

# Multimodální přepravy potřebují lepší infrastrukturu

**Ačkoli dominantním způsobem přepravy zboží v Evropě zůstává silniční doprava, zájem o multimodální přepravy stále roste. Rozdělení přepravy na více modů umožňuje využívat jejich výhod a vyhnout se některým problémům, které v rámci jednotlivých modů existují. Na přesunutí zboží „ze silnice na koleje a vodu“ klade důraz také politika Evropské unie, která v multimodalitě hledá způsob, jak lépe využívat stávající dopravní infrastrukturu a snižovat negativní vlivy dopravy na život lidí i na udržitelný hospodářský růst.**

Také Česká republika si vytváří pro rozvoj multimodálních přeprav odpovídající strategii. V současné době se připravuje nová koncepce nákladní dopravy pro období 2017 až 2023 s výhledem do roku 2030. Koncepce rozpracovává hlavní směry stanovené Dopravní politikou ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050 a je zaměřena na celý sektor nákladní dopravy. Hlavní důraz se v ní klade na oblast kombinované dopravy a její potenciál pro rovnoměrnější využívání všech dopravních modů. Snahou je dosáhnout cílů stanovených nejen v Dopravní politice, ale rovněž v dopravní politice evropské a dále také cílů stanovených v Politice ochrany klimatu, Státní energetické koncepci a v dalších průřezových strategiích.

„Multimodální přepravy přinášejí řadu výhod,“ uvedl Ing. Vít Sedmidubský, vedoucí Oddělení dopravní politiky a čisté mobility, Odbor strategie Ministerstva dopravy ČR. „Patří mezi ně značné energetické úspory, které vyplývají z většího využívání železniční a vodní dopravy. V této souvislosti je třeba upozornit také na to, že Česká republika přijala závazky v oblasti energetických úspor. Železniční doprava využívá elektrickou energii přímo z rozvodné sítě (výroba elektrické energie sice rovněž z významného podílu pochází z fosilních zdrojů, tento podíl ale bude dle ASEK do budoucna významně klesat), což má významnou vazbu na plnění závazků z pařížské klimatické konference. Dalším dopadem je snižování externalit z nákladní dopravy.“

Podle Víta Sedmidubského je však nutné zdůraznit, že se neplánuje „násilné“ převádění přeprav na železnici, nákladní doprava bude

i nadále fungovat na základě tržních pravidel. Snahou je posílit konkurenceschopnost železniční dopravy a spolupráci se silničními dopravci na bázi vzájemné výhodnosti. V současnosti zejména kombinovaná doprava do námořních přístavů funguje dobře a do této oblasti není nutné nijak zasahovat. Horší je situace u kontinentálních přeprav, kde je organizace kombinované dopravy mnohem složitější. Existuje zde velký potenciál, pro jeho využití je však třeba, aby bylo území ČR více napojeno na pravidelné linky kombinované dopravy v západní Evropě.

„Pokud jde o multimodální přepravy v širším smyslu, je možné, že významnější terminály kombinované dopravy budou fungovat v tomto režimu v případě, že privátní sektor vybuduje v těchto areálech logistické haly, které budou zajišťovat další doplňkové služby. Vzhledem k tomu, že logistických hal vzniklo na území ČR v posledních letech velké množství, a to bez napojení na železniční infrastrukturu, jeví se jako nejvhodnější řešení právě kombinovaná doprava. Dalším segmentem multimodálních přeprav je přeprava jednotlivých vozových zásilek nakládaných a vykládaných na všeobecně nakládkových a vykládkových kolejích. Tady nelze počítat s výraznějším rozvojem, ale spíše vytipovat ty části systému, které budou i do budoucna perspektivní,“ zdůraznil Vít Sedmidubský.

Zejména v České republice by mohla hrát v oblasti multimodálních přeprav důležitou roli kontinentální kombinovaná doprava. Ale přestože v posledním desetiletí statistiky zaznamenávají znatelný růst kontinentálních

kombinovaných přeprav silnice/železnice už i na území ČR, mají tyto přepravy u nás stále ještě spíše okrajovou roli. Přitom multimodální přepravy představují řešení, které umožňuje optimalizovat náklady na přepravu zboží.

