrací. „Infrastruktura v Polsku je slibná, ale mám trochu obavy o logistiku, zejména pokud jde o přepravu objemných materiálů,“ podotkla Szustak.

Adrian Furgalski z Railway Business Forum uvedl, že loňské tendry dosáhly astronomických 89 miliard zlotých (přibližně 511 miliard korun). Podle Furgalskiho se Polsko stále potýká s nedostatkem prostředků v železničním fondu oproti fondu silničnímu. Díky stabilním cenám jízdenek však začalo vlaky využívat rekordní množství lidí, což vytváří tlak na zlepšení i v nákladní dopravě.

Miliardy v investicích, ale s byrokratickou koulí u nohy

Financování z fondů EU (např. program FeniKS či Národní plán obnovy) je sice dostupné, ale procesy narážejí na drsnou realitu. Sylvia Cieślak-Wilk z Centra pro dopravní projekty

EU a Agnieszka Lewocka poukázaly na to, že jen na železniční projekty byla vyčleněna miliarda zlotých (cca 5,7 mld. Kč). Přesto sektor trápí byrokratické „nemoci“ moderní doby.

„Hlavními problémy jsou zdlouhavé postupy při přípravě projektové dokumentace, nekonečná odvolací řízení v tendrech a kumulace zakázek v jeden čas, což šroubuje ceny nahoru,“ vysvětlila Cieślak-Wilk. K tomu se přidává nedostatek polotovarů a kolize v projekčních návrzích, které stavby prodražují a zpožďují.

ERTMS: Miliardová past na dopravce?

Jedním z nejvíce kontroverzních témat summitu byl systém ERTMS. Ačkoliv je myšlenka jednotného evropského zabezpečovače teoreticky správná, implementace v praxi je podle účastníků summitu katastrofální.

„ERTMS je brilantní nápad, ale je implementován nejhorším možným způsobem. Bylo to zavedeno bez konzultace s průmyslem,“ uvedl v diskuzním panelu bez obalu Łukasz Boroń, generální ředitel společnosti CARGOUNIT. Kritika mířila především na neustále se měnící verze systému a obrovské náklady na retrofitting (dodatečné vybavení) starších vozidel. Boroń následně vyzval k tomu, aby se průmysl v Bruselu ozval dříve, než budou schválena další nepromyšlená řešení.

Železnice jako pilíř bezpečnosti a obrany

Geopolitická situace, zejména válka na Ukrajině, dramaticky změnila pohled na strategický význam železnice. Maciej Gładyga, prezident ERFA, zdůraznil, že Evropa potřebuje dopravní síť odolnou a nezávislou na vnějších hráčích. Klíčovou roli zde hraje přístav v Gdaňsku, který je momentálně nejdůležitějším bodem pro ukrajinský export a import, a do budoucna jeho role ještě poroste.

Zajímavým aspektem je tzv. „duální využití“ železnice pro civilní sektor i vojenskou mobilitu. Łukasz Grzesło z PKP Cargo International potvrdil, že přeprava tanků, zdravotnického materiálu a strategických surovin musí být prioritou. „Máme plošinové vozy pro přepravu tanků, které jsou stejné jako ty pro přepravu ocelových desek mířících nejčastěji do Ostravy,“ uvedl Grzesło.

Konec doby excelové a nástup intermodality

Intermodální doprava je považována za budoucnost, ale často naráží na technologickou zaostalost v komunikaci. Joanna Goździk z Clip Group popsala současný stav: „Představme si terminál jako jednu obří excelovou tabulku. Stále bojujeme s integrací dat do jednoho systému, protože pro komunikaci pořád masivně používáme Excel“.

Kromě digitalizace zmiňovali diskutující také nutnost „zelenějších“ terminálů. Prioritou by měla být elektrifikace terminálů, aby nebylo nutné přepřahat elektrické lokomotivy za dieselové posunovací stroje, což Goździk označila jako „zásadní úsporu času“. Dawid Chojnowski z PCC Intermodal k tomu dodal, že železnice je stále úzkým hrdlem celého logistického řetězce kvůli nedostatečné kapacitě tratí, která se místy nezměnila za posledních 100 let.

Silné ženy v čele změny

Vystupující na letošním ročníku UIP Keepers' Summitu se shodli, že evropskou železniči čeká v nejbližších letech řada výzev. Přesto se podařilo akci zakončit pozitivně: v závěru totiž vystoupily členky sdružení Women in Rail, které upozornily na rostoucí zastoupení žen v železničním sektoru.

Podle Agnieszky Grzeslowske (Greenbrier-Europe) a Agnieszky Lewocke železnice již dávno není jen mužským světem: máme operátorky, svářečky i manažerky a ředitelky, které mění podobu celého sektoru. „Pokud má být železnice budoucností dopravy, musí se dívat do budoucnosti, která je více diverzifikovaná,“ uvedla Grzeslowska.

Vysoký podíl žen mezi vystupujícími i v publiky na letošním UIP Keepers Summitu byl důkazem, že alespoň v tomto ohledu má evropská železnice nakročeno správným směrem. Podle Magdaleny Białek ze společnosti Eurowagon bude pro budoucnost oboru zásadní také užší spolupráce a sdružování celého železničního průmyslu do asociací. „Nikdo si nepřejeme vražednou konkurenci,“ zakončila svůj příspěvek.