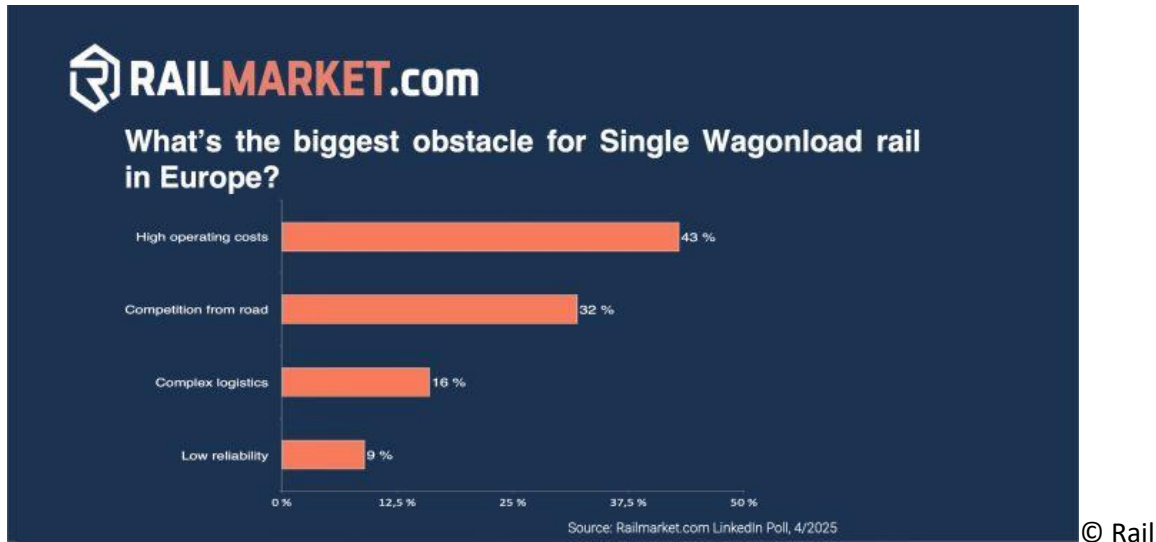


Railmarket.com uvádí:

Provoz nákladních vlaků s jedním vozem pod tlakem - provozovatelé nákladní dopravy uvádějí problémy v celé Evropě

[Lubomir Cech](#), 15/04/2025



Cargo Group

Přeprava jednoho vagonu (SWL) zůstává jedním z nejsložitějších segmentů evropské železniční nákladní dopravy.

Na základě zpětné vazby od provozovatelů v odvětví a poznatků získaných prostřednictvím průzkumu na sociálních sítích, který provedla společnost Railmarket News, se problémy, kterým tento druh dopravy čelí, v jednotlivých zemích shodují. Provozovatelé uvádějí jako přetrvávající problémy vysoké provozní náklady, intenzivní silniční konkurenci a roztržitěnou správu infrastruktury. Některé společnosti rovněž poukázaly na potřeby modernizace, nejednotné uplatňování politiky a nedostatek koordinovaných celoevropských podpůrných mechanismů.



RAILMARKET

Výsledky rychlého průzkumu na sociálních sítích uvádějí, že největšími problémy v oblasti SWL jsou vysoké provozní náklady, složitá logistika, konkurence ze strany silniční dopravy a nízká spolehlivost. Railmarket proto oslovil provozovatele, kteří tuto službu v Evropě stále poskytují, a zde jsou jejich odpovědi:

ZSSK CARGO potvrzuje, že vysoké provozní náklady a logistická složitost jsou úzce propojeny a odrážejí současný systém SWL. Podle společnosti jsou tyto podmínky pro soukromé železniční nákladní společnosti SWL obzvláště neatraktivní, takže za tuto službu zůstávají zodpovědní národní dopravci. Provozovatel vidí pokračující poptávku ze strany odvětví, jako je dřevo, kovový šrot, stavební materiály a chemikálie, ale zdůrazňuje, že ziskovost zůstává bez státní podpory obtížná.

Mezi další identifikované problémy patří ekonomická zátěž spojená s modernizací diesellových lokomotiv a nákladních vozů, které jsou pro neelektrifikovaný provoz a posunovací povinnost rozhodující. ZSSK CARGO tvrdí, že je nutná koordinovaná podpora na úrovni EU, a to nejen prostřednictvím slev na přístup k infrastruktuře, ale také prostřednictvím politik nařizujících rovné zacházení se silnicí a železnicí a internalizaci externích nákladů ze silniční dopravy. Podle jejího názoru jsou stávající opatření na Slovensku buď dočasná, nebo nedostatečná.

