

PREPRAVA CELOVOZIDLOVÝCH ZÁSIELOK

Miloš Poliak¹

Úvod

Strategické dokumenty Slovenskej republiky (SR) ale aj Európskej únie (EÚ) si kladú za cieľ obmedzovať výkony cestnej dopravy a hľadajú možnosti ich presunu na železničnú dopravu. Cestná nákladná doprava dosahuje v rámci EÚ vo vnútrozemskej doprave dominantné postavenie, avšak presun výkonov je komplikovane zabezpečovať legislatívnymi opatreniami. Zákazníci objednávajú taký druh dopravy, ktorý prepraví zásielku podľa požiadaviek zákazníka a v súvislosti s prepravou je schopný a ochotný poskytnúť dostatočnú úroveň služieb. Cieľom tohto príspevku je poukázať na neochotu zákazníkov objednávať železničnú dopravu napriek zámerom strategických dokumentov pri celovozidlových zásielkach, ktoré sa prepravujú cestnou dopravou. Neochota vyplýva najmä z výhod poskytovaných cestnými dopravcami a taktiež zo súčasnej úrovne poskytovaných služieb železničnými dopravcami v SR.

Analýza strategických dokumentov

Biela kniha je dokument zameraný na prípravu európskeho dopravného priestoru pre budúcnosť a na víziu konkurencieschopného a udržateľného dopravného systému, ako aj na stratégiu – čo je potrebné urobiť. Podľa bielej knihy medzi nepríťažlivé druhy dopravy zaraďuje železničná doprava. Cieľom tohto dokumentu je zabezpečiť štrukturálne zmeny, aby pri preprave tovaru na stredné a dlhé vzdialenosti mohla železničná doprava konkurovať cestnej doprave.

Podľa dokumentu Stratégia rozvoja dopravy Slovenskej republiky do roku 2020 víziou je zabezpečiť:

- dostupnú, kvalitnú, integrovanú dopravnú infraštruktúru, ktorá podporí sociálnu inklúziu prepojením menej rozvinutých regiónov k nadradenej infraštruktúre a zabezpečí

¹ doc. Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 01026 Žilina, Slovenská republika, email: milos.poliak@fpedas.uniza.sk

medzinárodnú konkurencieschopnosť SR aj využitím geografického potenciálu SR ako tranzitnej krajiny,

- dopravné služby, ktoré budú konkurencieschopné, a ktoré podporia ekonomický rast, zabezpečia potreby pre všetkých – užívateľov a prevádzkovateľov dopravy pri optimalizácii využitia dopravnej siete a zabezpečení rovnovážneho rozvoja jednotlivých dopravných služieb s využitím logistického prístupu a urýchlení procesu integrácie jednotlivých dopravných módov nielen z národného, ale aj európskeho hľadiska,
- užívateľsky prijateľnú dopravu, kde užívateľ – prepravca alebo cestujúci bude v centre záujmu a zo strany dopravcu bude zaručená ochrana jeho práv nielen počas prepravy, ale aj pred jej začiatkom a po jej skončení,
- energeticky a ekologicky efektívnu a bezpečnú dopravu, ktorá bude chrániť životné prostredie, bude energeticky efektívna s minimálnymi emisiami škodlivých plynov a zabezpečí bezpečnosť a zníženie dopravných nehôd s fatálnymi následkami.

V rámci zníženia emisie skleníkových plynov dokument taktiež predpokladá s presunom výkonov z cestnej dopravy na železničnú dopravu.

Operačný program Doprava taktiež v rámci železničnej dopravy predpokladá so zvyšovaním konkurencie železničnej dopravy s cieľom presunu výkonov z cestnej nákladnej dopravy.

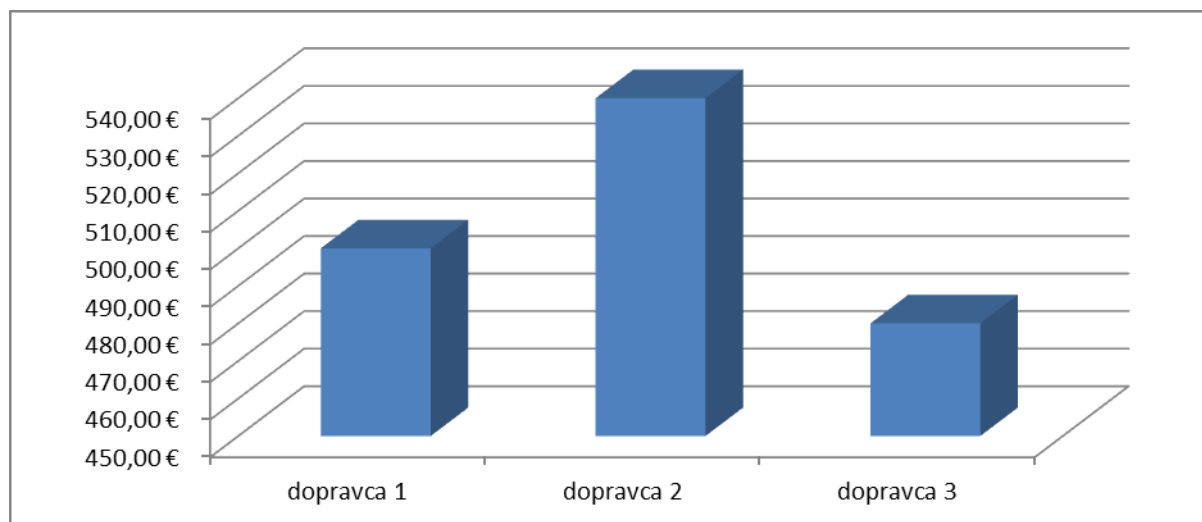
Porovnanie podmienok prepravy celovozidlovej zásielky

