



ELEKTRONICKÝ

SPEDIČNÍ ZPRAVODAJ

VI/2021

SVAZ SPEDICE A LOGISTIKY ČESKÉ REPUBLIKY

Zapsaný spolek

ASSOCIATION OF FORWARDING & LOGISTICS
OF THE CZECH REPUBLIC-MEMBER OF FIATA

Obsah:

Kombinovaná přeprava

Úvod	str. 2
Rostoucí vliv veřejného mínění	str. 2
Boj za směrnici o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele	str. 3
Vliv pandemie na KD v Evropě	str. 5
Pro nadcházející období převažuje mezi odborníky v KD mírný optimismus	str. 6
Závěr – KD musíme chtít	str. 7

info@svazspedice.cz

Sekretariát Svazu spedice a logistiky ČR, z.s.

1.pluku 8, 18630 Praha 8 – Karlín

tlf. 224 891 303

Internet: www.svazspedice.cz

TÉMA: Kombinovaná přeprava – Evropská budoucnost

1. Úvod

Budoucnost spočívá ve společné akci, v kombinaci místo proti sobě: Toto chápání volby způsobu dopravy se logistika v Evropě stává stále silnější a dostává nový tvar. Rozsah roste a vytváří správný rámec pro závaznou politiku, která vyžaduje a podporuje přemístění.

V posledních desetiletích se kombinovaná doprava (dále jen KD) v EU posunula z tmavého výklenku do hlavní formy nákladní dopravy. Vyrostla do skutečné sítě, aktivního, industrializovaného systému s pravidelnými službami.

Silný vývoj se týká jak vnitrozemské přepravy námořních kontejnerů připlouvajících do Evropy a z Evropy na stále větších plavidlech, tak kontinentálních logistických řetězců na delší vzdálenosti. V posledních letech se například geograficky rozšířila palestinská samospráva – v neposlední řadě prostřednictvím účinného a stále více využívaného intermodálního železničního spojení mezi východní Asií a Evropou.

Krátce před pandemií covid-19 dosáhla kombinovaná železniční doprava prozatímního vrcholu: V roce 2019 připadl na KD každý druhý nákladní vlak v EU. Tento vývoj zůstal z velké části bez povšimnutí, protože podíl železniční nákladní dopravy jako celku na trhu současně mírně poklesl o přibližně 17 %.

Úspěch a síla systému kombinované dopravy je založena na jedné straně na jeho schopnosti přepravovat stejně efektivně jakýkoli typ nákladu, který je jinak obvykle přepravován v nákladním automobilu na silnici. Dalším faktorem úspěchu je jeho schopnost nevnímat dopravní zácpy a nedostatek řidičů nákladních automobilů, který často podkopává produktivitu čistě silniční dopravy.

2. Rostoucí vliv veřejného mínění

Změna klimatu, znečištění ovzduší; středem zájmu evropských voleb v květnu 2019 byly skleníkové plyny a mnoho dalších environmentálních otázek. V neposlední řadě nedostatečný

pokrok při dosahování cílů Pařížské dohody o klimatu COP21 vedl evropské veřejné mínění k hlasování ve prospěch politických programů, které slibovaly změnu k lepšímu. Nově zvolený Evropský parlament reagoval rychle a vyhlásil klimatickou krizi. Všechny návrhy Komise musí být v souladu s cílem omezit globální oteplování o 1,5 stupně Celsia.

Již na konci roku 2019 to vedlo k vyhlášení „Evropské zelené dohody“ ze strany Komise: Do roku 2030 by EU měla snížit emise CO₂ o 55 %, aby se Evropa nejpozději do roku 2050 stala klimaticky neutrální.

Doprava je jediným odvětvím evropského hospodářství, které v posledních letech nesnížilo své emise CO₂. Emisní stopa evropského dopravního odvětví s rostoucím počtem nákladních vozidel a SUV na evropských silnicích a nebývalou intenzitou civilního letectví dosahuje rok co rok nových rekordů. V roce 2019 bylo odvětví dopravy stále odpovědné za 25 % celkových emisí CO₂ v EU. Situace vyžadovala rychlá a soudržná opatření. Nová Evropská komise, kterou od listopadu 2019 vede Ursula von der Leyenová, představila pro KD různé idee. Evropská zelená dohoda a připravovaný Evropský akt o klimatu nejen stanoví plán dekarbonizace Evropy, ale také závazek zvýšit využívání kombinované dopravy a elektrické nákladní železniční dopravy v Evropě.

Tato vize vychází z uznání, že elektrická železniční nákladní doprava je energeticky nejúčinnějším průmyslovým druhem dopravy: čistá, bezpečná a schopná využívat elektřinu vyrobenou přímo z obnovitelných zdrojů energie. Takto se nejlépe projeví nutný přechod k alternativním udržitelným druhům dopravy.

3. Boj za směrnici o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele

Postupná revize směrnice o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele, hlavního nástroje dopravní politiky EU pro spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele, byla přijata v roce 2017 jako součást 2. Balíčku týkajícího se mobility.

Členské státy bohužel při formulaci svého postoje ke směrnici o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele ne vzaly v úvahu dekarbonizaci, znečištění ovzduší a další environmentální obavy

evropských voličů. Postoj Evropské rady byl nakonec tak zaostalý, že Komise byla nucena vzít svůj návrh zpět, aby jej mohla „v souladu s Evropskou zelenou dohodou“ revidovat. Nový návrh bude jistě harmonizovanější, inovativnější a kreativnější. Především však bude muset vzít v úvahu také veškeré externí náklady.

Strategie pro inteligentní a udržitelnou mobilitu byla nyní oznámena a zveřejněna v rámci DG Move. Předložení nového návrhu revidované směrnice o spolupráci v oblasti ochrany spotřebitele se nyní předpokládá ve druhém čtvrtletí roku 2022. Mezitím má evropský zákonodárce ještě více příležitostí dokázat, že to s dekarbonizací dopravy a úlohou CA v tomto procesu myslí vážně.

Mezi tyto příležitosti a budoucí nástroje patří:

- revize směrnice o eurovignette, která je v současné době v dialogu;
- nařízení o Nástroji pro propojení Evropy (CEF) – v běhu;
- nařízení o hlavních směrech TEN-T – očekává se v říjnu 2021;
- nařízení o koridorech pro železniční nákladní dopravu – očekává se počátkem roku 2022.

Zde je nutno podtrhnout úlohu UIRR, které jako mezioborové sdružení pro kombinovanou silniční a železniční dopravu postupuje ruku v ruce s evropskými institucemi a úzce spolupracuje s podobně smýšlejícími sdruženími s cílem dosáhnout změn v regulačním prostředí pro kombinovanou dopravu, silniční a železniční dopravu, jakož i v oblasti normalizace a digitalizace souvisejících s logistikou. Tyto změny jsou nezbytné pro dosažení cílů EU v oblasti dekarbonizace a zároveň zvýšením produktivity nákladní dopravy přispívají ke konkurenceschopnosti hospodářství.

Větší kapacita železnic a lepší kvalita/dochvilnost železniční nákladní dopravy zůstanou jednotnými a zastřešujícími cíli, kterých má být dosaženo.

4. Vliv vlny pandemie na KD v Evropě

Opatření spojená s šířením covid-19 nejdříve tvrdě zasáhla kombinovanou dopravu v Evropě.

Došlo však k poměrně rychlému nárůstu nabídky. Dochvilnost se výrazně zlepšila. Jen... co zbylo z té doby? Co se hráči naučili a kdy se objemy vrátí na předkrizovou úroveň? (zdroj DVZ)

- První důležité zjištění: Kombinovaná doprava prokázala svou odolnost v pandemických podmínkách, jak zdůraznil Nicolo Marrali, obchodní manažer v Hwal bal S.p.A. „Doprava z velké části pokračuje hladce,“ spokojeně konstatuje Gian Paolo Gotelli, generální ředitel TX Logistik AG.
- Pro Alexandra Ochse, intermodální železniční doprava ukázala své silné stránky v mezinárodní dopravě: „Systémová, bezkontaktní a bezpečná proti pandemii, to jsou její hlavní výhody. Vzhledem k tomu, že je zapotřebí méně personálu než v silniční dopravě, snížila kombinovaná doprava riziko infekce a dalších nebezpečných situací a událostí.“
- Zejména měsíce nejhoršího vývoje pandemie se ukázaly z pohledu KD jako úspěšné, pokud jde o „inovace a interoperabilitu mezi všemi úrovněmi zúčastněných stran“ (Julie Büchler, šéfka strategické komunikace u CFL Multimodal), „spolehlivé IT řešení“ (Pavel Kaňka, marketingový ředitel ve společnosti Metrans) a „úzkou koordinaci mezi železnicemi“ (Alexander Ochs).

Zúčastněné strany podle očekávání utrpěly tím, že se evropské země nedokázaly dohodnout na společných pravidlech řízení pandemie. „Z pohledu virologie není možné pochopit, proč jsou pravidla pro spolčování a kontakty v každé zemi jiná,“ kritizuje Ludwig Näf, Generální ředitel Ralpin. To platí i pro typy ochranných masek. Tyto rozdíly ztížily provoz v kombinované dopravě a v konečném důsledku ji prodražovaly.

Armin Riedl čeká na konkrétní návrhy. Výkonný ředitel kombinované dopravy píše, že jeho společnost považuje za recept na úspěch během pandemie i po ní, pokud by byli aktivní uživatelé intermodálního železničního systému podporováni způsoby jako například pobídka pro každý vlak. Zároveň je rozhodně pro zrušení papírové dokumentace: „Digitální celní průvodní doklady, doklady pro odpady a nebezpečné zboží by výrazně zjednodušily bezkontaktní odbavování a tím i mezinárodní železniční nákladní dopravu jako celek“.

