



BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

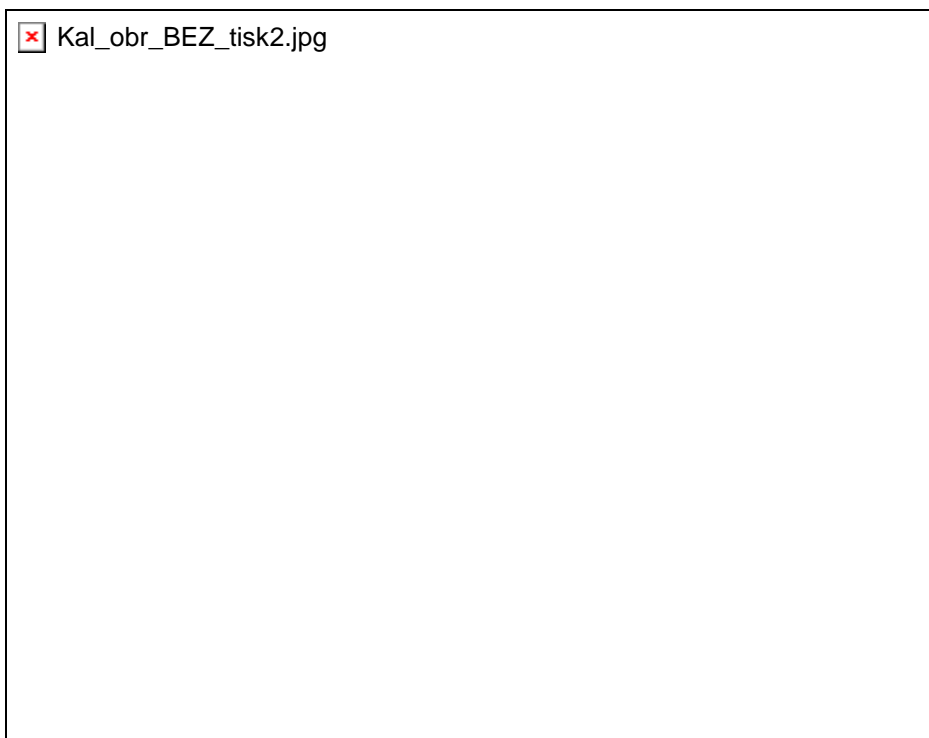
Intermodální přepravy silnice-železnice

= moderní alternativa kamionových přeprav

Lovosice, 25.2.2013

BOHEMIAKOMBI spol. s r.o.
Opletalova 6
113 76 Praha 1
Tel. +420 242 444 560
Fax +420 242 444 924

E-mail: info@bohemiakombi.cz
www.bohemiakombi.cz





Udržitelná mobilita = prvek moderní logistiky

- Součástí dopravní politiky EU (komodalita, elektromobilita v přepravě zboží)
- Dlouhodobý cíl: do r. 2030 až 30 % přeprav zboží na vzdálenosti přes 300 km přemístit na železniční koleje
- Reálný cíl, anebo jen populistická proklamace politiků?
- Existují řešení k dosažení tohoto cíle?
- Jaké cesty zvolit k jeho dosažení?
- Position Paper UIRR



Jednotlivé vozové zásilky, intermodalita

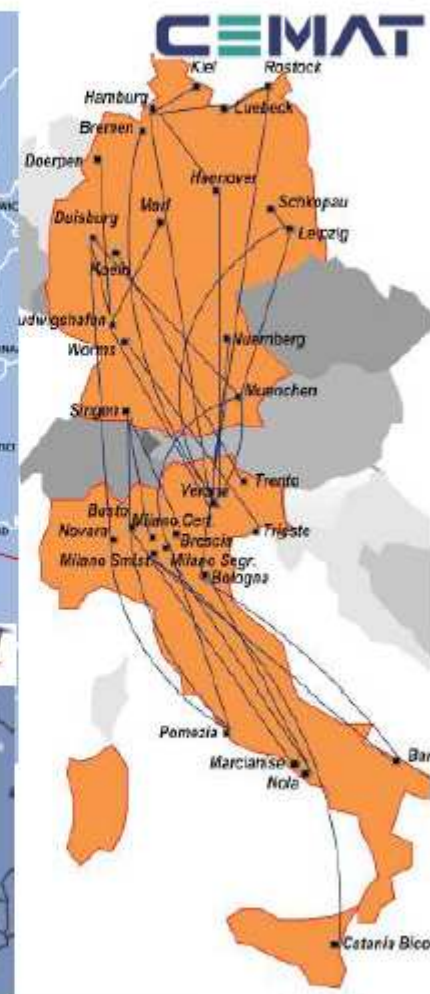
- Budoucnost přepravy zboží po železnici se musí opírat o vysokou konkurenceschopnost ucelených vlaků
- Jednotlivé vozové zásilky mají dlouhodobě klesající tendenci (vysoké náklady v. nízká spolehlivost)
- Co s nimi? Řešení podle vzoru Norska nebo Itálie?
- Perspektiva: intermodální přepravy jednotlivých zásilek s využitím technologie ucelených vlaků v úzké spolupráci se silničními dopravci
- **Silniční dopravci a speditéři v roli zákazníků železnice**



UIRR: Position Paper

- Zpětná vazba operátorů UIRR k vytyčeným cílům EK v dopravě tzv. Bílou knihou, leden 2013
- Ano, cíl je reálně dosažitelný při využití KD, pokud:
 1. Dojde ke zvýšení kvality želez.servisu
 2. Dojde ke zvýšení kapacity tratí (vlaky o délce 750 m, nápr. tlak 22,5 t, traťový profil P 400) a veřejných terminálů
 3. Dojde ke zlepšování rámcových podmínek v prospěch KD (daňová podpora, mýto, externality,...)
 4. Dojde-li k udržení trvalého rozvoje KD (44 t, zakazy jízd, rozšíření intermodálních návěsů)

Network of CT-direct trains in Europe – Train change per Gateway



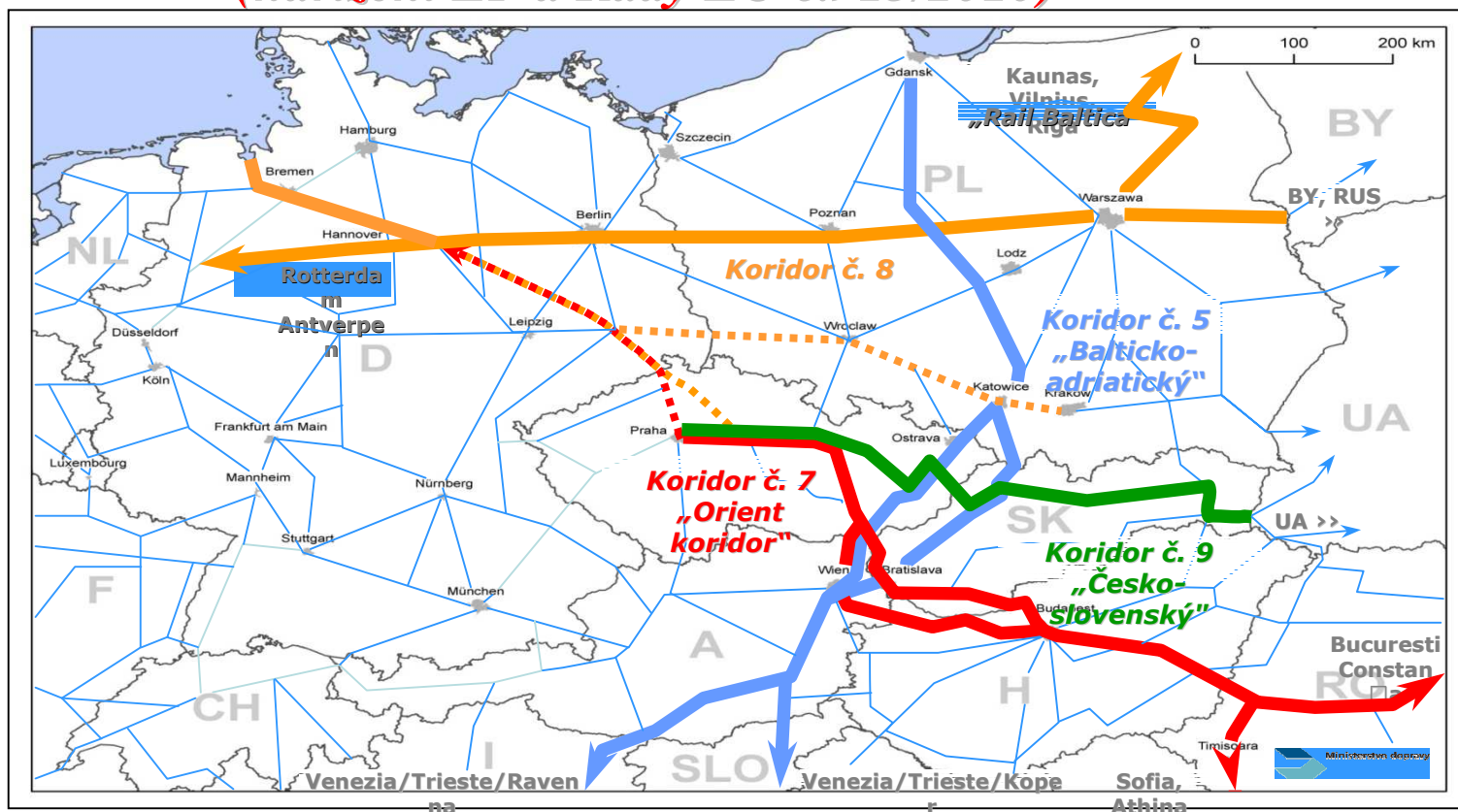
- CT in Europe today**
- 2.000 trains/day
 - 400 terminals
 - 2.000 cranes
 - 60.000 CT-wagons
 - 100.000 codified loading units
 - 20 mln ISO-containers (worldwide)



