

V ŽARIŠČU: KOMBINIRANI TRANSPORT



Ta brošura je bila izdana ob podpori Evropske komisije v okviru programa PACT

Izdajatelj:

UIRR - Mednarodno združenje oprtnih družb
Avenue du Port 100, Bte 3
B-1000 Bruxelles

Tel: +32 2 425 47 93
Fax: +32 2 425 38 27

Prevod: Adria kombi d.o.o. in drugi k.d.
Tivolska 50, 1000 Ljubljana

Bruselj, maj 1996

KOMBINIRANI PROMET

Pod pojmom “kombinirani promet” razumemo povezavo najmanj dveh prometnih nosilcev v eni transportni verigi, pri čemer blago ostane v istem transportnem sredstvu, pretežni del poti pa se opravi z železnico, po notranjih vodnih poteh ali po morju, odvoz in dovoz po cesti pa naj bi bil čim krajši. Ta brošura se posveča predvsem kombiniranemu prometu cesta-železnica.

Za kombinirani promet je značilna povezava prednosti sistemov dveh prometnih nosilcev: sposobnosti železnice za masovne prevoze, kar je idealno za premostitev velikih razdalj, in kamionov, ki so na kratkih in srednjih razdaljah nepogrešljivi. Poleg tega kombinirani promet izpolnjuje naraščajoče zahteve v zvezi s prometom, ki naj bi se odvijal na okolju čim bolj prijazen način.

NESPREMLJANI PROMET

Najbolj razširjena oblika kombiniranega prometa je promet z zabojniki, zamenljivimi tovorišči ali polprikolicami. Tržni delež tega nespremljanega prometa, pri katerem se po železnici prepelje samo nakladalne enote, znaša približno 80 %; če železniškemu prometu prištejemo še pomorske zabojnike, se ta delež poveča na skoraj 90 %.

Za nespremljani promet so seveda potrebne obsežne tehnične, organizacijske in infrastrukturne priprave. Za prevozniška in špedicijska podjetja to pomeni, da morajo imeti posebne nakladalne enote, ki jih je mogoče prekladati z mobilnimi ali portalnimi dvigali. V tem primeru govorimo o vertikalnem prekladanju. Cestna vozila z zamenljivimi tovorišči in polprikolicami so pri nabavi nekoliko dražja kot «navadna» vozila. Zato mora prevoznik podjetje poskrbeti, da nakladalne enote v namembnem terminalu sprejmejo in odpeljejo naprej do namembnega kraja.



V zadnjem času so zato mnoga podjetja, tudi srednje velika, na «drugem koncu» ustanovila svoje poslovalnice ali pa so si poiskala zanesljive partnerje, ki zanje prevzamejo odvoz in dovoz s tovornjakom.

SPREMLJANI PROMET

Pri spremljanem prometu zapelje celotno vozilo samo preko klančine na posebne vagonne z nizkim podom; govorimo o horizontalnem prekladanju. Voznik ostane med prevozom v vlaku in spremlja svoje vozilo v posebnem, udobno opremljenem vagonu (ležalniku).

Na namembnem terminalu voznik prevzame svoje vozilo in nadaljuje vožnjo do stranke. Prva prednost je, da se voznik lahko med prevozom spočije. Čas med prevozom po železnici zakonodaja v več državah pripoznava kot odmor, s čimer so predpisane zahteve glede trajanja časa vožnje in počitka izpolnjene. Druga prednost so izboljšani delovni pogoji, saj odpade nočno delo.

Nakladanje oziroma razkladanje oprtnih vlakov, imenovanih «potujoča avtocesta» (tehnika A), je lahko relativno hitro. «Potujoča avtocesta» je zelo uspešna v prometu, ki prečka Alpe. Uporablja se tam, kjer je potrebno uvesti kombinirani promet v relativno kratkem času. Poleg tega je ta način idealen za prevozniška podjetja, ki s kombiniranim prometom še nimajo veliko izkušenj. Še posebej pomembno je, da za izvedbo prevoza s «potujočo avtocesto» ni potrebna nobena posebna predelava ali prilagoditev obstoječega voznega parka in da ne zahteva dragih infrastrukturnih priprav (terminalov). Zato je ta način še posebej primeren za premagovanje kratkih in srednjih razdalj (od 200 do 400 km) in tam, kjer se zahteva velika hitrost obrata vlakov.





Kot povzetek lahko rečemo: «potujoča avtocesta» bi lahko za vse vzhodno in srednjeevropske države utrdila pot v kombinirani promet. Toda kjer je svetloba, je tudi senca. Najbolj očitna slabost «potujoče avtoceste» je v izredno veliki «lastni teži», kajti po železnici je treba prepeljati celotno lastno težo cestnega vozila. Kjer terminali že obstajajo, spremljani promet v smislu gospodarnosti navadno pokaže slabše rezultate kot nespremljani.

ŽELEZNIŠKI VOZNI PARK

V kombinirani promet ne vlagajo samo cestni prevozniki. Neobhodno potreben je tudi železniški vozni park. Evropska železniška podjetja imajo zdaj že nekaj tisoč specialnih vagonov, ki so primerni za prevoz različnih nakladalnih enot. Poleg tega imajo številne družbe za kombinirani promet na razpolago obsežne količine zasebnih vagonov. «Potujoča avtocesta» zahteva uporabo drugačnih vrst vagonov, kot so potrebni za prevoz zabojnikov in zamenljivih tovarišč. Tako imenovani «žepasti» vagoni so primerni za prevoz polprikolic, zamenljivih tovarišč in zabojnikov.

TERMINALI

Za nespremljani promet so potrebne še druge priprave. Za prekladanje transportnih enot morajo biti na razpolago primerne prekladalne naprave. V večini zahodnoevropskih držav je v zadnjem času nastalo gosto omrežje terminalov, ki se še izpopolnjuje. Ko govorimo o terminalu, to ne pomeni večmilijonskih investicij. Za zasnovano prekladalnega mesta za kombinirani promet pogosto zadošča znesek do tri milijone ECU, na primer za nabavo mobilnega dvigala. Večji terminali pa praviloma obratujejo s pomočjo portalnih dvigal.





Kombinirani promet deluje le ob sodelovanju različnih partnerjev. Železnice dajejo na razpolago svoj sistem, to je omrežje prog in lokomotive ter osebje, ki je potrebno za odvijanje prometa. Vagoni za približno polovico potreb so na razpolago pri železnicah, drugo polovico pa nudijo operatorji, ki vleko kupijo pri železniških podjetjih. Na področju terminalov prav tako sodelujejo železniška podjetja in operatorji ter lokalni zasebni upravljalci. Operatorji sestavijo ponudbo storitev, ki jo prodajajo kot celotno transportno verigo pošiljateljem ali pa kot nakladalne storitve ali prevoze od terminala do terminala cestnim prevoznikom in špediterjem.

Železnice ali njihove subsidiarne družbe so se prvotno osredotočale na pomorske prevoze zabojnikov. Poleg pretežno nacionalnih prodajnih družb, kot sta na primer Compagnie Nouvelle de Conteneurs (Francija) ali Transfracht (Nemčija), so evropske železnice skupaj ustanovile družbo Intercontainer s sedežem v Baslu. Nanjo so prenesle nalogo, da organizira in trži mednarodni prevoz zabojnikov. Leta 1993 se je ta družba združila s subsidiarno družbo, ki se je ukvarjala s prevozi hitro pokvarljivega blaga, v Intercontainer-Interfrigo (ICF). Kontejnerske družbe nudijo pošiljateljem znotraj evropskega prostora- ob konkurenci prevoznikov in špediterjev- celotno transportno verigo v kombiniranem transportu: cestni dovoz, glavni prevoz po železnici in cestni odvoz v kopenskih zabojnikih. V zadnjih letih je cestnim prevoznikom na razpolago tudi vedno več prevozov od terminala do terminala z zamenljivimi tovarišči in polprikolicami.

Ustanovitev združno strukturiranih družb za kombinirani promet izhaja iz pobude špedicij, prevoznških podjetij in njihovih zvez. Nacionalna železniška podjetja imajo samo manjšinski delež. Danes sodeluje že več kot 1000 špedicij in transportnih podjetij v 17 družbah za kombinirani promet, povezanih v «Union Internationale des sociétés de transport combiné Rail-

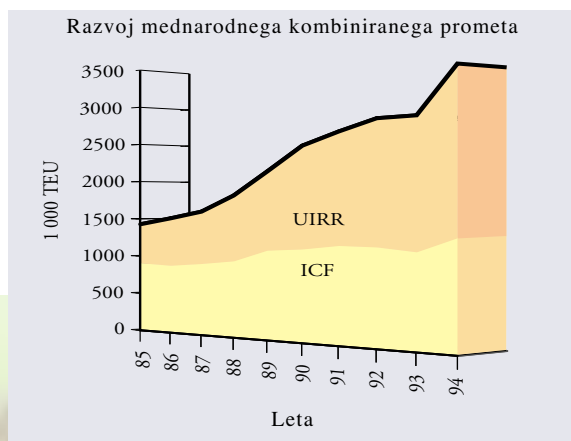
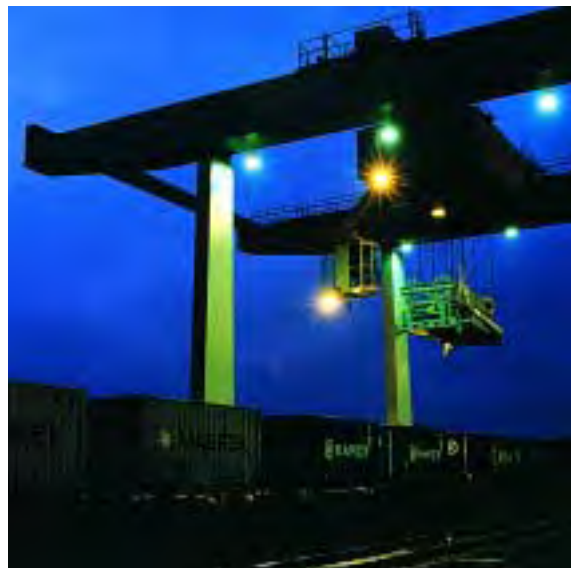
Route» (UIRR) (Mednarodna zveza družb za kombinirani promet cesta-železnica), in mnoge od teh so veliko investirale v kombinirani promet. Družbe UIRR organizirajo in prodajajo železniške prevoze od terminala do terminala. Cestni prevoznik prevoze pridobi, organizira lokalni promet od pošiljatelja do terminala z lastnim vozilom in na namembni postaji sam ali preko svojega pogodbenega partnerja svoje nakladalne enote spet odpelje in jih dostavi prejemniku. Prevozniki in špediterji postanejo prevozniki, ki investirajo v zamenljiva tovarišča in polprikolice, ki so primerne za prevoze v kombiniranem prometu; sodelujejo v družbah članicah UIRR in so na ta način dejavno vključeni v razvoj kombiniranega prometa. Organizirano sodelovanje med cesto in železnico je bistvenega pomena za velik uspeh, ki so ga dosegle družbe za kombinirani transport.

Poleg tega obstajajo še drugi zasebni operatorji, ki poleg omenjenih skupin ponudnikov izvajajo kombinirani prevoz na določenih relacijah ali za določene blagovne skupine, na primer prevoz kemikalij, cistern itd. za lasten račun, ali pa na trgu ponujajo kapacitete na oprtnih vlakih. Iz tega lahko sklepamo, da se bo v prihodnosti pojavilo še več novih operatorjev.

Tudi trg železniškega prometa se še naprej liberalizira. Glavne predpostavke, da zabojnike za prevoz po morju prevažajo kontejnerske družbe in železnice, cestna vozila in njihove nakladalne enote pa v prvi vrsti družbe za kombinirani promet, se začinjajo spreminjati. Vsi operatorji si prizadevajo vstopiti v vsak segment trga. Vendar pa se z ozirom na pravila konkurence s tem postavljajo zapletena vprašanja, kot na primer, kdaj družbe UIRR konkurirajo svojemu monopolnemu dobavitelju, železnici. Sedanji monopol železnice bo v prihodnosti omejen.

V večini evropskih držav dobivajo železnice zasebnopravno strukturo. Smernica EU 91/440 o železnicah zavezuje vse države članice EU, da zmanjšajo zadolženost železnic in vzpostavijo upravljalno strukturo, ki bo neodvisna od države. Dva osrednja ukrepa bosta spremenila celotno okolje železniškega prometa. Države članice morajo med železniško prometno dejavnostjo in železniško infrastrukturo vzpostaviti transparentne odnose. Knjigovodska ločitev obeh področij je obvezna, nadaljnja institucionalna ločitev pa opcijska. Prometna dejavnost železnice naj bi na trgu nastopala kot zasebno gospodarsko podjetje, medtem ko naj se železniško omrežje upravlja posebej pod okriljem nacionalnih vlad. Te bodo potem nosile finančne stroške infrastrukture in zaračunavale pristojbine za uporabo, ki se bodo določile glede na razdaljo, sestavo vlakov in druge kriterije (hitrost, osna obremenitev itd.).

V mednarodnem kombiniranem prometu dobi vsako železniško podjetje, to pomeni tudi vsako na novo ustanovljeno zasebno podjetje, prost dostop do celotnega železniškega omrežja EU. Kombinirani promet ima poseben položaj, saj je predvideno, da lahko v preostalem tovornem in potniškem prometu vozijo samo združenja železniških podjetij, in to po železniški infrastrukturi članic združenja. Smo na začetku nove dobe železniškega prometa v Evropi. Smer je razpoznavna, nihče pa danes še ne more napovedati, kakšen bo železniški trg jutri. Gotovo pa je, da bo pri razvoju v prevozu blaga ključno vlogo igral kombiniran promet.



POGLED CESTNIH PREVOZNIKOV



Kombinirani promet je poznan po svoji prijaznosti do okolja. To dejstvo samo po sebi pa bo le malo podjetij prepričalo, da naj se poslužujejo te vrste prometa, kajti pošiljatelji ne zagotavljajo nobenega «bonusa za okolje». Odločilni parameter za prometno podjetje je zato konkretna ekonomska uporaba kombiniranega prometa. Kdor se bo resno spoprijel s kombiniranim prometom, bo kmalu ugotovil: «Tudi za moje podjetje so na razpolago konkretne koristi». Pri teh odločitvah je pomembno, kako je izoblikovana struktura transporta in poslovanja posameznega podjetja.

Kombinirani promet, pa naj bo spremljani ali nespremljani, pomaga podjetju znižati variabilne stroške za gorivo, avtomobilske plašče ali popravila. Življenjska doba kamionov se podaljša. Vozni park se lahko učinkovito zmanjša, če podjetje investira v ustrezna vozila za kombinirani promet. Vlačilci in kamioni prikoličarji, ki se uporabljajo samo v cestnem dovozu in odvozu s terminalov, lahko prepeljejo večje število zamenljivih tovarišč ali polprikolic. Tudi možnosti prihrankov pri osebju ne gre podcenjevati. Kombinirani promet omogoča, da z manj lastnega osebja prepeljemo več blaga. Na podlagi strogo delovnih predpisov, danes voznik v enem dnevu ne more več sam prepeljati pošiljke po cesti na razdalji več kot 700 km, razen če zavestno prekrši veljavne predpise. Prav upoštevanje časov vožnje in počitka bo v prihodnjih nekaj letih poostreno kontrolirano.



Hamburška mednarodna špedicija Hoyer spada med pionirje kombiniranega prometa. Letno opravi ta podjetniška skupina 45.000 prevozov zabojnikov in polprikolic po železnici. Še posebej prevoze nevarnih snovi Hoyer Hamburg, njegove nemške podružnice in inozemske subsidiarne družbe, rotterdamski in antwerpenski Tank Transport (RTT in ATT), če je le možno, usmerijo na železnico ali na ladje, ki vozijo po notranjih vodnih poteh. Thomas Hoyer pravi: «Pri prevozu nevarnih snovi je varnost na prvem mestu. Zato smo se aktivno udeleževali nastajanja družb za kombinirani promet in razvijali specialne multimodalne nakladalne enote: Hoyertainer. Za nakladalne enote za tekočine je najugodnejši železniški prevoz, saj lahko mnogokrat na enem samem vagonu pelje po dve težki cisterni, medtem ko lahko kamion po cesti pelje le enoto z maksimalno težo 40 ali 44 ton.» Zakaj pa kljub temu še vedno vidimo toliko cestnih prevozov Hoyer? «Na glavnih smereh, kjer imamo tudi povratne vožnje tovora, vozimo v kombiniranem prometnem. Ožje kot bodo zanke kombiniranega prometa, več pošiljk bomo lahko usmerili na železnico.»



