

Služby „poslední míle“ mají zásadní důležitost pro efektivní fungování nákladní železniční dopravy a je třeba, aby je podporoval sektor železniční dopravy, přepravní průmysl, zákazníci i politika EU

EXEKUTIVNÍ SHRNUÍ

UIP, Mezinárodní unie vlastníků soukromých nákladních železničních vozů, zdůrazňuje, že efektivní nákladní doprava je základem pro uchování a posilování evropské konkurenceschopnosti a dodržování agendy EU v otázkách životního prostředí, růstu a zaměstnanosti. Služby „poslední míle“ hrají zásadní roli v komplexních logistických řetězcích a umožňují zákazníkům využívat infrastrukturu poslední míle a seřadovacím nádražím expedovat zboží do mnohem většího počtu destinací než nabídka ucelených vlaků, především pak v průmyslových oblastech.

Nakládka na vagony je obchodní činnost a odpovědnost železničního sektoru a logistických operátorů; všichni proto mají zájem najít optimální řešení. Evropská komise má však společně se sektorem zastupujícím provozovatele nákladní dopravy jasnou roli při nastavování vhodného rámce pro dialog a systému pobídek, tak aby nákladní železniční doprava zůstala i nadále součástí politické agendy Jednotného evropského železničního prostoru.

To také znamená, že pokud spatřujeme přidanou hodnotu v propagaci a oživení trhu nákladní železniční dopravy, je nezbytně nutné:

- *odhodlání všech zúčastněných aktérů,*
- *větší transparentnost služeb poskytovaných nákladním přepravním,*
- *odpovídající kapacita a dostupnost infrastruktury,*
- *rozumný finanční rámec prostřednictvím programu CEF a Regionálních fondů, který by podporoval inovativní řešení zaměřená na systém s nižšími provozními a fixními náklady.*

Pouze za těchto podmínek mohou být služby nákladní železniční dopravy flexibilní, rychlejší, spolehlivější a méně nákladné.

ÚVOD

Jako nezávislí majitelé nákladních železničních vozů členové UIP vědí, že železnice je preferovanou dopravní volbou pro přepravu chemikálií, oceli, papíru a celulózy, pro automobilový průmysl, ale také pro přepravu nebezpečného zboží. Požadované služby může poskytnout i silniční doprava, ale ve většině případů jsou náklady těchto služeb při větších vzdálenostech příliš vysoké. Krom toho je mnoho zásilek příliš těžkých pro silniční dopravu a v některých zemích smí být určité nebezpečné zboží přepravováno pouze po železnici. Řada společností zabývajících se přepravou těchto materiálů, ale i společností využívajících železniční dopravu, tak stále více závisí na službách zaměřených na manipulaci s objemy vyžadujícími pouze jeden či několik málo vagonů. Zvláště to platí pro takzvané operace poslední míle.

V posledních letech se přeprava jednotlivými vagony (SWL) odpovídající těmto potřebám stávala méně výnosnou a upadala nebo dokonce zanikala kvůli vysokým fixním nákladům a snižujícím se objemům. Pokles přepravy jednotlivými vagony a nedostatečné hledání možných alternativ je považováno za hrozbu pro konkurenceschopnost průmyslu, která může způsobit či urychlit uzavírání či stěhování výrobních závodů a infrastruktury.

UIP je přesvědčena, že možný kolaps logistických a přepravních služeb v oblasti železniční dopravy je možné odvrátit. Naopak, sám trh musí najít řešení zajišťující větší atraktivitu přepravních služeb. Pro překonání překážek, jimž čelí přepravci a železniční sektor, je však nezbytně nutná politická podpora, a to jak na celoevropské úrovni, tak na úrovni jednotlivých zemí a regionů.

UIP je známa dlouhodobá snaha Evropské komise zkoumat a hledat řešení pro přepravu (jednotlivými) vagony a oceňuje ji. V červenci 2001 předložilo tehdejší Generální ředitelství pro energii a dopravu při Evropské komisi (EC) studii zaměřenou na „Železniční přepravu jednotlivými vagony“ vypracovanou skupinou Symonds Group, Ltd, která potvrzuje, že přeprava jednotlivými vagony má zásadní důležitost pro některá průmyslová odvětví, ale i pro podporu naší ekonomiky a společnosti. Výsledkem této studie bylo, že si Evropská komise uvědomila potřebu programového rámce, který by podporoval a přispíval ke zlepšení nákladní železniční dopravy.

