

Koľaje verzus asfalt

NÁKLADNÉ VLAKY Pri voľbe spôsobu prepravy tovarov je ekologickosť a bezpečnosť na poslednom mieste – na škodu všetkých. Väčšina prepravy neúmerne zaťažuje naše cesty.

Približne len 18 percent tovaru sa na Slovensku prepravuje po železnici. Zvyšok tovaru putuje na miesto určenia inými druhmi dopravy, namä však po cestách. ZSSK Cargo a všeobecne všetci železniční operátori v nákladnej doprave na Slovensku majú príliš vysoké fixné náklady na realizáciu svojich obchodných aktivít. Zákonite to vedie k menšej flexibilita a akčnosti vo vzťahu k zákazníkom, ale aj ku konkurencii, ktorú reprezentujú predovšetkým cestní dopravcovia.

Náklady a rýchlosť. Preprava tovaru po železnici je predražená oproti preprave tovaru po ceste tým, že železničná dopravná cesta (ŽDC) je stopercentne spoplatnená a jej cena je najvyššia v Európe. To je jej najväčšia nevýhoda. Ďalšie obmedzenia sa týkajú infraštruktúry a priepustnosti, ktorá súvisí s rekonštrukciami na železničnej dopravnej ceste. Problémom sa postupne stávajú aj vlečky, do ktorých vlastníci neinvestuje, keďže sa využívajú čoraz menej.

Rozdielne vstupy. Každá seriózna analýza nákladov cestných a železničných dopravcov ukazuje, že cestná doprava nie je zaťažená vysokými vstupnými nákladmi. Ak porovnáme poplatky v železničnej nákladnej doprave s poplatkami v cestnej nákladnej doprave na konkrétnej trati s rovnakými parametrami, dostaneme sa k zaujímavým číslam. Modelová situácia je trasa Bratislava – Žilina a späť (spolu 406 km, predpokladáme použitie diaľnice na celej trase), na ktorej potrebujeme prepraviť tovar s hmotnosťou 1100 ton.

Mýto ovplyvní cenu. Pri preprave nákladu po železnici predstavuje cena za železničnú dopravnú cestu výšku 4 300 EUR, kým náklady cestných dopravcov sa v závislosti od použitého cestného nákladného vozidla po plánovanom spoplatnení diaľnic pohybujú v rozmedzí 3 400 až 4 250 EUR (zdroj: analýzy ZSSK Cargo 2008). V súčasnosti je táto trasa spoplatnená len ročnou diaľničnou známkom, a teda náklady sú neporovnateľne nižšie. Po zavedení elektronického mýta sa cena za jednu tonu prepraveného nákladu priblíži cene za železničnú dopravu.

Viac naraz. Do úvahy však musíme brať aj fakt, že 1100 ton prevezie jediný ucelený nákladný vlak, cestné nákladné vozidlá musia vykonať viac ciest po modelovej trase. V prípade využitia cestnej infraštruktúry sa cestné nákladné vozidlo musí „otočiť“ do Žiliny a späť 44- až 110-krát. A to už predstavuje nemalú záťaž na cesty, ktoré sú vyťažované narastajúcou osobnou dopravou. O bezpečnosti a ochrane životného prostredia nehovoriac. V súčasnosti sa na Slovensku prehliadajú externé náklady a náklady na odstraňovanie kongescií, ktoré tiež súvisia s prepravou tovarov. Na základe porovnania externých nákladov pre cestu a železniciu v EU (EU -15 plus Švajčiarsko a Nórsko), boli v prípade cesty celkové externé náklady vo výške 698 mld. EUR, kým v železničnej nákladnej preprave predstavovali len 6,2 mld. EUR (zdroj: INFRAS/IWW 2004).

Ekológia a nehodovosť. Doprava tovarov nie je cieľovým snažením, ale je nevyhnutnou podmienkou pre fungovanie obchodu, priemyslu a poľnohospodárstva. Milióny ton prepraveného tovaru vplývajú na kvalitu životného prostredia, spotrebu energií a taktiež bezpečnosť. Železničná doprava má minimálny podiel na nehodovosti, produkuje nízke množstvá emisií (hodnota je 12-krát nižšia ako pri cestnej doprave), budovanie novej železničnej infraštruktúry zaberá menšie množstvo pôdy.

V nevýhode. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s., vidí zásadný problém v stupni uplatňovania, resp. neuplatňovania Zásad štátnej dopravnej politiky zo strany štátu. Týka sa to najmä zrovnoprávnenia podmienok podnikania pre všetky druhy dopravy, čo súvisí so spoplatnením infraštruktúry pre všetkých používateľov. Na Slovensku nie je dodnes dostatočne vybudované povedomie pri producentoch i vo verejnosti o vplyvoch prepravy tovarov na ekológiu či spotrebu energií. Komunikácia spoločnosti nesmeruje len k rezortnému ministerstvu, ale i k vlastníkovi infraštruktúry – Železničiam Slovenskej republiky.

Vyťaženosť. Do úvahy prichádza i pevný grafikon vlakovej dopravy, avšak aktuálna štruktúra poplatku za použitie ŽDC je pre jeho uplatnenie nevýhodná. Viac ako 90 percent poplatku platíme za vlak bez ohľadu na prepravené tony. A tak sa pre ZSSK Cargo z pohľadu finančnej náročnosti vozba nevyťažených vlakov predražuje. Dopravnú obsluhu regiónov je však potrebné napriek tomu zabezpečiť. ZSSK Cargo má v grafikone nákladnej dopravy zavedené ucelené logistické vlaky, pri ktorých garantuje okrem iného aj čas dopravy. Tieto prepravy sú zároveň certifikované.

Intermodálna preprava. V rámci Európy sa čoraz viac presadzuje. Jej rozvoj súvisí s potrebou trhu prepravovať veľké objemy paletizovaného tovaru. V podmienkach ZSSK Cargo každoročne narastajú objemy tovarov prepravovaných v kontajneroch. Prepravujú sa najmä komponenty pre automobilový priemysel, ktoré na naše územie prichádzajú z európskych prístavov, biela a čierna technika. Produkcia automobilového a elektrotechnického priemyslu je tiež čiastočne distribuovaná po železnici, mnohé produkty dokonca aj prostredníctvom intermodálnej prepravy. ZSSK Cargo v súvislosti s nárastom intermodálnej prepravy a požiadavkami operátorov za posledné dva roky rozšírila vozňový park o nové rady vozňov na prepravu 40-stopových kontajnerov. Ďalší vývoj v tejto komodite však môže byť ovplyvnený svetovou finančnou a hospodárskou krízou.

Monika Schmidtová

ZSSK Cargo

**LOGISTICKÝ
MONITOR**

Internetové noviny pre rozvoj
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851