Med transportnimi in špedicijskimi podjetji v Franciji je bila Skupina Rouch iz Pariza ena prvih, ki se je lotila kombiniranega prometa. Srednje veliko podjetje je razvilo intenzivni promet na nacionalnem omrežju in pozneje tudi na mednarod-



nem v smeri proti Italiji, Španiji in Beneluksu. Družba je zelo veliko investirala v zamenljiva tovarišča, ki so posebej primerna za kombinirani promet. Ko se je leta 1992 začela devalvacija italijanske lire, je tudi kombinirani promet iz Italije in za Italijo to občutil. To je tudi vzorčni primer, na katera področja vse lahko vpliva sprememba deviznih tečajev. Kljub temu pa Pierre Fumat, manager pri firmi Rouch, ne dvomi v prednosti kombiniranega prometa. «Večjemu obratu naših vozil se moramo zahvaliti, da v kombiniranem prometu z manj osebja in vloženega kapitala dosegamo višje prihodke, kot bi jih lahko v čistem cestnem prometu. Povprečno je to 20 % več. Pri izračunu cene prevoza blaga pa se pokaže, da ima pri tem koristi tudi uporabnik». Je torej Fumat srečen in nima nobenih želja več? Ne, to zanika. Poleg tega, da bi bilo več «miru na bojnem polju valut» si želi predvsem «več varnosti za investicije s pomočjo stabilnih meril in uravnoveženosti v cestnem prometu».

Delniška družba Hangartner s sedežem v švicarskem mestu Aarau pa kombiniranega prometa sploh ne bi mogla več pogrešati. Od leta 1980 je to srednje veliko špedicijsko podjetje smotrno investiralo v vozni park, sposoben za kombinirani promet. Hangartnerjeva zamenljiva tovarišča lahko vidite po vsej Evropi; nič čudnega, saj jih ima podjetje zdaj že okoli 1900. Že leta spada to podjetje med najmočnejše stranke družb

Kombiverkehr in Hupac. Poleg tega si je ustvarilo izpostave z lastnimi sodelavci po vsem evropskem omrežju najpomembnejših terminalov za kombinirani promet. Poleg ekoloških predarkov imajo za Kasparja Hangartnerja, lastnika istoimenskega podjetja, bistveno vlogo predvsem ekonomske prednosti. Hangartner navaja kot primer večje možnosti nатовarjanja zamenljivih tovarišč. «V Švici je omejitev največje skupne dovoljene teže 28 ton. S kombiniranim prometom si prihranimo drago prekladanje, kajti na cesti bi se moral tovor s skupno težo 40 ton razdeliti na dva kamiona s tovorom po največ 28 ton. Zmanjša se tudi tveganje poškodb.» Nespremljani promet pa ima zasluge, da se podjetje lahko odreče obsežnemu voznemu parku. Kljub temu pa ni mogoče reči, da je vse krasno. Hangartner kritizira predvsem cenovno politiko železnic in jih svari, da izrabljajo svoj monopolni položaj. Če naj bi dosežkov kombiniranega prometa ne ogrozili, potem bi morala prevladati večja cenovna varnost. Od železnic zahteva, «da stroški za železniški transport ne smejo naraščati hitreje kot stroški za primerljivi cestni prevoz».



Noč je rezervirana za kombinirani promet. Ponoči prečka Evropo na stotine kombiniranih vlakov, ki vozijo s hitrostjo med 100 in 120 kilometrov na uro, da bi pripeljali pošiljke na ciljno postajo, da bo blago lahko naslednje jutro že na razpolago. Poleg tega so kombinirani vlaki na poti tudi podnevi. Za posebno hitre nočne vlake v kombiniranem prometu se je uveljavil izraz «nočni skok». Na povezavah z velikim obsegom prometa vozijo «direktni» ali «blok-vlaki». To so vlaki, sestavljeni iz pošiljk, ki so namenjene na en cilj. Gre za nakladalne enote, ki so namenjene samo na en terminal.

Direktni vlak je z vidika operatorja in železniškega podjetja stroškovno najbolj ugodna vrsta prevoza z vlakom, saj odpade časovno in stroškovno zahtevno premikanje vagonov na ranžirnih postajah. Zato so ti vlaki tudi zelo zanesljivi, pri kon-

ceptih «just-in-time» pa so tudi neogibno nujni. V skladu z dnevnim obsegom prometa, se v končnih terminalih vagoni dodajajo ali odzemajo. Posebna varianta direktnih vlakov so tako imenovani «shuttle-vlaki»; ti vozijo v stalni sestavi.

Poleg direktnih vlakov tvorijo temelj omrežja za kombinirani promet «večskupinski vlaki». To so vlaki, ki so sestavljeni iz pošiljk za dva ali več namembnih krajev. Na pretovornih postajah se skupine vagonov med vlaki izmenjajo in sestavijo se novi direktni vlaki, ki imajo en sam cilj. Posebno razvita oblika sestave vlakov poteka v «vozliščih», tako imenovanih «hubs» (središče/center). Vodilna železniška podjetja skušajo zaradi proizvodno-tehničnih razlogov in razmislekov o kakovosti ustvariti čim več središč na strateško ugodnih mestih.

Kadar se cestna vozila ali njihove nakladalne enote prevažajo po železnici v kombiniranem prometu, je treba upoštevati določene posebnosti: običajni nakladalni profil železniških vagonov bo presežen. Zgornja meja višine in širine nakladalne enote je določena s svetlim profilom. Ta pa je na nekaterih smereh omejen, na primer, kjer pelje železnica skozi predore, preko mostov, omejen je tudi zaradi vozne mreže (za električno vleko vlakov) ali zaradi proti progi segajočih streh železniških postaj. Profili vseh nakladalnih enot kombiniranega prometa so torej «kodirani». Rumena kodifikacijska plošča železničarja obvešča o merah nakladalne enote. Označbe za različne nakladalne enote so: velika črka «C» za zabojnik (kontejner) in zamenljivo tovarišče, «P» za polprikolice, ki jih je možno dvigniti z dvigali v «žepaste vagone» in «A» za Alptrailer. Primeri: če govorimo o «P 70», se za tem skriva polprikolica, ki jo je možno prekladati z dvigalom in katere mere so 3,30 m (osnova za izračun) plus 70 cm = 4m- višina. Kodifikacija «C 25» pomeni zamenljivo tovarišče z 2,45 m (osnova za izračun) plus 25 cm = 2,70 m- višina. Za vse proge, kjer vozi kombinirani promet, je znan njihov svetli profil. Za zabojnike in zamenljiva tovarišča so omejitve praviloma redke in celo alpski predori so v zadnjih letih grajeni tako, da gre lahko skozi večina kamionskih oprtnih priklopnikov, ki jih je možno prekladati z žerjavi. Večje težave so s tako imenovanimi bulk kontejnerji, v Veliki Britaniji pa običajno tudi s polprikolicami. Potujoče avtoceste, ki lahko sprejemajo cestna vozila, obstajajo samo v nekaterih državah, ki imajo največje svetle profile.

Kombinirani promet je načeloma primeren za prevoz vseh vrst blaga, ki se prevažata tudi v cestnem prometu na dolge razdalje. Praktične omejitve obstajajo samo za blago, ki zahteva stalni nadzor in ki se mora ravnati po voznem redu. Pri blagu, za katerega je med prevozom treba vzdrževati določeno tempera-



turo, voznik v cestnem prometu prevzame tudi nalogo, da kontrolira toplotne in hladilne agregate. Takšno blago se v kombiniranem prometu navadno prevažata s hitrimi direktnimi vlaki. Za «zeleno» blago, to je sadje in zelenjavo, pa je treba izpolniti druge zahteve; to mora biti namreč pogosto že ob štirih zjutraj na velikih tržnicah in ga ponavadi ni mogoče uvrstiti v obstoječi vozni red. Nasprotno pa je za nevarne snovi bolje uporabiti železnico, že zaradi višjega nivoja varnosti. Zakonodaja je v zadnjih letih še bolj poostrila predpise za prevoz nevarnih snovi. Če se bo uveljavil višji nivo varnosti na cesti, se bo s tem povečala tudi privlačnost kombiniranega prometa.

Za sprejem kombiniranega prometa je odločilnih več razlogov. Mednje spada tudi ponudba voznega reda. Zahteve nakladalnih in transportnih podjetij se pri tem lahko postavijo na tale skupni imenovalci: pozen zaključek nakladanja na odhodnem terminalu in zgodnja dostava na sprejemnem terminalu. Potrebne so hitre povezave A/B v notranjem kombiniranem prometu- odhod zvečer, odvoz naslednje jutro- in večina povezav A/C- odvoz pojutrišnjem- v mednarodnem prometu. Izpolnitev te zahteve postavlja pred veliko nalogo železniška podjetja, ki morajo dati na razpolago ustrezne trase, in operatorje, ki sestavijo ponudbo in večinoma dajo na voljo tudi vagone. Vseh želja uporabnikov ni mogoče vedno izpolniti. Železniški tovarni promet mora namreč deliti svoje zmogljivosti prog s potniškim prometom. Temu se v mednarodnem prometu pridružijo še tehnično pogojene prekinitve, na primer menjava lokomotiv na mejnem prehodu zaradi različnih električnih sistemov. Z nadaljnjim zraščanjem Evrope se povečuje potreba po mednarodnih povezavah s kombiniranim prometom. Podobno kot v potniškem železniškem prometu so se tudi tu izoblikovale zares kakovostne ponudbe, in sicer za najrazličnejše relacije po vsej Evropi.



STORITEV: PESTROST IN UPOŠTEVANJE

POTREB UPORABNIKOV

Danes so na voljo konkurenčne storitve tudi do najbolj oddaljenih krajev. Tu bomo omenili samo nekaj primerov.

Ob podpori programa PACT Komisije EU je italijanski Cemat leta 1994 skupaj z družbami iz sosednjih držav prvič povezal v kombiniranem prometu Grčijo preko Italije s srednjo in severno Evropo. Pri tej ponudbi je vključenih 12 nemških in nekaj nizozemskih in belgijskih terminalov z vlaki iz severnoitalijanskega Milana-Rogoredo. Cemat vsak dan vozi hitre direktne vlake iz Milana do luk Ancona, Bari ali Brindisi. Tam transportne enote naložijo na trajekte, ki peljejo v Patras ali Pirej. Trajekt prispe v grško pristanišče tretji ali četrti dan po odhodu iz odpremnega terminala.

V zadnjih mesecih je veliko novega na področju kombiniranega prometa med največjo svetovno morskou luko Rotterdamom in njenim zaledjem. Gre predvsem za hitre prevoze zabojnikov po železnici. Eden najmlajših vlakov je kompletni vlak za Prago, ki se je razvil kot rezultat sodelovanja med holandskim podjetjem Holland Rail Container (HRC) in danskim ladjarskim podjetjem Maersk. V manj kot treh mesecih se je vozni red zgostil na tri odhode na teden v to smer. V prometu med Rotterdamom in Švico je sredi maja 1995 Intercontainer/Interfrigo (ICF) vzpostavil povezavo A/B s shuttle-vlakom. Od konca junija 1995 obstaja intermodalna povezava s kompletnimi vlaki od Rotterdama skozi Francijo, Španijo in Italijo (in obratno). Vlak vozi petkrat na teden v obeh smereh. Nosi ime «Mediterranean Shuttle» (Mediteranski shuttle), trži pa ga nizozemski Trailstar. Nudi tranzitne čase od 20 do 24 ur za relacije do srednje in južne Francije, za Španijo, srednjo in južno Italijo pa od 30 do 40 ur. Pri tem vlaku sodelujejo tudi družbe za kombinirani promet TRW (Belgija), Novatrans (Francija), Combiberia (Španija) in Cemat (Italija).

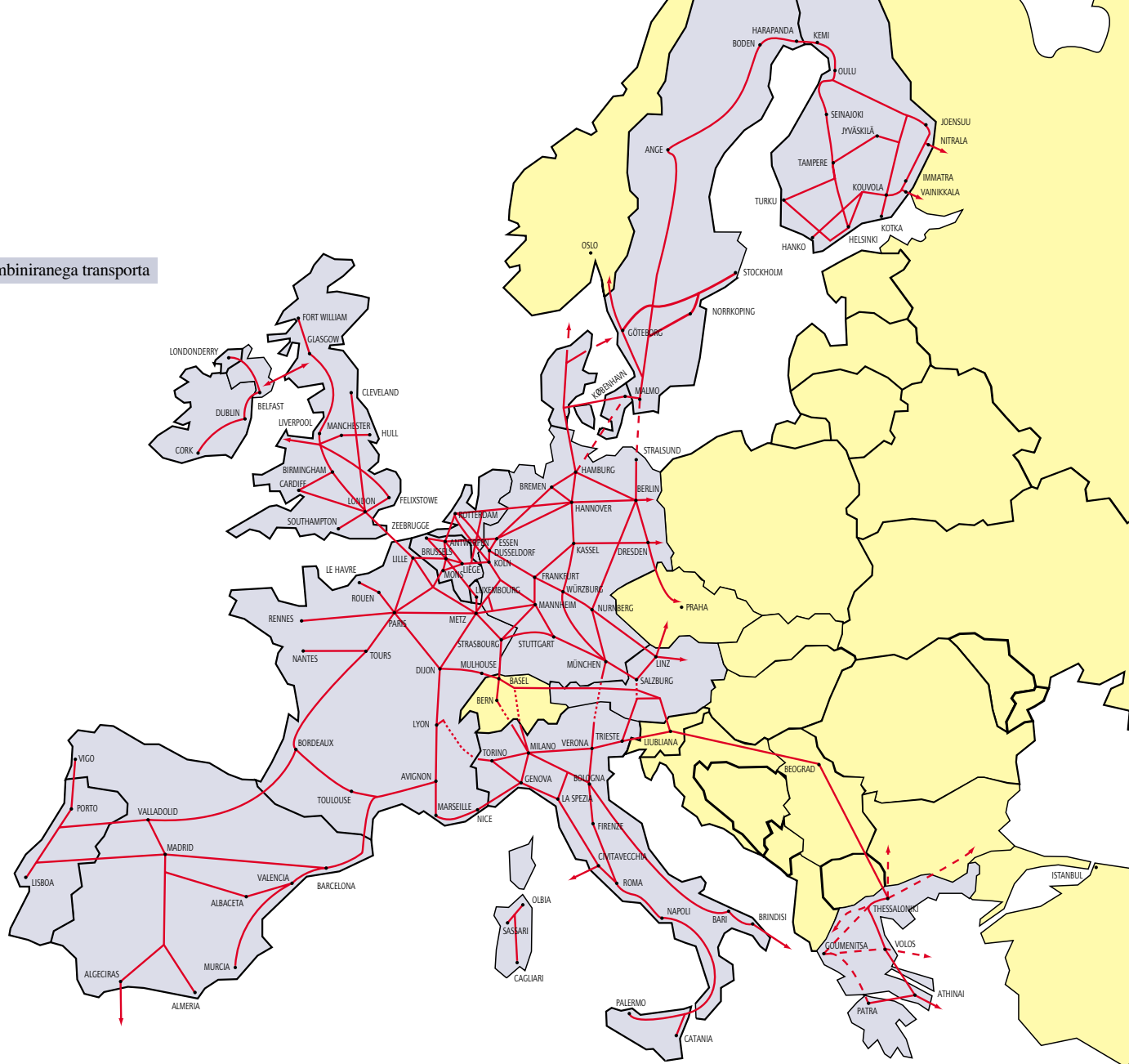


Eden od primerov mnogovrstnosti in zmogljivosti kombiniranega prometa izvira že iz leta 1994: za cestnim prometom prihaja na železnico med Frankfurtom in Milanom tudi zračni promet. Pri tem so udeleženi naslednji partnerji: Kombiverkehr (Nemčija), Hupac (Švica), Cemat (Italija), nemška špedicija Mainsped in Lufthansa Cargo. Letalski tovor- specialni zabojniki ULDs (Unit Load Devices)- na frankfurtskem letališču natovarja na posebne polprikolice špedicije Mainsped. Polprikolica je opremljena s posebnim podom z gonilnimi valji, takšno dno pa imajo tudi tovorna letala Lufthanse. Na polprikolico naložene zabojnike ULD odpeljejo kamioni na 80 km oddaljeni terminal v Mannheimu. Tam jih naložijo na hitri kombinirani shuttle-vlak, ki ga daje na razpolago Hupac, nato pa jih odpeljejo v severno Italijo, v Busto Arsizio severno od Milana. V namembnem kraju Mainsped spet poskrbi, da pride polprikolica na milansko letališče. Polprikolica, ki jo ob torkih natovorijo v Frankfurtu, prispe ob desetih v Milano Oltre. Isti dan vlačilec do petnajstih ponovno natovorijo. V četrtek zjutraj je do pol devedetih že na razpolago v Frankfurtu v Lufthansa Cargo Centru. Naslednja krožna vožnja se odvija od četrтка do nedelje zvečer. Pomemben razlog, da se Lufthansa vrača na kombinirani promet, so problemi pri odvozu in dovozu do njenih centrov (hubs). To velja še posebej za kamionske prevoze, ki morajo prečkati občutljiva področja, kot so na primer Alpe.

Na Madžarskem se jim je posrečilo precej prometa preusmeriti na železnico. Tako so leta 1994, na primer, s «potujočo avtocesto» (RoLa) od Welsa v Avstriji do Szegega na Madžarskem prepeljali ob sodelovanju Hungarokombija in Ökombija okoli 25.000 tovornih vagonov. Madžarska se je medtem s ponudbami različnih operatorjev odlično povezala tudi s severnomorskimi lukami Bremen in Hamburg. Vlak «Donau-Elbe-Expreß», madžarske družbe Hungarokombi in njenega nemškega partner-



EU Omrežje kombiniranega transporta



ja Kombiverkehr nudi vsakodnevno povezavo s prevoznim časom, ki trenutno nima konkurence v razmerju do cestnega prometa. Že en kompletni vlak se trži kot skupni produkt različnih partnerjev, pod vodstvom firme Intercontainer-Interfrigo. To je «Hansa-Hungaria-Container Express» (HHCE), ki je primeren za prevoz praktično vseh sedanjih vrst zabojnikov in ki v madžarskem terminalu Sopron nudi «antenske vlake» za druge države in iz njih, kot na primer za Ukrajino, Grčijo, Bolgarijo in Turčijo.

