

Závery z 13. Medzinárodnej vedeckej konferencie EUROKOMBI-INTERMODAL 2011, konanej v dňoch 6. a 7.6. 2011 v priestoroch Žilinskej univerzity v Žiline.

Medzinárodná vedecká konferencia, ktorej hlavné obsahové zameranie bolo v “ Rozvojkontinentálnej intermodálnej prepravy“, aktívne sa zúčastnili prednášajúci zo Slovenska, Nemecka, Švajčiarska, Českej republiky, zástupcovia z niekoľko vysokých škôl a univerzít, výskumného ústavu, zástupcovia Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja, oddelenia komodality a nákladnej logistiky, operátori kombinovanej dopravy, študenti a doktorandi fakulty PEDAS.

Významným prínosom konferencie bola priama účasť cestných dopravcov, ktorí majú záujem na vzniku kontinentálnych liniek, ktoré by v blízkej budúcnosti mohli a mali prepojiť európsku sieť kontinentálnych liniek s terminálmi na Slovensku. Účasť koncových zákazníkov – majiteľov prepravovaného tovaru zvýšila význam konferencie.

Účastníci konferencie diskutovali o problematike týkajúcej sa prípravy výstavby verejných terminálov kombinovanej dopravy s voľným prístupom v podmienkach Slovenska. Boli prezentované rôzne systémy intermodálnych prepráv, ktoré sa v iných krajinách už dlhodobo osvedčili, ako napr. prepravy intermodálnych návesov a výmenných nadstavieb s vertikálnou prekládkou, ale i nové systémy, ktoré si svoje miesto na slnku ešte zatiaľ hľadajú, ako napr. systémy CargoBeamer, Modalohr, Megawing či nové vyvinutý typ európskej intermodálnej prepravnej jednotky s názvom Tellibox, ktorý bol aj za účasti riešiteľov zo Žilinskej univerzity vyrobený a skúšaný v prevádzke. Prezentácia výrobkov vyrábaných ako nákladové jednotky intermodálnej prepravy, intermodálne prepravné jednotky, bola vhodným doplnením celého komplexu kontinentálnej prepravy.

Aj napriek názorovej nejednotnosti na optimálne nasadenie a využitie jednotlivých systémov v kontinentálnej intermodálnej preprave sa účastníci zhodli na týchto záveroch:

- Prepravy ISO- kontajnerov medzi európskymi námornými prístavmi a Slovenskom sa podarilo úspešné rozvinúť s pomocou súkromných terminálov kombinovanej dopravy a to s využitím technológií ucelených kontajnerových vlakov
- Naproti tomu, prepravy kontinentálnych intermodálnych prepravných jednotiek po železnici sa doposiaľ nepodarilo rozvinúť, i keď poznáme prípady v ostatných európskych krajinách, kde predstavuje tento podiel na kombinovaných medzinárodných prepravách hodnotu až 60%, na Slovensku tvorí len zanedbateľný objem. Veľmi podobne je to aj v Českej republike. Tam prevláda podiel prepráv námorných kontajnerov až v objeme 96,6% všetkých prepráv kontajnerov v ČR
- Požiadavky trhu na prepravu tovaru v hlavných parametroch akou je cena za prepravu, čas dodania, časová istota dodania a kvalita prepravy môžu spĺňať len technológie ucelených vlakov na kontinentálnych linkách

- Linky RoLa (pohyblivá cesta- RollendeLandstrasse) nie sú dobrým a trvalým riešením, pretože ich nie je možné prevádzkovať bez trvalých prevádzkových dotácií ani bez reštrikcií smerujúcich proti voľnému užívaniu cestnej infraštruktúry
- Naproti tomu ucelené vlaky na kontinentálnych linkách kombinovanej dopravy sú trvalé prevádzkovateľné i bez prevádzkových dotácií a sú rentabilné
- Rentabilnosť novej linky od doby otvorenia až do štádia jej rentabilnej prevádzky je pomerne dlhá, čo pre prevádzkovateľa kontinentálnej linky prináša značné počiatočné straty plynúce z nedostatočného vyťažovania ucelených vlakov, ktoré musia byť vypravované v pravidelnom takte a to aj bez ohľadu či sú, alebo nie sú plne vyťažené
- Rozvoj kontinentálnych liniek v priestore strednej a východnej Európy vývojovo silne zaostáva za ostatnými európskymi krajinami, kde podľa UIC (Medzinárodná železničná únia) každý 4. nákladný vlak je vlakom intermodálnym
- Pre budovanie kontinentálnych liniek je potrebné vytvoriť aj podmienky zo strany štátu a to najmä financovaním infraštruktúry prekládkových miest pri zaistení nediskriminovaného prístupu k tejto infraštruktúre pre všetkých užívateľov (t.j. železničných a cestných dopravcov, operátorov nákladných vlakov a zosielateľov)
- Kontinentálne linky kombinovanej dopravy slúžia potrebám cestných dopravcov a zosielateľov. Títo však v nových členských krajinách EÚ nedisponujú potrebným technickým vybavením intermodálnych prepravných jednotiek a preto je žiaduce zo strany štátu na začiatok motivovať k investíciám do intermodálnych návěsov a výmenných nadstavieb
- Bez zaistenia počiatočnej motivácie a účasti miestnych cestných dopravcov na systéme kombinovanej dopravy v systéme cesta-železnica-cesta sa počiatočné stratové obdobie liniek extrémne predlžuje. Podobné nebezpečenstvo počiatočnej stratovosti sa týka i novo otvorených verejných terminálov
- Úspešnosť projektov nových kontinentálnych liniek vyžaduje rovnosť podmienok pre vzájomnú ústretovosť všetkých zúčastnených aktérov, a to ako cestných dopravcov, prevádzkovateľov terminálov a prekladísk, operátorov nákladných vlakov, tak i zo strany železničných dopravcov

Tato štúdia vznikla vďaka podpore v rámci operačného programu Výskum a vývoj pre projekt:

Centrum excelentnosti pre systémy a služby inteligentnej dopravy, ITMS 26220120028
 spolufinancovaný zo zdrojov Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

"Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku/Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ"

Odborný garant konferencie: prof. Ing. Jozef Majerčák, PhD.,
 Žilinská univerzita v Žiline,
 Fakulta PEDAS

FOTO z konferencie:



