

Postavení silniční a železniční dopravy na přepravním trhu

Jedná se o aktuální problém, který řeší většina vyspělých zemí v Evropě. V příspěvku jsou uvedeny některé postřehy, které by podpořily dosáhnout vyšší podíl železniční dopravy na přepravním trhu. V současné době je v České republice podíl železniční dopravy 19 % a silniční dopravy 81% na celkovém přepravním objemu v tunách. V Německu a Polsku je podíl železniční dopravy ještě nižší cca 11 % a 13 % a podíl silniční dopravy je vyšší 89 % a 87 %. Lepší poměry vykazuje Rakousko v železniční dopravě 21 % a v silniční dopravě 79 %. I tak jsou výhledy na vyšší využití železniční dopravy velmi optimistické a obtížně zvládnutelné.

Pokles železniční nákladní přepravy způsobuje rušení vleček a tím přesun zboží na silniční nákladní dopravu, chybějící železniční infrastruktura u logistických a distribučních center, nevyhovující časy nakládky pro zákazníky a dlouhé přepravní lhůty.

Česká republika disponuje historicky vzniklým propojením železniční sítě a železniční nákladní doprava představuje důležitou součást jejího dopravního systému. Slouží zejména jako významný způsob přepravy zboží zejména mezi Českem a sousedními zeměmi. Navzdory svému významu však čelí odvětví nákladní železniční dopravy řadě problémů, včetně potřeby neustálých investic do rozvoje železniční infrastruktury a její modernizace.

Příčiny neuspokojivého ekonomického vývoje železničních nákladních dopravců lze hledat v následujících příčinách:

Přesun přepravy na silniční dopravu ovlivňuje její vyšší produktivita, zvýšení maximální celkové hmotnosti silničních souprav na 40 tun, zrušení zákazu jízd v noci a výkonové zpoplatnění infrastruktury pro silniční nákladní dopravu je nedostatečné.

Vyšší zájem o železniční nákladní dopravu by podpořily jednodušší postupy při odbavení zásilek, zjednodušení technologie překládky, snaha o přijatelnou nabídku pro zákazníky a podpora kombinované přepravy.

Konkurenční tlaky mezi silniční a železniční dopravou se dál zostřují. Výhody silniční dopravy mají za důsledek konkurenční nevýhodu pro železniční dopravu a to vede k rychlému a silnému tlaku na strukturu nákladů. Nákladní dopravci budou tuto nevýhodu obtížně kompenzovat zvýšenou produktivitou, protože je finančně zatěžuje uvedení do provozu jednotného evropského vlakového zabezpečovacího systému ECTS od 1. ledna 2025 a v dohledné době zavádění nákladního digitálního automatického spřáhla (DAC).

Hlavním problémem současné železniční dopravy je nesystémové řízení a řada velmi rozsáhlých modernizací a oprav na dopravní infrastruktuře, především na koridorových tratích.

Za nesystémové řízení železniční dopravy lze považovat velký rozsah veřejné osobní dopravy objednávané ministerstvem dopravy nebo krajskými úřady. Vysoký počet dopravců v dálkové osobní dopravě svými vlaky vyčerpává kapacitu dopravní infrastruktury, protože shlukovými jízdními řádami nabízí vyšší přepravní kapacitu, než je poptávka, jsou nedostatečně využité, ale protože jedou ve veřejném zájmu, jsou pro dopravce tzv. dotované.

Samostatným problémem jsou tzv. vlaky na komerční riziko osobního dopravce. Ty jsou ve velké většině pod přísným dohledem pro případ nedodržení cestovních časů a velkou měrou snižují kapacitu tratě pro průjezd pomalejších vlaků tedy nákladních souprav.

Aby byl prostor i pro nákladní dopravu, je nutné, aby byly stanoveny parametry expresních vlaků, tedy počet osobních železničních vozů, místa zastavování a vhodně zvolený taktový jízdni řád. Příklad kapacity pro komerční vlaky je nutné velmi pečlivě posuzovat z ohledu kapacity dráhy.

Na základě reálných přepravních proudů je třeba nastavit i taktové jízdní řády pro regionální osobní vlaky. Rozsáhlá výluková činnost vyvolaná opravami a modernizacemi dopravní infrastruktury způsobuje nespolehlivost nákladní dopravy a tak snižuje zájem zákazníků o její služby. V denní době je kapacita na koridorových tratích omezených výlukovou činností vyčerpaná osobní dopravou a neexistence objízdňích tras omezuje nákladní dopravu a přesouvá ji do nočních hodin, případně na silniční dopravu. Nákladní vlaky nabírají zpoždění v řádech desítek hodin. Ve směru na východ je jak severní, tak jižní železniční koridor paralyzován velmi těžkými a dlouhými výlukami na Slovensku, které budou trvat nejméně dalších deset let. To jsou zásadní omezení, která brání a budou bránit převodu nákladní přepravy na střední a dlouhé vzdálenosti ze silniční na železniční dopravu.

Většímu využití železniční nákladní dopravy pro přepravu zboží brání její nespolehlivost způsobená rozsahem osobní dopravy a výlukovou činností na železniční síti.

Vyšší využití pro kombinovanou přepravu, která by přepravovala silniční návěsy, s ohledem na tato omezení, není reálné. Silniční nákladní dopravce si nemůže dovolit, aby u kontraktní logistiky nedostál závazkům dohodnutým v obchodních smlouvách, tj. dodání zboží ve stanoveném časovém okně. Obdobné problémy jsou u kontejnerových přeprav z kontinentu s cílem jejich nakládky na lodě v námořních přístavech na sjednaný čas. Nespolehlivost přepravy zvyšuje transakční náklady zákazníkům. Proto prozatím nenastává přesun zboží ze silniční nákladní dopravy na železniční nákladní dopravu nejen u nás, ale i v dalších evropských zemích.

Autoři:

Ing. Antonín Blažek, Ph.D.

prof. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.

Expertní tým Spolku pro efektivní železnici