Z odprtjem predora pod Rokavskim prelivom za železniški tovorni promet ob koncu septembra 1994, so se tudi za kombinirani promet odprle nove možnosti. Evropske družbe za trženje kombiniranega prometa, kot tudi obe železniški podjetji, ki delujeta v zaledju predora, to sta BR (Velika Britanija) in SNCF

(Francija), so izdelali celo vrsto storitev. Ladjarsko podjetje Bell-Lines, specializirano za evropski priobalni pomorski promet, je junija 1995 skupaj z Intercontainer-Interfrigo in Railfreight Distribution, vzpostavilo povezavo s kompletnimi kontejnerskimi vlaki med različnimi britanskimi terminali in Milanom. Družba UIRR CTL je do pomladi 1995 odpremila skozi predor že 52 vlakov na teden. Njene najpomembnejše linije potekajo iz Velike Britanije do severne Italije in Španije, linije za Francijo, Nemčijo in Švico pa so v razvoju.

Ti primeri kažejo, da kombinirani promet ni statična storitev. Povsod, kjer se razvije tržni potencial, se vzpostavijo tudi ustrezne povezave v kombiniranem prometu.



Evropski transportni trg se razvija in širi. Bolj ko se razvija mednarodno gospodarstvo, hitreje raste obseg izmenjave blaga in s tem povezano povpraševanje po transportnih storitvah. Z odpravo «železne zavese» ob prehodu leta 1989 v leto 1990 je bila rast prometa ponovno pospešena. Po izračunih strokovnjakov se bo samo mednarodni promet v obdobju od leta 1988 do leta 2010 povečal za okoli 60 %. Promet pa se v svojem razvoju vedno bolj srečuje z omejitvami. Infrastruktura je brezupno preobremenjena. Zastoji so v vseh evropskih državah na dnevnem redu. Stroški, ki jih povzročajo, znašajo za nekdanjo, iz dvanajstih držav sestavljeno Evropsko skupnost, letno okoli 100 milijard ECU.

Mnoge države si zelo prizadevajo, da bi pri infrastrukturi nadoknadile pomanjkljivosti iz preteklosti. Komisija EU je leta 1994 predložila obsežen akcijski program z delovnim naslovom «Transevropsko omrežje» (TEN). Ta določa osrednje naloge infrastrukturnih projektov Skupnosti in usklajuje ukrepe posameznih držav članic. Samo uresničitev najpomembnejših sestavnih delov TEN, bo pogoltnila več kot 220 milijard ECU. Celotno financiranje še ni dokončno urejeno. Določeno pa je, da je vsebinsko težišče na prometnih nosilcih, ki so razvrščeni v skupino posebno prijaznih do okolja, to je na železnici in notranjem vodnem prometu.

Finančnim problemom se pridružuje še vedno bolj pereči problem politične sprejemljivosti prometa. Danes ni vse opravljeno

že s tem, da priskrbimo sredstva, potrebna za izgradnjo infrastrukturnega projekta. Prebivalstvo v evropskih državah je vedno manj pripravljeno sprejeti nove gradnje ali razširitve infrastrukture. Povsod se pojavljajo nasprotja. Že tako dolge dobe načrtovanja se s tem še podaljšajo. Vedno več ljudi čuti promet kot bolečo zarezo v področje njihovega osebnega življenja. To še posebej velja za cestni tovorni promet. Poleg tega ljudje vedno jasneje prepoznavajo notranjo povezanost razvoja prometa z obremenitvami okolja. V zadnjem času je bil promet označen kot bistveni povzročitelj «učinka tople grede». Evropski statistični urad Eurostat je izračunal, da je leta 1988 v takratni Evropski skupnosti znašala poraba energije za promet 211,52 milijonov ton enot surove nafte. To je bilo 30 % celotne porabe energije v Evropski skupnosti. Največji delež, to je 84,4 %, je odpadlo na cestni promet, samo 2,5 % na plovbo po notranjih vodnih poteh in 2 % na železniški promet. V zadnjem času so se vodilne industrijske države obvezale, da bodo do preloma tisočletja, emisije izpušnih plinov znatno zmanjšale. To velja predvsem za «plin tople grede», to je CO². Eksplozivnost odnosa promet-okolje je Komisija EU jasno prikazala v svoji Zeleni knjigi: «Učinki prometa na okolje v industrializiranem svetu vedno bolj prihajajo v žarišče kritike. Globalni značaj problemov okolja vodi k temu, da se javnost vedno bolj zaveda potrebe po svetovni strategiji, ki je potrebna za njihovo rešitev.»

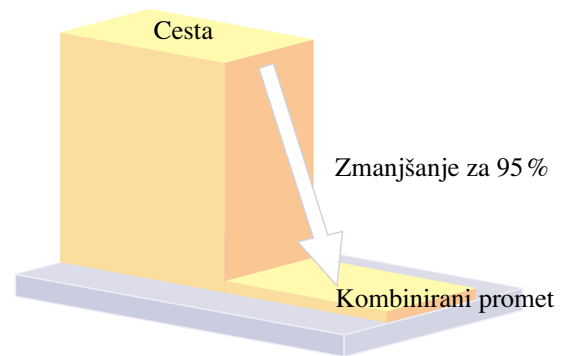
Promet pa ne povzroča le onesnaževanja okolja. Znanost se že nekaj let trudi, da bi ugotovila celotno obremenitev, ki jo povzroča promet; poimenovala jo je «eksterni stroški». Iz izračunov OECD izhaja, da celotni gospodarski stroški samo cestnega prometa - to je onesnaženje okolja, obremenitev zaradi hrupa, zastoj in nesreče - lahko dosežejo do 5 % bruto nacionalnega produkta.

Kaj torej lahko ukrene prometna politika, da bi tudi v prihodnosti zagotovila «za okolje sprejemljivo mobilnost»? Zaradi naznanjajočega se trajnega prometnega infarkta in nastajajočih klimatskih sprememb je vedno bolj jasna potreba po pametni povezavi različnih prometnih nosilcev, oziroma po integraciji le-teh po nekem globalnem pristopu. Pri tem velja načelo Komisije EU, da je treba sprejeti rešitve, ki bodo usklajene s

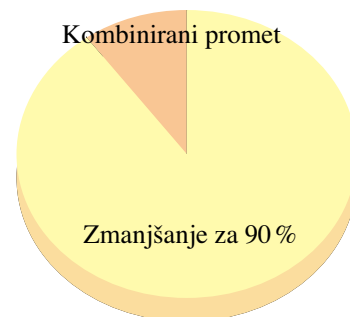


svobodnim trgov. Katere prometne nosilce je treba izbrati za določen transport, ne bo določeno «od zgoraj»; optimalna rešitev naj se pokaže skozi igro tržnih moči. Naloga politike pri tem je postaviti «okvirne pogoje», znotraj katerih se odigrava konkurenca, in vplivati na to, da vsak prometni nosilec plača stroške infrastrukture in socialne stroške, ki jih povzročijo. Dokler to še ni zagotovljeno, je za določene prometne nosilce potrebna javna pomoč.

Kombinirani promet je veliko upanje za kopenski tovorni promet. Če se bo uvajanje tega prometa okrepilo po vsej Evropi, to vsekakor ne pomeni, da bo s tem izključena vsaka konkurenca med prometnimi nosilci. Kamiona na ta način naj ne bi izrinili s trga. Nasprotno. Bistvo kombiniranega prometa je pospeševati prepletenost prometnih nosilcev. To potrjujejo špedicije, transportna podjetja in odgovarjajoče stanovske organizacije, ki so se pridružile in se še pridružujejo številnim evropskim družbam za kombinirani promet.



Zmanjšanje nesreč s poškodbami oseb



Zmanjšanje emisij škodljivih snovi

SPLOŠNI POLOŽAJ IN POSPEŠEVALNI UKREPI

Kombinirani promet je za mednarodno prometno politiko postal veliko upanje. Komisija EU je določila vzpostavitev omrežja kombiniranega prometa po vsej Evropi za prioriteto nalogo Skupnosti. Poleg tega je bila v zadnjih letih sprejeta cela vrsta pravnih ukrepov, ki naj bi izboljšali okvirne pogoje tega prometa. Prometna politika hoče s to usmerjeno podporo dokazati, da tovrstni promet odločilno prispeva k zmanjševanju tako imenovanih socialnih stroškov. Sem spadajo predvsem odhodki narodnega gospodarstva kot posledice nesreč ali škodljivih vplivov na okolje. Komisija EU meni, da je za prehodni čas, dokler vsi prometni nosilci ne bodo plačali stroškov, ki jih povzročajo, podpiranje kombiniranega prometa nujno. Poleg tega naj bi vrsta ukrepov nadomestila njegove sistemske pomanjkljivosti; govorimo o «izravnavi pomanjkljivosti».