Porovnanie podmienok prepravy celovozidlovej zásielky je uskutočnené na dvoch prepravách rovnakej zásielky. Ide o 30 paletových jednotiek s celkovou hmotnosťou 24 000 kg. Podmienky prepravy sú analyzované jednak z časovej náročnosti trvania prepravy a taktiež z ekonomického hľadiska. Ekonomická náročnosť prepravy pre objednávateľa prepravy znamená celkovú výšku finančných prostriedkov potrebných na uskutočnenie prepravy zásielky. Časová náročnosť je všetok čas, ktorý je potrebný na uskutočnenie prepravy. Porovnanie podmienok prepravy je uskutočnené na dvoch prepravách – vnútroštátnej z Prešova do Bratislavy (obr. 1) a medzinárodnej, pri ktorej je miesto nakládky v Prešove a miesto vykládky vo francúzskom meste Le Mans (Obr. 2)

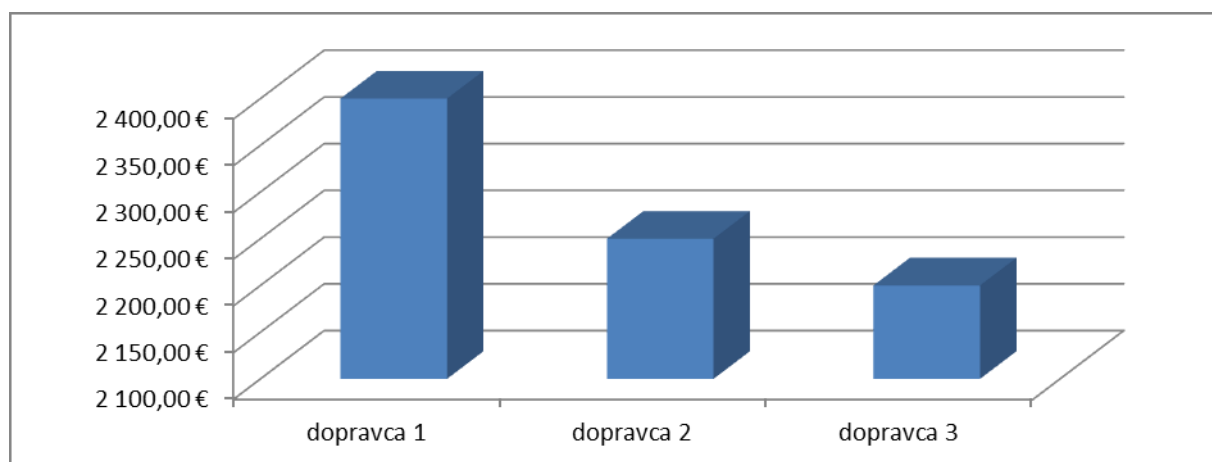
Z dôvodu analýzy časovej a ekonomickej náročnosti konkrétnych preprav cestnou dopravou boli oslovení formou elektronickej pošty dopravcovia, prevádzkujúci medzinárodnú cestnú nákladnú dopravu a taktiež dopravca, ktorý v SR prevádzkuje železničnú nákladnú dopravu, ZSSK Cargo, a.s..

Cena prepravy cestnou dopravou sa pri analyzovaných cestných dopravcoch za prepravu z Prešova do Bratislavy pohybovali v rozmedzí maximálne do 540 € za prepravu

(obr. 3), pri medzinárodnej preprave zásielky z Prešova do Le Mans bola maximálna cena na úrovni 2 400 €.



