

Kombinovaná doprava - perspektíva pre prepravy v chémii

Projekt ChemLog pre bezpečnejšiu a efektívnejšiu prepravu pre chemický priemysel v strednej Európe pokračuje a v športovej terminológii sa dostal do polčasu. Čaká nás spracovanie Štúdie realizovateľnosti, zameranej na rozvoj železničnej dopravy zo Slovenska. Rozvoj možno očakávať hlavne v kombinovanej doprave, ktorá zaznamenala mierny nárast aj v minulom roku napriek silnému poklesu v ostatných druhoch nákladu. Naša štúdia bude nadväzovať na štúdiu spracúvanú partnerským Svazem chemického průmyslu ČR (SCHP ČR) pre kombinovanú dopravu. Ich spracovanie by malo pomôcť presunu z cestnej na kombinovanú prepravu (ďalej KD).

V článku používame pojem kombinovanej prepravy, ktorá označuje prepravu zásielky - kontajnera, výmennej nadstavby alebo návesu aspoň dvomi druhmi dopravy – cestnou a železničnou. Často sa hovorí aj o intermodálnej doprave, ktorá je presnejším vyjadrením aj ľahšie preložiteľným ale známa skôr z námornej dopravy.

Možnosti rastu prepráv po železnici sú hlavne vo využití možností KD pri prepravách na väčšie vzdialenosti. Denné limity vodičov podľa Dohody AETR sú problémom pri diaľkových jazdách rovnako ako víkendové a nočné zákazy jazd. Ich výsledkom sú preplnené parkoviská, problémy s hľadaním voľného miesta a vynútené nedodržanie povinných prestávok. V prospech KD hovorí aj možnosť zvýšenia dovolenej hmotnosti nákladu pri 44 t súprave a bez zákazu víkendových jazd. Samozrejme že nutnou podmienkou pre zasielanie návesov resp. výmenných nadstavieb po Európe je seriózny partner na druhej strane. Inak ich majiteľ ich odoslaním riskuje minimálne neskorý návrat a tým nízke využitie prepravných prostriedkov. Pretože sa tieto prepravy neposudzujú ako kabotáž, robia si ich dopravcovia vlastnými ťahačmi.

V železničnej preprave nastal v čase krízy pokles

objemu prepravy a ak nie je dostatok vozňov pre ucelené vlaky, preprava skupín alebo jednotlivých vozňov je výrazne pomalšia. Udržovanie vlastných vlečiek sa stalo pre viacerých nerentabilné a prešli na menšie a operatívnejšie dodávky po ceste. Ak si uvedomíme, že 30 % emisií CO₂ v Európe spôsobuje cestná doprava, skôr či neskôr bude treba prejsť na ekologické druhy dopravy. Nepomôžu tomu ani biopalivá, ktorých prínos sa stále spochybňuje pričom elektrina pre dráhy sa vyrába aj v hydroelektrárnach a teda z obnoviteľných zdrojov.

Pozitíva jednotlivých druhov dopravy spája kombinovaná doprava. Sieť terminálov bola v bývalom Československu vybudovaná ale súčasným požiadavkám vyhovuje len čiastočne. Napriek tomu sa využíva a ak kapacitne nepostačuje, postupne sa môže rozšíriť. Problémom je sieť priamych vlakov medzi terminálmi na Slovensku. Sú orientované hlavne na námorné prístavy v Európe.

Pri nahliadnutí do sietí terminálov a liniek KD v Európe narazíme na jednu zaujímavosť. Vedenie liniek je orientované hlavne v smere sever – juh. Výrazne chýbajú linky východ – západ a linky sú silne centralizované na severe – Duisburg, Ludwigshafen, Hamburg. To znevýhodňuje prepravu do Ta-



lianska, Francúzska, Španielska nakoľko sa predlžuje prepravná vzdialenosť, počet prekládok a tým aj doba prepravy. Možno v tom niečo urobia naši talianski partneri, nadchnutí pre koridor V, vedúci južnou stranou Álp zo Španielska na ukrajinskú hranicu. Skôr to ale vyzerá, že nie je záujem operátorov o tento smer a preto nezaviedli žiadnu linku. Ak by bol záujem, aj na súčasných tratiach a bez interoperabilných lokomotív, schopných prechádzať cez pol Európy sa dajú dosiahnuť prijateľné prepravné časy. Nutnou podmienkou samozrejme je aj cenová výhodnosť KD oproti kamiónom. Pritom sme sa dozvedeli, že cca. 20% talianskeho importu prepláva na lodiach okolo talianskych brehov do západoeurópskych prístavov a odtiaľ ide naspäť cez Alpy do Talianska. Jednou z príčin je aj malá kapacita a kvalita služieb talianskych kontajnerových prístavov.

Rozpaky vyvolávajú opatrenia talianskych železníc, ktoré sa pokúšajú urobiť opatrenia na zvýšenie bezpečnosti železničnej prepravy po tragickej nehode vo Viareggio. Požiadavku na prepravu v ucelených vlakoch by mohla splniť multimodálna preprava ale to si vyžaduje budovanie siete liniek na všetky smery. Zatiaľ väčšinou vedú na sever cez Alpy ale chýbajú na západ do Francúzska aj na východ do Slovinska. Paradoxne chýbajú aj na sever do Rakúska a tak víťazí preprava v autocisternách, čím sa bezpečnosť prepravy veľmi nezvyší. Pritom cestnej preprave nebezpečného nákladu vznikajú nové bariéry v klasifikácii tunelov, keď sú znemožnené prejazdy cisterien. Podobne aj zákazy prejazdu cez vodohospodársky chránené oblasti vytvárajú bariéry ako napr. prejazd Bratislavou.

Rakúski partneri dostali za úlohu riešiť plavbu po Dunaji, ktorý pre kontajnerov nebol doteraz využívaný. Pre veľkú vzdialenosť a tým dlhú plavbu do Rotterdamu aj Konstanca nepredpokladáme prudký rast, skôr len pre prepravu prázdnych kontajnerov. Perspektívy Dunaja sú v preprave voľne loženého nákladu, hlavne surovín, palív, hnojív a možno aj v LNG ako alternatívneho paliva a suroviny pre chémiu. Podmienkou ekonomickej plavby sú stabilné plavebné podmienky podľa medzinárodných dohôd. ■

Ing. Jaroslav Čermák

koordinátor projektu ChemLog pri ZCHFP