S ohledem na priority revitalizace nákladní železniční přepravy a v reakci na průzkum týkající se politik a osvědčených postupů podporujících studii přepravy jednotlivými vagony PwC navrhuje UIP následující řešení. Tato řešení mohou být považována za první krok směrem k efektivní nákladní dopravě v Jednotném evropském železničním prostoru.

ŘEŠENÍ NAVRHOVANÁ UIP

UIP se zúčastnila řady rozhovorů s ESC, ERFA, Eurofer, CEFIC, CEPI, CER, CLECAT, Xrail, EIM, a ESPO, při nichž se všichni účastníci shodli, že nazrál čas na řešení řízené celým sektorem, které by prosazovalo nákladní dopravu a zohledňovalo chytrá řešení pro přepravu jednotlivými vagony. Do přepravy jednotlivými vagony se zapojuje velká řada aktérů s různými prioritami a různou ochotou k přijetí, což ještě zvyšuje náročnost hledání společných řešení. Každý z aktérů si je vědom limitů svého podnikání, zvyšujících se nákladů a možná i malé konkurence, což je v rozporu s politikou EU usilující o liberální evropský trh na poli nákladní dopravy.

UIP zdůrazňuje, že železniční nákladní doprava a současně i doprava jednotlivými vagony musí být flexibilní, rychlejší, spolehlivější a méně nákladná. Přirozenou podmínkou pro dosažení těchto cílů bude pochopitelně zlepšení úrovně služeb a smluvních závazků mezi jednotlivými aktéry, zatímco musí zůstat zachována dostupnost a bezpečnost služeb a zdokonalit se systém předávání informací. Výchozím bodem pro veškeré snahy je:

1. Evropská platforma pro nákladní železniční dopravu (European Rail Freight Platform, ERFP)

Postavit na první místo potřeby zákazníků: Lepší komunikace mezi přepravci a poskytovateli logistických služeb, operátory a manažery infrastruktury poskytne inovativní řešení při vytváření dostatečných přepravních objemů a optimalizaci výkonu při současném respektování konkurence. Včasné a transparentní informace týkající se nabízených objemů a dostupnosti infrastruktury navíc pomohou operátorům SWL a manažerům intermodálních terminálů efektivněji plánovat a provozovat jejich služby.

2. Inovativní nástroje a řešení pro zlepšení komunikace

Jsme svědky pozitivního vývoje při implementaci systému TAF TSI, který umožní například výměnu přesnějších informací o očekávané době příjezdu vlaků nebo i jednotlivých vagonů. Operátoři SWL tak budou schopni nabízet transparentnější služby přepravcům.

3. Dostupnost infrastruktury a hodnocení přístupových poplatků

Na rozdíl od silničních dopravců nesou operátoři přepravy (jednotlivými) vagony velmi vysoké fixní náklady související především s výdaji na lokomotivy a vagony, řazení vlaků a poplatky za přístup na koleje danými provozem a údržbou železniční infrastruktury. Kromě hledání inovativních řešení pro přepravované objemy tak může platforma ERF poskytovat také analýzy přístupových poplatků pro vlečky a další infrastrukturu poslední míle, za uzavření či znovuotevření infrastruktury a za přístup pro nově vstupující subjekty. Díky tomu je možné vytvořit a uvést do provozu řešení pro na míru uzpůsobené schéma poplatků za přepravu jednotlivými vagony na celoevropské úrovni. Navíc půjde o pozitivní krok ke kvalitě a kapacitní správě infrastruktury, což je nezbytnou podmínkou poskytování spolehlivých podmínek pro nákladní dopravu.

4. Opatření pro rozvoj vedlejších tratí a operátorů poslední míle

Vedlejší tratě, které hrají rozhodující roli ve službách poslední míle a seřadovacích nádraží, mohou zavádět inovativní přístupy k logistickým modelům a modely struktury nákladů se mohou stát doplňkovou službou pro operátory nákladní železniční dopravy.