Obr. 3 Výška prepravného vnútroštátnej prepravy, Prešov – Bratislava, jednotlivými dopravcami



Obr. 4 Výška prepravného medzinárodnej prepravy, Prešov – Le Mans, jednotlivými dopravcami

Vo všetkých prípadoch boli dopravcovia schopní spracovať cenovú ponuku do jedného dňa. Vnútroštátnu prepravu sú všetci oslovení dopravcovia schopní realizovať do jedného dňa, v prípade medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy maximálne do štyroch dní po naložení zásielky.

Železničná doprava

Cenu za prepravu tovaru železničnou dopravou vypracoval železničný dopravca pre vnútroštátnu prepravu z Prešova do Bratislavy na úrovni 793,92 €. Predpokladaný čas prepravy bolo možné stanoviť na základe softvérového vybavenia zostavujúceho kalkuláciu, avšak pracovník železničnej spoločnosti nebol ochotný ho poskytnúť z dôvodu, že čas dodania nevie spoločnosť zaručiť a garantovať.

Podľa prepravného poriadku ZSSK Cargo a.s., má dopravca stanovené dodacie lehoty kde:

- výpravná lehota je 12 hodín
- prepravná lehota za každých i len začatých 400 km je 24 hodín
- dopravca (ZSSK Cargo a. s.) predlžuje dodáciu lehotu ak zásielka prechádza cez stanice železničných uzlov (Košice, Žilina, Bratislava) o 12 hodín.

Podľa týchto dodacích lehôt by preprava z Prešova do stanice Bratislava – Vajnory trvala 72 hodín, čo predstavuje 3 dni.

Pri medzinárodnej preprave do Francúzska vznikol problém, lebo Železničná spoločnosť Slovensko Cargo nevlastní tarifu Francúzskeho železničného nákladného dopravcu - Fret Société Nationale des Chemins de fer Français. Spoločnosť dokázala vyčísliť výšku prepravného len do stanice Saabrücken, ktorá sa nachádza na hranici medzi Nemeckom a Francúzskom. Spoločnosť ďalej spracovala cenovú ponuku pre nasledujúce trasy prepravy:

- Prešov – Lúky pod Makytou / Horní Lideč – Děčín / Bad Schandau – Saabrücken s prepravnou vzdialenosťou 1528 km a prepravným 3 533,66 €,
- Prešov – Bratislava východ / Marchegg – Passau Hbf – Saabrücken – Saabrücken s prepravnou vzdialenosťou 1427 km a prepravným 3 533,66 €,
- Prešov - Bratislava východ / Marchegg – Salzburg Hbf – Saabrücken s prepravnou vzdialenosťou 1450 km a prepravným 3 443,60 €.

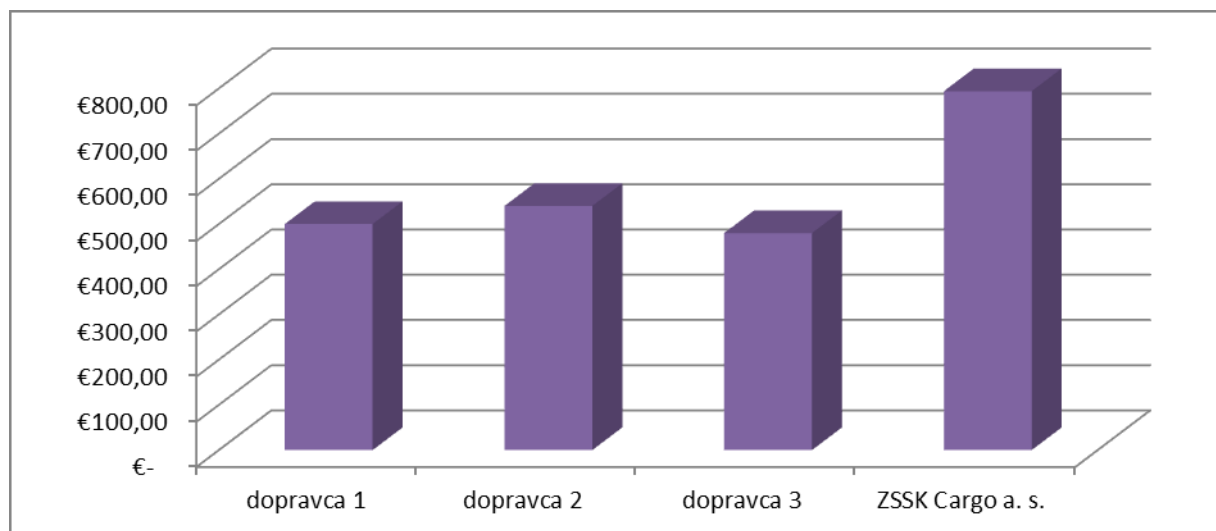
Pri medzinárodnej preprave ZSSK Cargo Slovakia rovnako ako v prípade vnútroštátnej prepravy neuviedla čas dodania, pretože ho nevie zaručiť a ani garantovať.