Da bi te cilje dosegla, je Komisija EU v zadnjih letih uveljavila številne smernice in odredbe. Te pokrivajo tako tehnična kot finančna področja; na primer: dovoljenje za večjo skupno težo ISO-kontejnerjev v cestnem odvozu in dovozu. Dopustna skupna teža je v tistih državah EU, ki normalno dovoljujejo 40 ton, zdaj do 44 ton; seveda pod pogojem, da je vozilo vključeno v kombinirani transport. Odločilni razlog, da lahko imajo vozila v kombiniranem prometu večjo skupno težo, je, da je lastna teža zabojnika v kombiniranem transportu večja. Nekatere države dopuščajo večjo težo tudi pri zamenljivih tovariščih in polprikolicah. Posebej ugodno ta uredba vpliva na prevoze tekočin, pri čemer gre v največji meri za nevarne snovi. Za te izdelke se kombinirani transport še posebej priporoča.

Nadaljnji pospeševalni ukrep, odprava prepovedi tako imenovane «kabotaže», je za kombinirani promet v zadnjih letih v Evropski uniji vedno manj pomemben. «Kabotaža» (notranji prevozi v drugih državah članicah) je namreč na splošno vedno bolj dovoljena.

Prometna podjetja, ki sodelujejo v kombiniranem prometu, lahko v večini držav prihranijo na vozilih. Ideja, ki tiči za tem, je: podjetje, ki uporablja kombinirani promet, razbremenjuje cestno infrastrukturo. Bilo bi v nasprotju z načelom enakega obravnavanja, če bi k stroškom za uporabo cest (davek na motorna vozila, cestnine, davek na gorivo) všteli še stroške za uporabo nekega drugega prometnega nosilca. Tako podjetje «pridobi» tudi pravico do ustreznega povračila davka za cestno infrastrukturo, ki je ni uporabilo. Višina tega povračila davka se

določa v skladu s številom in dolžino voženj, ki se jih opravi v okviru kombiniranega prometa. Primer: leta 1992 so za 40-tonski kamion, ki se je v Nemčiji prevažal s potujočo avtocesto, vrnili približno 5000 ECU; po znižanju davkov na motorna vozila v drugih državah in v Nemčiji pa je tega bistveno manj. Ostane pa upanje, da bo kombinirani promet v bodoče oproščen tudi plačila avtocestnih vinjet (nalepk kot potrdil o plačilu takse). Cilj nadaljnjih ukrepov, kot so odprava določenih prepovedi vožnje (ob koncu tedna, ob praznikih) ali v primeru potujoče avtoceste pripoznanje prostega časa, ki ga voznik preživi na vlaku, kot počitka, pa je oblikovanje privlačnosti kombiniranega prometa.

Velikega pomena je možnost, da se določene investicije v kombinirani promet podpre z državnimi sredstvi. To je ustrezno na primer za nabavo vagonov ali druge specialne opreme, ki je potrebna za sodelovanje v tem prometu. V določenih primerih EU dovoljuje državam članicam (v Švici in Avstriji je to že nekaj časa v praksi), da omogočijo dodatke za pokritje obratovalnih stroškov v zagonski fazi nekega konkretnega projekta v kombiniranem prometu. Da se je Komisija EU v primeru kombiniranega prometa odločila za ureditev pomoči, pa je nekaj posebnega, kajti določbe EU načeloma predvidevajo, da se je državnim subvencijam treba odreči, kolikor je to mogoče. Ker pa je bil kombinirani promet proglašen za zadevo velikega skupnega interesa, so organi EU v tem primeru odstopili od svojega načela. Poleg Komisije EU, se kombiniranemu prometu posvečajo tudi ustanove, ki presegajo okvire EU. Združeni narodi so v dokumentu «European Agreement on Important

LEGENDA			
☺	koristno za kombinirani promet	-	ni uporabno
no	ni na razpolago	✓	primerno
najvišja dopustna skupna teža za vozilo (v tonah)			
izjema: 44 ton v cestnem dovozu in odvozu			
letni davek na motorna vozila v ECU za 40-tonski kamion			
delna ali popolna davčna olajšava za vozila, ki se uporabljajo v kombiniranem prometu			
davek na dieselsko gorivo na liter v cestnem prometu			
prepovedi vožnje ob določenih dneh (ob nedeljah, praznikih, koncih tedna, med počitnicami)			
izvzetje kombiniranega prometa iz prepovedi vožnje			
pomoč pri investicijah v kombinirani transport			



International Combined Transport Lines and Related Installations» (Evropski sporazum o mednarodnih progah za kombinirani promet in z njimi povezanih objektih) določili pomembne cilje na področju infrastrukture kombiniranega prometa. Mednje spada med drugim povečanje hitrosti vlakov v kombiniranem prometu, in sicer na 100 ali celo 120 kilometrov na uro. Nadalje se zahteva tudi povečanje dolžine vlakov na najmanj 600 ali še bolje 750 metrov. In ne nazadnje naj bi se teža vlaka povečala na 1200 oziroma 1500 ton. Tudi Evropska konferenca prometnih ministrov CEMT (Pariz) se zavzema za usklajeno pospeševanje kombiniranega prometa v njenih 31

evropskih državah članicah. Konec leta 1994 je bila organizirana mednarodna javna razprava. Ob tej priložnosti je bil pripravljen obsežen katalog zahtev. Z vidika CEMT so subvencije dobro naložen denar, «če se s kombiniranim prometom doseže pozitivne prometno-politične učinke». Evropska konferenca prometnih ministrov se zavzema za večjo pravičnost pri obremenjevanju vseh prometnih nosilcev z infrastrukturnimi in socialnimi stroški. Če bi na tem področju uspeli, bi lahko kombinirani promet pokazal svoje sistemske prednosti brez posebnih pospeševalnih ukrepov.

AT	BE	DE	DK	ES	FI	FR	GB	GR	IE	IT	LU	NL	PT	SE	BG	CH	CZ	HR	HU	NO	RO	SK	SI	PL
40	44	40	48	40	48	40	38	40	40	44	44	50	40	56	38	28	48	40	40	50	40	40	40	42
✓	-	😊	-	😊	-	😊	😊	😊	no	-	-	-	😊	-	no	😊	no	no	😊	-	no	😊	😊	😊
2800	1110	1490 / 1700	550	410	1480	860	2110 / 2300	370	1000	775	720	1000	380	1720	90	1450	1280	2000	530	1580	n/a	1160	2000	325
😊	😊	😊	no	no	no	😊	😊	no	no	no	no	no	no	no	no	no	😊	no	no	no	no	😊	😊	no
0,25	0,30	0,33	0,3	0,25	0,3	0,33	0,4	0,26	0,3	0,44	0,25	0,32	0,30	0,28	0,126	0,53	0,44	?	0,3	0,4	0,16	0,39	0,3	0,177
✓	no	✓	no	✓	no	✓	no	no	no	✓	no	no	✓	no	-	✓	✓	no	-	-	✓	✓	✓	no
😊	-	😊	-	no	-	no	-	-	-	no	-	-	no	-	-	no	😊	-	-	-	no	😊	😊	-
😊	😊	😊	no	no	no	😊	😊	no	no	😊	no	no	😊	no	no	😊	😊	😊	😊	no	no	😊	😊	😊



Alpe so s prometno-geografskega vidika posebno težavno območje. V tovrnem prometu med severno in južno Evropo deluje to gorovje kot veliko šivankino uho. Do odstranitve «železne zavese» je evropska prometna politika posvečala temi «Tranzitni promet preko Alp» veliko pozornosti. V ospredju številnih pogajanj je bil tovorni promet. Vzrok za «barantanje» med Komisijo EU in vladami držav v osrčju Alp, s Švico in Avstrijo, je bil ogromen porast tovrnega prometa na osi sever-jug.

Leta 1988 je bilo preko Alp po previdnih ocenah prepeljanih okoli 68 milijonov ton blaga. Ta količina naj bi se do leta 2020 povečala na 140 milijonov ton. Okoli 20 % tega obsega odpade

na Švico, ostalih 80 % pa na Avstrijo in Francijo. V skrajno občutljivem alpskem prostoru topografija prepoveduje izgradnjo prometnih poti, ki bi zavzemale veliko površino. Infrastrukturo je treba z arhitektonsko pogosto zelo zahtevnimi načini vgraditi v ozke doline. Ljudje v alpskem prostoru še posebej obremenjuje občutijo posledice prometa: hrup, izpušne pline in zastoje.