5. Pro nadcházející období převažuje mezi odborníky v KD mírný optimismus

Pan Náf očekává, že Ralpin bude fungovat „lépe než v roce 2020, ale o trochu hůře než v letech 2018 a 2019“. Pan Kaňka očekává, že v porovnání s rokem 2020 nedojde k žádným zásadním změnám, pan Ochs hovoří o „zdravém růstu“. Generální ředitel TX Logistik je přesvědčen, že „Vidíme opět růstový potenciál“. Železnice může také získat energii od zasílatelů, kteří v současné době přehodnocují své dodavatelské řetězce s ohledem na bezpečnost dodávek.

Zúčastněné strany se však výrazněji liší v pohledu na střednědobý vývoj do roku 2025. Hospodářský dopad pandemie pro Evropský „slátovaný koberec“ je hodnocen jako „mnohem závažnější než virus samotný“. Pan Náf se domnívá, že země, které již krizí eura trpěly, budou trpět i nadále – „a to stlačí objem obchodu a průmyslu s důsledky pro kombinovanou dopravu“.

Odborník na marketing přenosových soustav P. Kaňka je přesvědčen, že v logistickém řetězci dojde k udržitelným změnám, například k „přesunu výroby z Číny do EU“. Takové změny by však trvaly „několik let“ – a proto on do roku 2025 neočekává „žádné významné změny“.

Optimističtější je ředitel kombinované dopravy Ochs. Pokud by s uzavřením celých průmyslových odvětví nedošlo k dalším tvrdým omezením, kombinovaná doprava by letos dosáhla předpandemické úrovně.

„V zásadě můžeme být pro nadcházející roky svědky pozitivních temp růstu.“, troufá si neoptimičtěji tvrdit šéf TX Logistik Gotelli.. Očekává, že kombinovaná doprava do roku 2022 obnoví objem přepravy v úrovni, jaká zde byla před covidem, a „pokud se do roku 2025 zapojí s příslušnou intenzitou všechny zúčastněné strany, intermodální doprava by mohla růst tempem až 10 % ročně“.

6. Co říci závěrem? Kde je vůle, tam je také cesta; kombinovanou přepravu musíme „chtít“

Všichni poskytovatelé logistických služeb a zákazníci jsou povinni přispět k růstu přepravy zboží v kombinované dopravě (KD). Zatraktivnění železnic pro nákladní dopravu je politickým

požadavkem již více než 50 let. Bohužel se ho dosud nepodařilo přesvědčivě dosáhnout. Jinak by si zákazník pro více než 18% veškerého zboží zvolil železniční trasu.

K nedostatečnému pokroku přispěly všechny strany. Částečně kvůli oprávněným výhradám k jednostranným nevýhodám, částečně kvůli neznalosti doložených výhod. KD proto pokračuje v boji proti mnoha předsudkům. Proto by bylo důležité a správné přiblížit užitečnou alternativu různými způsoby osvěty, jinak si její význam noví účastníci trhu práce vůbec neuvědomí.

Ale světlo na konci tunelu se zdá být viditelné. Deutsche Bahn se svým novým předsedou dává DB Cargo významný podnět pro další železniční nákladní dopravu. Inteligentní silniční a železniční spojení nabírají na dynamice, zejména díky deklarovaným cílům udržitelnosti a souvisejícímu přechodu na energetiku a dopravu.

Udržitelný rozvoj je a bude stále více důležitá, protože politici, zákazníci i dopravci předpokládají nastavení udržitelného hospodářství účinně využívajícího zdroje. Hospodářský úspěch jde nyní ruku v ruce s tímto druhem přidané hodnoty – například ve vztahu k dodavatelským řetězcům. Tlak se zvyšuje v důsledku nového zákona o dodavatelském řetězci, stanovení cen CO2 nebo nařízení Evropského parlamentu o taxonomii. Tyto požadavky urychlují vývoj, v rámci kterého mohou očekávat (finanční) přínosy pouze vyhovující společnosti.

Každá tuna nákladu na železnici ušetří 80 procent CO2. To je silný argument. Podobnými jsou pak i přepravní náklady plus hmotnost jedné zásilky až 44 tun, přeprava většího množství najednou, rychlost neovlivněná kongescemi, přeprava na dlouhé vzdálenost, jakož i snížení počtu nutných zaměstnanců v důsledku nedostatku řidičů nákladních vozidel, a významné osvobození od daně.

K flexibilitě a sledovatelnosti v kombinované dopravě také významně přispěje digitální transformace. Její atraktivitu ovlivní i jednovozová doprava. Zasílatelé coby zákazníci a osoby s rozhodovací pravomocí musí učinit KD co nejjednodušší. Na celý proces je žádoucí mít kontaktní osobu. Pro časovou flexibilitu je však rovněž zásadní začlenění přepravce, protože

příslušná technologie použitá na zásilce má také rozhodující vliv na výsledek celého procesu KD.

Konec VI. čísla

Příjemné pokračování rozvolňování vám přeje Redakce SZ SSL