Mixed transport of all loading units to reach complete train volumes



**Evropské železniční nákladní koridory
(nařízení EP a Rady EU č.913/2010)**





EU: Rail freight corridors

- Potřeba výstavby kapacitní evropské dopravní infrastruktury pro přepravu zboží
- Garance liberálního přístupu k žel. infrastruktuře, one stop shop
- Terminály = součástí veřejné dopravní infrastruktury
- Předmětem státních a evropských investic
- Záměr: redukce nákladů za překládky ložných jednotek
- Dodržení zásady „free acces“



Motivace z pohledu železničního dopravce

Kdy je železnice výhodnější?

- Při velkých přepravních objemech
- Na dlouhé přepravní vzdálenosti

Výhody technologie intermodálních vlaků

Přináší železničnímu dopravci vysokou produktivitu práce opírající se o fakta:

- Žádný nácestný posun s železničními vozy
- Žádné prázdné běhy vozů (shuttly)
- Obousměrné vytěžování přepravních jednotek leží na bedrech silničního dopravce nebo speditéra, nikoliv železničního dopravce
- Minimalizace rizika poškození vozů při posunu s vozy
- Minimalizace ztrát zásilek a jejich poškození v průběhu přepravy
- Pravidelnost oběhů lokomotiv a personálu
- Železnice se zbaví nákladově náročné první i poslední míle (přecházejí na silniční dopravce)




Motivace z pohledu silničního dopravce

- Ceny PHM
- Nedostatek kvalifikovaných řidičů
- Výjimky ze zákazů jízd o nedělích a svátcích
- Stabilní cenové prostředí na linkách KD
- Osvobození od placení daně ze silničních vozidel
- Intermodální přeprava umožňuje přepravovat v jednom návěsu o 10 až 13% hmotnosti zboží více než po silnici (platná výjimka 44 tun pro KD v Rakousku a Německu)



Příklad z praxe

 Kal_obr_BEZ_tisk2.jpg



Dvě fáze vývoje v ČR: od doprovázené k nedoprovázené KD

1993 – 1999: RoLa České Budějovice – Villach (36.791 přepravených kamionů)

1994 – 2004: RoLa Lovosice – Drážďany (831.789 přepravených kamionů)

1997 – 2003: Mladá Boleslav – Poznaň, neveřejná kontinentální linka
(43.966 párů výměnných nástaveb)