Avstrija in Švica želita kot tipični tranzitni deželi izvršiti svojo vlogo. Obe državi sta močno odvisni od nemotene zunanje trgovine. Leta 1995 je Avstrija pristopila k EU in to je še dodatno okrepilo potrebo po prostem pretoku tovora in storitev. Obe vladi se trudita, da bi železnica kot prometni nosilec prepeljala kar največ tranzitnega blaga.

Švica že leta vztraja pri tem, da lahko na njenem območju vozi-
jo samo kamioni z največjo skupno težo 28 ton. Državljeni celo
z referendumom zahtevajo, da se tranzitni promet v desetih letih
v celoti preusmeri na železnico. Vsa prizadevanja držav EU, da
bi pripravile Švico k opustitvi te omejitve, so bila do danes brez
uspeha. Dokler bo tranzitni kamionski promet naraščal, je malo
upanja, da bi prišlo v mišljenju švicarskega prebivalstva do
spremembe.

Tudi Avstrija sledi trdi politični liniji. Leta 1989 je vlada na
Dunaju izdala odredbo o «prepovedi nočne vožnje». Do tedaj
potrebna dovoljenja za tranzitne vožnje s kamioni pa je
nadomestila s sistemom ekoloških točk, s katerim naj bi
zmanjšala količino emisij izpušnih plinov. Evropski proizvajalci
gospodarskih vozil so se uspešno spoprijeli z nadaljnjim
zmanjševanjem emisij škodljivih plinov pri kamionih. To pa je
kljub omejitvi z ekološkimi točkami vodilo k povečanju števila
tranzitnih voženj cestnih tovornih vozil.

Državi nista zadovoljni z restriktivnimi ukrepi za zajezitev
plazu cestnih tovornih vozil. Odločno dograjujeta železniške
proge in finančno podpirata kombinirani promet, da lahko
obdrži konkurenčne cene. Švica je začela z velikim projektom
«Alpski tranzit», v okviru katerega bo v razvoj železniške
infrastrukture do leta 2010 investiranih okoli 15 milijard CHF.
Ko bo projekt končan, bodo švicarske zvezne železnice SBB
lahko prepeljale čez Alpe polovico blaga, ki ga napovedujejo za
obdobje do leta 2010. To naj bi bilo okoli 70 milijonov ton.
Osrednja točka projekta «Alpski tranzit» je izgradnja dveh
novih glavnih predorov pod Gotthardom (dolžina 49 kilome-
trov) in Lötschbergom (dolžina 28 kilometrov). Oba bi pripo-
mogla k znatnemu povečanju zmogljivosti prometa na osi
sever-jug.

Do dokončanja teh velikih projektov se bo kombinirani promet
razvijal naprej s pomočjo več ukrepov. Na gotthardski progji se
bodo povečale teže vlakov. Namesto prejšnjih 1200 ton, bodo
lahko lokomotive SBB zdaj vlekli 1500 ton. Zmogljivosti trase
te proge so se medtem povečale na 700.000 pošiljk letno.
Z dograditvijo dodatnega tira v predoru Lötschberg bo možno
od leta 1998 skozenj prevažati kamione s kotno višino do 4
metre. S tem bodo odpravljene praktično vse omejitve glede
višine.

Tudi v Avstriji bodo v nadaljnji razvoj infrastrukture vlagali
ogromna sredstva. Med drugim je predvideno, da naj bi do leta
2010 zgradili temeljni Brennerski predor. Do tedaj pa bo Dunaj
skrbel za dodatne zmogljivosti, tako da bo mogoče prepeljati po
železnici od 50 do 80 milijonov ton letno. V zadnjih letih je ta
alpska dežela napravila v železniškem sektorju ogromen podvig.
Od leta 1994 so na razpolago zmogljivosti v kombiniranem pro-
metu, ki dosegajo do 1,6 milijona pošiljk. Veliko učinkovitost
so dokazali tudi operatorji, ki sodelujejo v prometu preko Alp.
Tako so zgradili gosto mrežo potujočih avtocest in nespremlja-

nega kombiniranega prevoza. Pri tem se družbe opirajo na
koncept shuttle-vlakov, ki povezujejo kratke čase vožnje z
visoko produktivnostjo. Švicarski Hupac, na primer je v prometu
med severom in jugom sredi leta 1995 prešel na 22 odhodov
shuttle-vlakov dnevno.

Vse družbe za kombinirani promet so v teku let izboljšale
tehniko kombiniranega transporta in so se pri tem pokazale
inovacijsko zelo uspešne. Z novimi «mega-vagoni» je možno
voziti tudi transportne enote z veliko prostornino, na primer
zamenljiva tovorišča in prekomorske velike zabojnike (high-
cube), s kotno višino 2,90 metra.

Kljub zaostitvi konkurence do čistega cestnega transporta so
operatorji v prometu preko Alp optimistični in verjamejo, da je
«zmagovalni pohod» kombiniranega prometa, ki prečka Alpe
možno nadaljevati. Navsezadnje se že danes kombinirano odvija
10 % tovrnega prometa med Italijo in Francijo in 20 % med
Italijo in Nemčijo, na nekaterih «dirkalnih» progah, kot je tista
med Kölnom in Milanom, pa celo že 40 %.



NOVE RELACIJE: SREDNJA IN VZHODNA EVROPA

Transportni trg v državah srednje in vzhodne Evrope se preoblikuje v svojih temeljih. Nekdanja državna monopolna podjetja, ki so ponujala transportne storitve, so razpuščena. To je vodilo k temu, da je nastala komaj še pregledna armada zelo majhnih, majhnih in srednje velikih transportnih in špedicijskih podjetij. Ta so v fazi nastajanja prevzela vozni park starih državnih podjetij, kjer pa v glavnem najdemo tehnično zastarela vozila.



Dramatični porast ponudbe cestnih prevoznih podjetij v državah, kjer poteka prestrukturiranje, je privedel do prekomerne ponudbe na transportnem trgu. Ker so zaradi prestrukturiranja nekdanjega planskega gospodarstva v tržno gospodarstvo izginila tudi mnoga industrijska podjetja, oziroma so se preoblikovala, se primanjkljaj tovora še bolj čuti. Posledica tega je neustavljivo padanje cen prevozov. Najbolj so prizadete železnice, ki so deloma izgubile do polovico obsega transporta. Po drugi strani je že tako nerazvita cestna infrastruktura v teh državah zdaj brezupno preobremenjena. Zastoji in nesreče so stalno na dnevnem redu.

Zdaj večji del blagovne menjave med nekdanjimi državami Vzhodnega bloka in zahodnoevropskimi državami poteka s cestnimi tovornimi vozili. Leta 1991 je bilo samo na osi severozahodna- jugovzhodna Evropa prepeljanih okoli 15 milijonov ton blaga. Do leta 2010 se bo ta količina še povečala. Posledice tega razvoja najbolj vidimo na mejnih prehodih v smeri proti zahodnoevropskim državam. Tam stojijo cestna tovorna vozila v nepreglednih vrstah, in potrpljenje voznikov, pa tudi tamkajšnjega prebivalstva, se bliža koncu.

Kombinirani promet z vzhodno in južno Evropo je šele v povojih, vendar prvi uspehi vzbujajo upanje. Že leta 1993 je bilo med severozahodno in jugovzhodno Evropo prepeljanih okoli 70.000 kamionskih enot. Ceste so se tako razbremenile za okoli 1,2 milijona ton. Glavnina teh prevozov je bila opravljena s pomočjo potujoče avtoceste, medtem ko znaša delež nespremljanega kombiniranega prevoza samo 20 %.

V zadnjih letih so v različnih državah začeli ustanavljati svoje lastne družbe za kombinirani promet, ki so se priključile UIRR. Družbe so si zastavile cilj, da bodo zorale ledino, da bo torej domače prevoznništvo spoznalo, sprejelo in uporabljalo kombinirani transport kot samostojno, učinkovito in zanimivo transportno tehniko. Ta «misijonarska dejavnost» pa že sama po sebi zahteva veliko časa, potrpljenja in ne nazadnje denarja. Zaradi razcepa transportne industrije na tisoče majhnih podjetij je na to industrijo zelo težko usmerjeno vplivati. Poleg tega mnoga od podjetij čutijo do državnih železnic še veliko nezaupanje.