„V tomto směru jsme na tom v porovnání se



Ing. Vladimír Fišer

zeměmi západní Evropy možná v podobné situaci jako je tomu s vysokorychlostními vlaky – máme asi tak dvacetileté a možná dokonce třicetileté zpoždění,“ řekl Ing. Vladimír Fišer, jednatel operátora kombinované přepravy Bohemiakombi. „Je

třeba si otevřeně přiznat, že všechny dnes na území ČR provozované mezinárodní kontinentální linky mohly vzniknout především díky výhodám, kterých kombinované přepravy požívají na zahraničních úsecích. Tak například ve všech sousedních zemích mají silniční soupravy maximální hmotnostní limit omezený na 40 tun, ale vozidla jedoucí v rámci kombinované přepravy mají tento limit zvýšený o 4 tony. V ČR však kombinovaná doprava tímto způsobem zvýhodňována není. Nicméně zůstaňme optimisty: zatímco ještě před pár lety vykazovala nedoprovázená kontinentální kombinovaná doprava v ČR nulu, dnes vozí čtyři pravidelné vlaky každou noc přes česko-německou hranici v Hřensku už více než stovku intermodálních návěsů. K tomu můžeme přičíst i další desítky návěsů denně na pravidelných vlcích z Ostravy do Terstu,“ dodal Vladimír Fišer.

V evropském prostoru hraje při zavádění multimodalitě velmi významnou roli železnice. V České republice však existuje řada překážek, které její využívání pro multimodální přepravy brzdí. Většinou se týkají stavu a dostupnosti potřebné infrastruktury. Patří mezi ně například úzká kapacitní hrdla na důležitých hlavních tratích, v důsledku čehož při jakýchkoliv mimořádnostech trpí spolehlivost a včasnost dojezdů vlaků do cílových terminálů. V západním směru



je k dispozici prakticky jediná kapacitní elektrifikovaná dvoukolejná trať do Drážďan, všechny ostatní tratě ve směru do Německa jsou jednokolejné a nejsou ani elektrifikované. Pro provozování efektivní kombinované dopravy jsou tak vzhledem ke svým parametrům prakticky nepoužitelné. Žádná z našich tratí neumožňuje jízdy dlouhých nákladních vlaků.

„Samostatnou kapitolou je infrastruktura překladišť. To málo, co bylo k dispozici z časů socialismu, bylo zprivatizováno. Od té doby platí nepsané pravidlo, že kdo chce v ČR pro kombinované přepravy využívat železnici, měl by si postavit svoje vlastní nádraží s vlastní překládkovou infrastrukturou. Tím se zásadně lišíme od zemí západní Evropy. Takové myšlení je nutno odmítnout, neboť i terminály musí být součástí veřejně dostupné dopravní infrastruktury, aby multimodální přepravy mohly dobře fungovat. Navíc to s sebou zpravidla nese nepřiměřeně vysoké ceny za překládky, které si soukromá překladiště účtují v případě manipulací realizovaných pro třetí subjekty. Pokud je dnes cena účtovaná za překládku v ČR dvakrát vyšší než v sousedním Německu, pak to k lepší konkurenceschopnosti kontinentálních linek kombinované dopravy rozhodně nepřispívá,“ zdůraznil Vladimír Fišer.

„Kombinovaná doprava je rozhodně ekologickou alternativou pro silniční dopravu na delších vzdálenostech a je schopna zabezpečovat další rozvoj hospodářství s využitím železnice. Určitě



Ing. Jiří Samek, MBA

se tak ušetří kapacita stávajících silnic a dálnic, které jsou přetížené, vyřeší se i nedostatek řidičů a předejde se vznikům krizových situací v tzv. externích nákladech, které způsobuje silniční doprava (hluk, kongesce a dopravní zácpy, přečpaná veřejná parkoviště, zplodiny i neustále výrazně četnější nehody nákladních automobilů, zejména v tranzitu,“ vysvětlil Ing. Jiří Samek, MBA, generální ředitel a předseda představenstva METRANS a.s. a jednatel METRANS Rail (Deutschland) GmbH.