Od 2005: první veřejná linka nedoprovázené KD Lovosice – Duisburg

Od 2006: druhá veřejná linka Lovosice – Hamburg

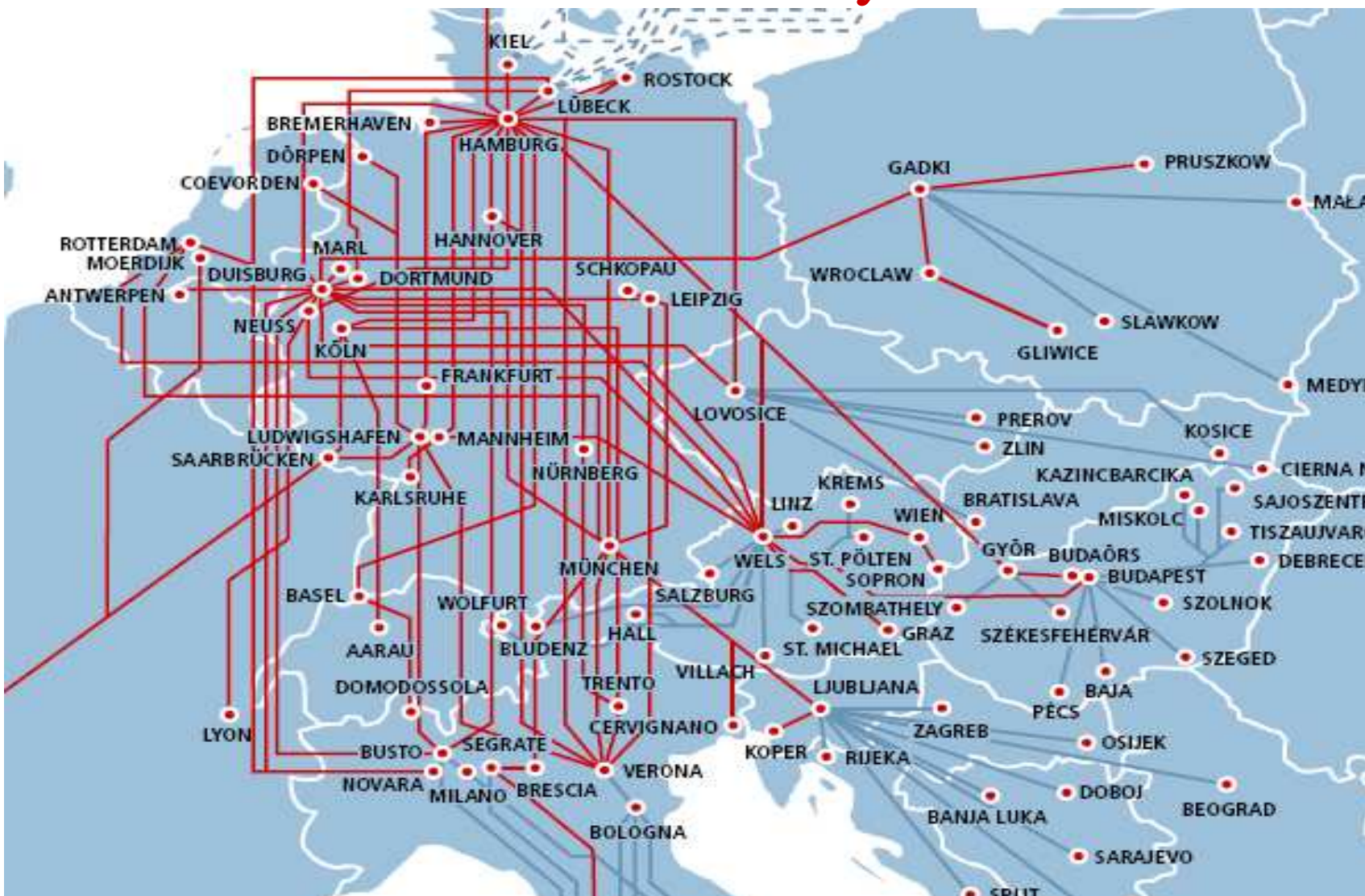
Od 2011: prodloužení linky Duisburg – Lovosice – (Ostrava)

Od 2012: nová linka Ostrava – Verona

Síť evropských kontinentálních linek se postupně krok za krokem rozšiřuje od západu na východ