Glavnina teh prevoznih podjetij za kombinirani promet še ni niti tehnično niti finančno sposobnih. Vozila z zamenljivimi tovarišči ali polprikolicami so na razpolago le v majhnih količinah. Tudi sicer za okvirne pogoje kombiniranega prometa večinoma še ni zadovoljivo poskrbljeno. Primanjkuje učinkovitih

terminalov za kombinirani promet, ki bi bili enako dobro dostopni za kamione in železnico. V tistih nekaj objektih, ki so namenjeni za kombinirani promet, pa ni dovolj ustreznih prekladalnih naprav, pa naj si bodo to portalna dvigala ali pa mobilne prekladalne naprave. Družbe UIRR so spoznale, da morajo začeti delovati, če hočejo osvojiti ta obetavni trg. Prvi optimistični začetki so se že pojavili. Leta 1995 na primer je še mlada slovenska družba za kombinirani promet Adria kombi začela z uvajanjem potujoče avtoceste na relaciji med Ljubljano in Budimpešto. Že v dveh mesecih so na okolju prijazen način prepeljali 1600 tovornjakov. Od septembra 1994 teče potujoča avtocesta med Dresdenom in Lovosicami na Češkem. Tudi ta povezava služi kot «obvoznica» za razbremenitev povsem preobremenjene infrastrukture in ščiti ljudi v zelo občutljivem srednjegorskem področju.

Medtem ko potujoča avtocesta omogoča enostaven dostop do linij kombiniranega prometa, pa si bistveno ekonomičnejši nesprenpljani kombinirani transport le korakoma utira pot. Med Madžarsko in severnomorskimi pristanišči vozi vlak «Donau-Elbe-Expres» že od jeseni 1994. Tudi med Rotterdamom in Prago vozi hiter kompletni vlak («praški shuttle»), ki prevažata predvsem zabojnike. Nadaljnje prometne ponudbe so še med Duisburgom in različnimi cilji na Poljskem. Na nenavadno pot se je podala članica UIRR, Kombiverkehr, ki je aprila 1995 vzpostavila promet od Lübecka do Petrograda in Moskve. Ta pot je zanimiva zato, ker se zabojniki po že obstoječi trajektni povezavi na Vzhodnem morju pripeljejo do Finske. Tam jih prevzamejo Finske državne železnice in predajo pošiljke ruski železniški družbi, ki odpelje zabojnike do namembnega terminala.

Iz teh nekaj primerov je jasno, da je dovolj možnosti in poti, da bi tudi v vzhodnoevropskih državah v razvoju transportnega trga lahko ujeli korak. Pri vseh svojih ambicijah pa operatorji vedo, da sami ne morejo rešiti te obsežne naloge. Potrebujejo partnersko podporo različnih železnic in aktivno oporo v prometni politiki. Ob primernih prometnopolitičnih pogojih bodo tudi cestni prevozniki in špedicijska podjetja v vzhodno, srednje in južnoevropskih državah, kjer so v teku reforme, lahko uporabili kombinirani promet kot zanimivo, učinkovito in predvsem okolju prijazno transportno tehniko.



Sistem je lahko uspešen le, če ga je možno nadalje razvijati. To velja tudi za kombinirani promet. «Zagotoviti moramo, da bo možno blago preložiti z enega prometnega nosilca na drugega varno in ekonomično in s sprejemljivimi stroški.» Komisar EU za promet, Neil Kinnock, je s tem stavkom podal zelo tehtno izjavo, ki kaže smer razvoja kombiniranega prometa.

Na področju prekladalne tehnike že leta tečejo intenzivne raziskave in alternativne rešitve so v fazi realizacije. Veliki cilj pa je: avtomatizirano, računalniško podprto pretovarjanje z enega prometnega nosilca na drugega, z enega vlaka neposredno na drugega. Možno ga je izvesti z minimalnimi vlaganji.

Po tem principu deluje francoski projekt «Commutor», ki ga izvaja SNCF za hitro nakladanje zabojnikov. Prizadevajo si za obsežno omrežje relacij, katerega središče je centralno pretovorno vozlišče («hub»). Hitri direktni vlaki povezujejo pretovarjalnišča med seboj in s centrom. Pretovarjanje poteka paralelno s pomočjo računalniško vodenih robotov. V takšnih terminalih «Commutor» je možno dnevno odpraviti do 50 vlakov. Prvi preskusni objekt te vrste se nahaja v Parizu.

V Nemčiji je podjetje «Krupp Fördertechnik GmbH» razvilo tako imenovani «objekt za hitro pretovarjanje». Ta omogoča avtomatizirano pretovarjanje, tako rekoč pretovarjanje mimovozečih vlakov. Demonstracijski objekt je že začel delovati v Duisburgu ob podpori EU-programa PACT. Ta sistem kaže dve prednosti: majhno porabo površine in zgoščeno začasno odlaganje nakladalnih enot. Koncept je idealen za majhne in

srednje velike pretovorne terminale, kakršni bodo v prihodnosti v velikem številu potrebni po celi Evropi. Zaradi modularnega sistema sestave se takšen objekt lahko postavi v relativno kratkem času in lahko se ga povečuje v skladu z rastjo obsega prometa.

Obstajajo pa še drugi primeri, ki kažejo na bogato inovativnost na področju kombiniranega prometa. Nekaj med transportno ploščadjo in objektom za pretovarjanje je «Kombilifter» (kombinirano dvigalo) za horizontalno pretovarjanje zamenljivih tovarišč. Skupaj sta ga razvila Mercedes-Benz AG in francoski proizvajalec tovarišč Lohr Industrie. Zaradi stroškov so se konstruktorji odrekli prilagoditvi tega sistema tudi za druge transportne enote. Vendar pa je po prepričanju njegovega «očeta» Kombilifter najbolj primeren, da se uveljavi tudi na področju kombiniranega prometa. Njegovo osnovno infrastrukturo opremo je možno priskrbeti z minimalnimi stroški.

V zadnjih letih so raziskovanje posvečali tudi tako imenovanim «bimodalnim sistemom». Ta tehnika se v ZDA že uporablja pod imenom «Road Railer». Med prevozom ležijo polprikolice, ki so posebej ojačane za prevoz z vlakom, na vagonskih podstavkih vozičkah in tako na nek način tvorijo «vagonsko enoto». V namembnem terminalu polprikolice odstranijo s podstavkih vozičkov; nadaljnji prevoz polprikolic je s tem brez večje izgube časa omogočen. Tudi ta sistem je primeren predvsem za parne prometne tokove. V Evropi se bimodalni sistemi le počasi širijo. Junija 1995 je ob finančni podpori EU začel obratovati direktni promet med Münchnom in Verono.





Tudi tehnični razvoj nakladalnih enot napreduje. V središču zanimanja je izboljšava najučinkovitejše transportne enote za kombinirani prevoz, to je zamenljivega tovarišča. Vedno več prevoznih in špedicijskih podjetij uporablja tovarišča «jumbo» ali «mega-tovarišča» za prevoz blaga z veliko prostornino. Da bi lahko ta tovarišča v prihodnje uporabljali tudi za druge intermodalne verige, so zahteve po nadaljnjih tehničnih prilagoditvah vedno glasnejše. Pri tem gre tudi za možnost, da bi ta tovarišča nakladali enega na drugega kot zabojnike.

Kombiniranega prometa brez moderne elektronske obdelave podatkov sploh ni možno več izvajati. Ker tovorni promet v vedno večjem obsegu postaja sestavni del dejanskega proizvodnega procesa, morajo biti podatki v zvezi s prevozom tudi primerno hitro na razpolago. Podatki morajo biti, kot pravijo strokovnjaki, hitrejši kot dejanski transport. Poleg tega moderna tehnika elektronske obdelave podatkov omogoča neprekinjeno zasledovanje pošiljke-tudi preko državnih meja, in sicer z

«avtomatsko identifikacijo». V ZDA je to vsakodnevna železniška praksa, ki pa bo prodrla tudi v Evropo. Več železniških in cestnih prevoznikov se je že lotilo ustreznih poskusov in pilotskih projektov. Komisija EU podpira nadaljnji razvoj kombiniranega prometa z različnimi razvojnimi programi. Mednje spada tudi program «PACT» (Pilot Action for Combined Transport). Njegov cilj je, da bi postal intermodalni promet v najkrajšem času še bolj učinkovit, s tem da bi tehnike, ki so že na razpolago na področju pretovarjanja, informatike in telekomunikacij, prispevale k njegovi hitrejši uveljavitvi.

Iz navedenega lahko sklepamo, da je bilo veliko narejenega, da bi se kombinirani promet bolje odzival na zahteve trga. Dosedanji razvoj je vzpodbuden, včasih celo osupljiv. Potrebni pa so skupni napor cestnih prevoznikov, operatorjev, železniških podjetij in prometne politike, da bi zagotovili dolgoročno rast kombiniranega prometa, s čimer bi odločilno prispevali k rešitvi prometnih problemov.