V České republice jsou podle Jiřího Samka ovšem špatně nastaveny tzv. rámcové podmínky pro jednotlivé druhy dopravy. Patří sem nízké nebo dokonce nulové mýtné na silnicích I až 3 tříd. Zadarmo jsou také odstavná parkoviště, která platí daňový poplatník podnikatelům v silniční dopravě. Sociální dumping se projevuje nesmyslně nízkými mzdami v silniční dopravě, kde jsou řidiči v porovnání s železniční dopravou, logistikou a dalšími dopravními služ-



bami placeni jiným způsobem. Rozdíly vznikají i dietami, ze kterých se neodvádí sociální nemo-censké a daně, které potom chybí. Přitom diety jsou ve stejné výši jako před třiceti lety a úroveň cen se prakticky již srovnala.

„Na druhé straně je železniční nákladní doprava zatěžována vysokými náklady za použití železniční dopravní cesty a je i chaoticky vyvíjející se osobní dopravou odstrkávána takzvaně na druhou kolej a často se proto jen problematicky dostává na železniční síť. Nákladní doprava dokonce z používané elektrické energie dotuje osobní dopravu a přispívá tak na obnovitelné zdroje. Přitom by mohla železniční nákladní doprava dosáhnout větší úspory v ochraně ovzduší než obnovitelné zdroje a za daleko nižších dotací. Přesto se rozvíjí v řádu desítek procent ročně, ale při harmonizaci výše uvedených celospolečenských nákladů by se mohla rozvíjet ještě podstatně rychleji,“ zdůraznil Jiří Samek.

Multimodální přepravy nelze dost dobře porovnávat s klasickou silniční dopravou, a to z několika důvodů. „Silniční doprava je stále bezkonkurenčně flexibilnější a oproti kombinované dopravě má vyšší absorpční kapacitu. Nedostatek řidičů nákladních vozidel, který se



: Josef Melzer, MBA

často uvádí jako výhoda pro multimodální přepravy, má na železnici obdobu v nedostateku strojevůdců a dalšího personálu. Pokud jde o chybějící odstavná místa, parkoviště a ostatní infrastrukturu pro kamionovou přepravu, silniční doprava má zde vysoký deficit, a to zejména v ČR. Na západ od našich hranic je situace o poznání lepší, i když i tam existuje prostor pro zlepšení. Ale v porovnání s infrastrukturou překladišť pro kombinovanou dopravu se při podrobném pohledu neubráníme obdobnému zjištění, že i zde je infrastruktura nedostatečná a další růst objemu kombinované dopravy je tím přísně limitován,“ uvedl Josef Melzer, jednatel logistické společnosti M+L LOGISTIK.

Rovněž ekologické hledisko stojí v konfrontaci s ekonomikou na periferii – trh dnes preferuje



t direct +420-234 701 010  
f +420-234 701 099  
info@cz.zetes.com  
http://cz.zetes.com



SATUM CZECH s.r.o.  
Porážková 1424/20  
702 00 Ostrava, Moravská Ostrava

tel.: 420 595 132 311

[www.saturn.cz](http://www.saturn.cz)



MATERIAL HANDLING

Toyota Material Handling CZ s.r.o.