Výška prepravného na trase, ktorá viedla vo Francúzsku je ďalej stanovená na základe tarify, ktorá je zverejnená na internetovej stránke železničného dopravcu vo Francúzsku [5].

Trasa z Saabrücken do Le Mans je dlhá 593 km, v prípade, že vozne budú vo vlastníctve ZSSK Cargo, a.s. cena za prepravu je vo výške 1 489 €.

Zhodnotenie porovnania

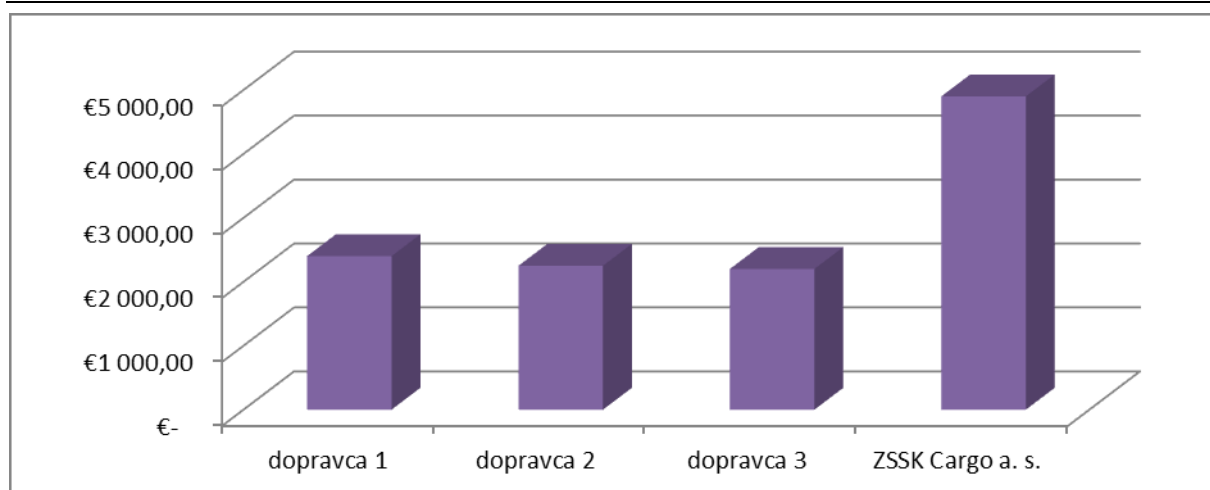
Dôvody, prečo sa v EÚ na preprave celovozidlových zásielok podstatnou mierou podieľa cestná nákladná doprava, sú nielen cena, ale aj čas dodania zásielky. Pri porovnaní prepravy z Prešova do Bratislavy priemerná cena oslovených dopravcov je vo výške 506,67 €, prepravné pri železničnej nákladnej doprave je vyššie a je na úrovni 793,92 € (obr. 5). Výhodnejšia je teda cestná doprava o 287,25 €, čo predstavuje úsporu 0,66 € na km oproti železničnej doprave.



Obr. 5 Grafické porovnanie výšky prepravného na vnútroštátnej preprave Prešov – Bratislava jednotlivých dopravcov

Ďalej je potrebné uviesť, že pri železničnej nákladnej doprave to ešte nie je konečná cena. Ďalej je potrebné ešte k cene pripočítať viacero poplatkov, ako poplatok za plombovanie alebo poplatok za pobyt vozňa pri nakládke resp. vykládke.

V prípade medzinárodnej prepravy zásielky priemerná cena za prepravu cestnou nákladnou dopravou je na úrovni 2 283,34 €, v prípade prepravy železničnou dopravou ide o cenu 4 899,35 € (obr. 6).



Obr. 6 Grafické porovnanie výšky prepravného na medzinárodnej doprave Prešov – Le Mans jednotlivých dopravcov

Pri porovnaní cenových ale aj časových podmienok prepravy celovozidlovej zásielky železničnou dopravou vo vzťahu k cestnej nákladnej doprave je možné konštatovať, že železničná doprava nie je v súčasných podmienkach konkurencieschopná. Z uvedeného dôvodu by sa aj strategické dokumenty nemali zameriavať na presun výkonov z cestnej dopravy všeobecne. Postavenie železničnej nákladnej dopravy je v súčasnosti najmä pri preprave hromadných substrátov a ucelených vlakov.

Literatúra

- [1] interné materiály oslovených cestných dopravcov
- [2] interné materiály ZSSK Cargo, a.s.
- [3] <http://www.telecom.gov.sk>
- [4] http://europa.eu/documentation/official-docs/white-papers/index_sk.htm
- [5] <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/eurostat/home/>
- [6] <http://www.etrend.sk>

Recenzia:

Ing. Andrej Dávid, PhD., Žilinská univerzita v Žiline