Aby si společnost udržela konkurenceschopnost, zaměřuje se na regionální konsolidační strategie, jako jsou přitažlivé zóny a mezisklady pro sdružování zásilek do ucelených vlaků. ZSSK CARGO také upozorňuje na potenciál větší synergie mezi železničními vlečkami a novou průmyslovou infrastrukturou a navrhuje, aby developpeři museli integrovat železniční spojení do nových logistických center.

Společnost DB Cargo sladila své interní hodnocení s průzkumem provedeným společností Railmarket News. Společnost uvedla, že pro budoucnost SWL je klíčová digitalizace, zejména prostřednictvím zavedení digitálního automatického spojování (DAC). Ačkoli společnost DB Cargo nevyšlila konkrétní překážky, uvedla, že již byla provedena optimalizace sítě s cílem zlepšit spolehlivost služeb. Nicméně pro zachování životaschopnosti služeb je i nadále nezbytná veřejná finanční podpora.

Skupina Rail Cargo Group zdůrazňuje význam vysokých objemů pro kompenzaci fixních nákladů na infrastrukturu a považuje přepravu jednotlivých vagonů za klíčovou nabídku, zejména pro rakouský a maďarský průmysl. Poukazuje však na to, že bez nadnárodní koordinace a cílených podpůrných mechanismů nemůže systém zůstat udržitelný. Jako cesta ke zlepšení efektivity a pokrytí se uvádí konsolidace prostřednictvím multifunkčních terminálů a fixních přepravních služeb (TransFER).

Podle skupiny Rail Cargo Group představuje silniční doprava nejvážnější hrozbu pro konkurenceschopnost společnosti SWL. Provozní náklady jsou sice vysoké, ale jejich dopad je umocněn rostoucím tlakem ze strany silniční logistiky. Za hlavní problémy skupina považuje složitost logistiky a klesající spolehlivost - částečně způsobenou odchodem velkých železnic z odvětví SWL.

Mezi hlavní komodity patří papír, dřevo, šrot, stavební materiály a odpad. Společnost také vidí hodnotu v kombinaci konvenčních nákladních vozů s intermodální logistikou, jako jsou výměnné nástavby.

Společnost SBB Cargo odkázala na svůj zveřejněný poziční dokument o rámcových podmínkách pro švýcarskou nákladní dopravu, v němž jsou diskutovány otázky jako úhrada nákladů, závazky veřejné služby a plánování investic. Švýcarský dopravce se sice nevyjádřil konkrétně k anketě Railmarket News, ale již dříve zdůraznil potřebu dlouhodobého politického závazku a stabilních regulačních rámců na podporu domácích a mezinárodních řešení nákladní dopravy včetně SWL.

[Rail Cargo Hungaria \(Maďarsko\)](#) souhlasí s výsledky průzkumu na sociálních sítích a přidává další úvahy. Probíhající výstavba, obnova a údržba železničních tratí v celé Evropě výrazně omezuje propustnost, což dále snižuje konkurenceschopnost segmentu SWL ve srovnání se silniční dopravou.

Maďarský provozovatel pevně věří v budoucnost SWL, ale zdůrazňuje nutnost trvalé státní podpory. Dosažení cíle EU, kterým je 30% podíl železniční nákladní dopravy do roku 2030 - v současné době se pohybuje kolem 17 % - vyžaduje významné změny, rozvoj dopravní sítě a rozhodný přesun ze silnice na železnici.

Pro zvýšení ziskovosti navrhuje společnost Rail Cargo Hungaria regulaci silniční dopravy, technický rozvoj, obnovu infrastruktury a řádnou údržbu, včetně seřaďovacích nádraží a nakládacích ploch. Provozovatel zvyšuje konkurenceschopnost digitalizací procesů manipulace se zbožím, vývojem integrovaného systému řízení vlaků a používáním energeticky účinných lokomotiv.

V současné době patří mezi hlavní komodity společnosti Rail Cargo Hungaria v SWL dřevo, nebezpečné zboží (paliva, plyny), železný šrot a komponenty pro elektromobilitu, přičemž za obzvláště perspektivní je považována přeprava baterií.

Účast a opomenutí

Zatímco ZSSK CARGO, DB Cargo, Rail Cargo Group a SBB Cargo poskytly své postřehy, několik velkých provozovatelů - [Green Cargo](#), [ČD Cargo](#), [SNCF](#) a [Lineas](#) - odpovědi neposkytlo.

Kontextové pozadí

Bílá kniha Evropské komise o dopravě (Doprava 2050) nadále prosazuje přechod od silniční dopravy k udržitelnějším formám dopravy. Služby SWL jsou v tomto rámci zmíněny jako nedílná součást strategie. Jak však naznačují četné reakce, budoucnost služeb SWL závisí nejen na provozních zlepšeních, ale také na komplexním provádění politiky a finančních mechanismech uplatňovaných jednotně v celé Evropě.