K Vypichu 1049, 252 19 Rudná  
Tel.: +420 311 651 111  
info@cz.toyota-industries.eu  
prodej@cz.toyota-industries.eu

[www.toyota-forklifts.cz](http://www.toyota-forklifts.cz)



ZETES Solutions CZ s.r.o.  
Shiran Tower  
Lužná 716/2  
160 00  
Prague 6  
Czech Republic



WWW.ZETES.COM | ALWAYS A GOOD ID

 **SATUM**

**Umíme  
předvídat rizika**

**Jsme SATUM**

**TOYOTA**

MATERIAL HANDLING



**Služby a technologie  
pro manipulaci a skladování**



cenu, rychlost a spolehlivost. „Ať se nám to líbí nebo ne, ekologické hledisko zůstává jen přání. Zároveň je třeba brát v úvahu výrazný technický pokrok u silničních vozidel, kde jen za uplynulých pět let došlo k radikálnímu snížení spotřeby pohonných hmot a tím pádem i ke snížení emisní stopy,“ řekl dále Josef Melzer. „Tímto pohledem nahlížíme na multimodální přepravy. Domnívám se, že je třeba se spíše věnovat podpoře přirozené spolupráce dvou hlavních modů dopravy (silnice, železnice) v rámci kontinentálních přeprav. Multimodální přepravy

proto bereme jako součást přepravního mixu, který lze v některých přepravních směrech a specifických přepravních komodit úspěšně realizovat multimodálním konceptem. Při pohledu do vzdálenější budoucnosti vidím případné výhody multimodální dopravy ve zvýšeném podílu přeprav na dlouhé vzdálenosti, určitým snížení počtu personálu i vozidel a snad i dlouhodobě udržitelné podpoře ze strany EU. Za riziko naopak pokládám nastupující ochranná opatření uprostřed společné Evropy,“ zdůraznil Josef Melzer. PAT

## Multimodálně z/do Číny

Velké příležitosti mohou multimodální přepravy nalézt v železničním spojení s Čínou. Ale přestože již existuje řada úspěšných projektů, cestu do Asie zatím stále komplikuje nejednotná a ne vždy kapacitně dostačující dopravní infrastruktura. Tu však čeká podle řady oznámení v příštích letech významný rozvoj. Má Česká republika dostatečné kapacity, aby nástup multimodálních přeprav do Číny zachytila?

„Tato oblast se dále vyvíjí, a to i v souvislosti se změnami v Číně samotné, kde se výroba přesouvá do oblastí s levnější pracovní silou. Přitom jsou tyto oblasti vzdáleny od moře až dva tisíce kilometrů. To pro přímou železniční přepravu znamená výhodu. Je třeba rovněž řešit problémy způsobované náročnými klimatickými podmínkami v zimním období. V každém případě je do budoucna nutné počítat jak s přímými železničními přepravami z jihovýchodní Asie, tak s námořními přepravami nejen do severomořských přístavů, ale i přístavů v jihovýchodní Evropě. Tady je třeba brát v úvahu zejména kombinovanou dopravu do námořních přístavů, což si vyžádá zkvalitnění železniční infrastruktury na Balkáně. Soukromý sektor je pro tyto přepravy schopen zajistit potřebnou

kapacitu terminálů, ale musíme také počítat s výstavbou nových terminálů přímo v lokalitách, kde působí firmy napojené na čínský kapitál (namátkově například Pardubice – Černá za Bory),“ řekl Vít Sedmidubský.

„O multimodálních přepravách do Číny se zatím více hovoří, než se ve skutečnosti realizují. Tyto přepravy jsou často dotovány z čínské strany, aby je bylo možné uskutečnit. Před rokem jsme rovněž zkoušeli koncentraci jednotlivých kontejnerových zásilek, ale k pravidelným přepravám ve větším měřítku ještě neuzrála doba,“ řekl Jiří Samek.

„Vidím, že Čína je v letošním roce nejvíce skloňované slovo. Možná u nás to letos vnímáme nějak intenzivněji, ale otázka spíše zní, co můžeme očekávat od čínského trhu – růst, nebo pokles? V dnešní geopolitické situaci mám pocit, že se někdy snažíme přáními přebít realitu. Pro naše aktivity je tato oblast důležitá; s ohledem na situaci na trhu práce je ale důležitější stabilita a předvídatelnost než růst jako absolutní modla. Pro nás a naše klienty je přímá pozemní kombinovaná doprava zajímavá a proto ji pečlivě sledujeme. Zatím však stále ještě představuje výrazně dražší řešení,“ řekl Josef Melzer. PAT