5. Specializovaný rámec financování z programu CEF a z Regionálních fondů

a. Dožívající program Marco Polo pod programem CEF nebo speciálně sestavený program spadající pod TEN- by měly zahrnovat projekty na rozvoj či zlepšování kapacity infrastruktury (včetně soukromých železničních vleček, poslední míle, ostatních vleček, třídících a seřadovacích nádraží, mini-terminálů, intermodálních terminálů, vjezdových a odjezdových kolejí, nákladních nádraží, železničních přístavů apod.). Po vzoru Německa, Rakouska, Švýcarska či Velké Británie je třeba podporovat kofinancování železničního připojení průmyslových závodů na hlavní železniční síť. Dalším vhodným rámcem na úrovni EU může být Evropský fond pro strategické investice (EFSI).

6. Studie a inovace podporované programem HORIZON2020 a technologickými novinkami v rámci programu Shift2Rail

- a. Je třeba zvažovat inovativní řešení pro logistiku i železniční vozové parky a podporovat je, aby byl vytvořen systém vedoucí ke snižování provozních i fixních nákladů.
- b. Je třeba studovat strukturu nákladů a logistické modely, aby byla nalezena co neivýhodnější obchodní řešení. Studie by měly zahrnovat i revizi stávajících ekonomických analýz a analýz SWOT a také přezkoumání úspěšných postupů na úrovni jednotlivých zemí a regionů.
- c. Je třeba posoudit přidanou hodnotu při realizaci projektů zaměřených na inovaci železničního vozového parku a podpořit tyto projekty vhodnou a spolehlivou infrastrukturou.
- d. Je důležité, aby úřady jednotlivých zemí a regionů a místní úřady v tomto směru zvažily společenskoekonomické přínosy a aby rovněž pochopily dopady vyplývající ze zániku velkých podniků pro železniční sektor v Evropě.

ZÁVĚR

UIP připomíná, že je nezbytné, aby železnice nabízela lepší zhodnocení vynaložených peněz a poskytovala inovativní a kreativní řešení pro přepravu menších nákladů, aby se tak stala skutečně atraktivní volbou pro přepravce a další zákazníky a podporovala využívání různých přepravních módů. Bez funkčních služeb SWL bude obtížné naplnit cíle Bílé knihy vydané pro dopravu v roce 2011 a dosáhnout požadovaného snížení znečištění, redukce skleníkových plynů a omezování hluku produkovaného dopravou. Kromě toho by se stala nevyhnutelností přeprava nebezpečného zboží po silnicích, a to na úkor úsilí vyvíjeného například chemickým průmyslem či železničním sektorem ve snaze o zajištění bezpečnější dopravy.

UIP žádá úřady jednotlivých států a regionů, aby podporovaly výstavbu a údržbu zařízení pro přepravu (jednotlivými) vagony včetně intermodálních terminálů, protože jejich ekonomická úspěšnost může záviset na optimalizovaném využívání služeb nákladní dopravy.

UIP vyzývá evropské instituce, členské státy, zákonodárce a evropské regiony, aby zvážily vhodnou strukturu a efektivní finanční opatření a pobídky, v krátkodobém horizontu prostřednictvím subvencí, v dlouhodobém formou investic. Politická podpora je nezbytná, pokud chce Evropa skutečně naplnit cíle Bílé knihy pro udržitelnost a zajistit efektivní železniční nákladní dopravu.

Evropská dopravní politika musí obsahovat a zajišťovat řešení orientovaná na trh a na zákazníka, a to včetně společenských a environmentálních aspektů, vytvářením „win-win“ situací pro všechny aktéry železniční dopravy.

UIP se zavazuje poskytovat nezbytné odborné znalosti a otevřenou a transparentní zpětnou vazbu a je i nadále přesvědčena, že dobrovolná platforma pro nákladní dopravu spojující všechny zainteresované strany, je nejvhodnějším subjektem pro rozprosdění vzájemného dialogu a hledání na trh orientovaných řešení.

Kontakty:**UIP – International Union of Wagon Keepers a.i.s.b.l.**

UIP, Mezinárodní unie vlastníků soukromých nákladních železničních vozů, byla založena v roce 1950 jako zastřešující asociace jednotlivých národních asociací čtrnácti evropských zemí. Reprezentovala tedy více než 250 vlastníků s přibližně 180 tisíci nákladních vozů zajišťujícími 50 % nákladních železničních tunokilometrů v celé Evropě. UIP zastupuje zájmy svých členů na mezinárodní úrovni. UIP se prostřednictvím výzkumu, lobbingu a soustředěné spolupráce se všemi zainteresovanými stranami a organizacemi zabývajícími se nákladní železniční dopravou snaží zajistit dlouhodobou budoucnost nákladní železniční dopravy.