Kontinentální linky KD





BOHEMIAKOMBI

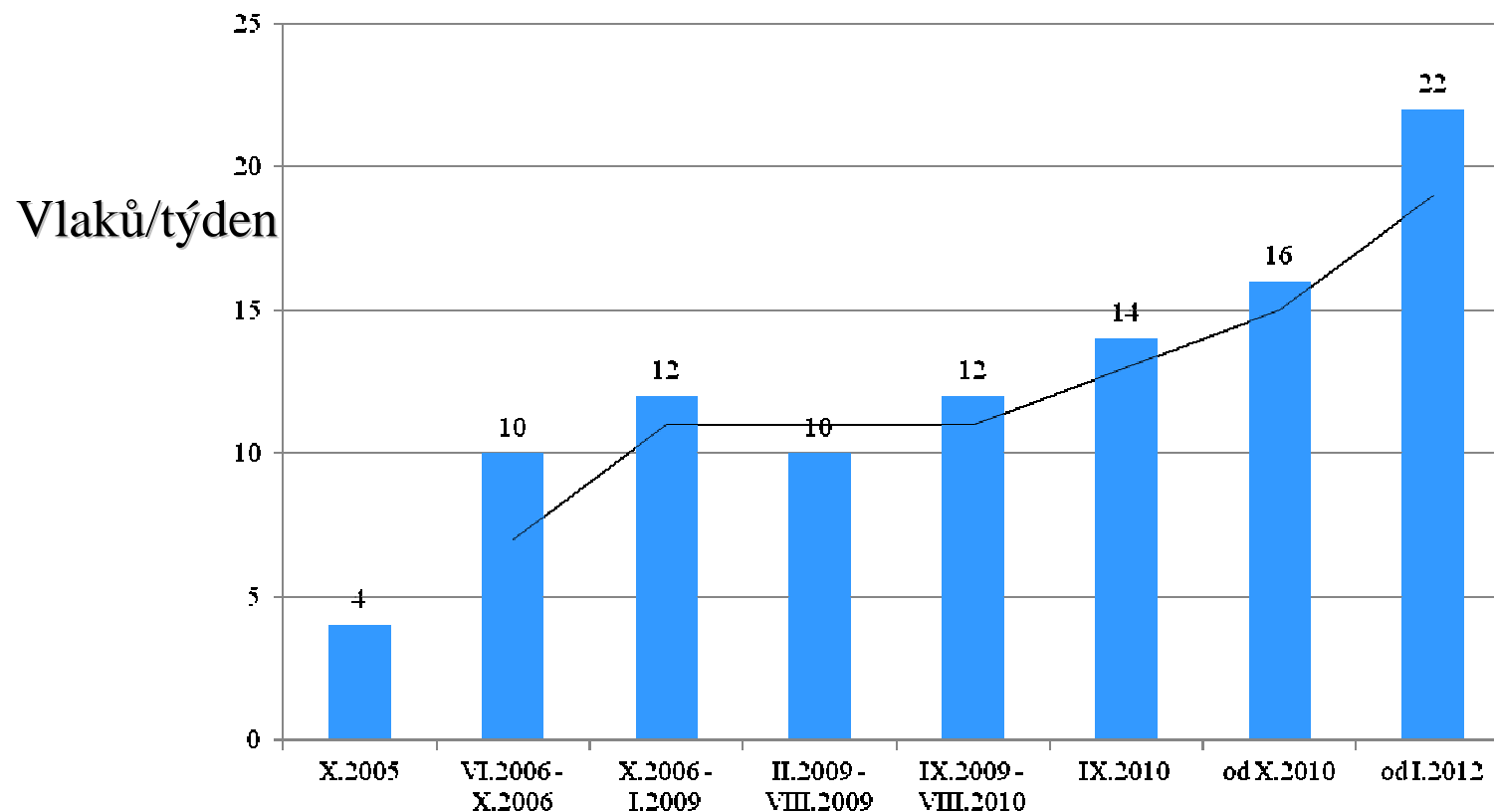
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

Expresy na kontinentálních linkách KD spojily Čechy i Moravu s evropskými hospodářskými centry v Německu a v Itálii





Na kontinentálních linkách v ČR přibývá vlaků





Renesance přepravy zboží na železnici ?

Je reálná, vyžaduje však změny technického, technologického a organizačního rázu:

- nový přístup železnice v dosud konkurenčnímu vztahu vůči silničnímu dopravci
- dělbu výkonů mezi dopravními obory silnice a železnice při inteligentním využití přirozených konkurenčních výhod každého z nich
- překonávání mentálních bariér

Změna myšlení lidí je zde bezpochyby změnou nejdůležitější.



spolehlivost

rychlost

tradice

BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

Děkuji Vám za pozornost

Vladimír Fišer

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.

www.bohemiakombi.cz