

# Predstavuje multimodalita perspektívu pre chémiu?

**V** projektoch ChemLog úspešne pracujeme už 10 rokov, venovali sme sa prepravám po krajinách EÚ aj na východe. Vtedy boli len prvé pokusné prepravy vlakmi z Číny a aj naše aktivity mali pomôcť týmto prepravám. Odvtedy sa situácia výrazne zmenila a v posledných rokoch hlavne v cestnej doprave. Situácia sa výrazne zhoršuje nedostatkom vodičov aj protekcionistickými opatreniami starých krajín EÚ. Aké môže byť východisko?

Biela kniha dopravnej politiky EÚ hovorí o presune 30% prepráv z ciest na železnicu. Pomôcť by tomu mala multimodalita presunutím časti prepráv na väčšie vzdialenosti nad 500 km na koľaje. Má to ale zopár háčikov. Vyvolalo by to 100 % nárast počtu nákladných vlakov. Zvládli by to už teraz preplnené koridory? Vyzerá to, že zvyšovanie kapacít tratí sa nejako zaseklo. Bude potrebné do tratí investovať a nákladné vlaky smerovať aj po pomalších objazdných tratiach. Lebo stále platí porovnanie kapacity osemprúdovej diaľnice a dvojkoľajnej elektrifikovanej trate s autobusom.

Akým spôsobom teda dostaneme zásielky z ciest na koľaje? Počet nakladacích miest stále klesá, vlečky sa rušia a systém jednotlivých vozňov stagnuje. Riešením je rozvoz a zvoz zásielok po cestách do a z terminálu a preprava uceleným vlakom zvyčajne elektrickou lokomotívou do ďalšieho terminálu, zvyčajne cieľového. Samozrejme tým znížime emisie CO<sub>2</sub> ako jeden z cieľov projektu.

Otázkou je v akých jednotkách prepravíme náklad. V bežných či zdvíhateľných návesoch, výmenných nadstavbách či kontajneroch. V preprave návesov sa začiatkom roka stala na dánskom moste tragická nehoda, pre ktorú je spochybňovaná bezpečnosť prepravy návesov. Hoci mám silné pochybnosti o upevnení nákladu bední piva na návesoch. Určite nebolo také ako pri zásielkach výrobkov chémie, kde sú naši vodiči prísne kontrolovaní a často aj pokutovaní. Nakoniec pri pro-

jekte ChemLog T&T sme monitorovali vlaky s návesmi, jazdiace aj vyše 100 km/h a bez problémov.

Ak sa teda rozhodneme pre multimodalitu, otázkou je typ prepravnej jednotky a miesto prekládky. V oboch je stály nedostatok, lebo prevažujú námorné kontajnery pre prepravu z/do prístavov. Situácia je priaznivejšia pre prepravu kvapalín, kde sa často ako náhrada autocisterien používajú prenosné cisterny a tankkontajnery. No a dva, tri tankkontajnery na jednom vagóne sú kapacitne porovnateľné so železničnou cisternou. Výhodou je, že sa na jednom vozni môžu viesť aj 3 produkty. Alebo zo širšieho sortimentu výrobkov aj surovín môžeme vytvoriť ucelený vlak rýchlostnou prepravou porovnateľný s kamiónom. Otázkou je do ktorého uzla vlak smerovať. Lebo každá prekládka v ďalšom termináli prepravu spomaľuje. Pri menšom objeme prepravy je preprava po cestách z chemičky do terminálu vhodná, no pri vyšších objemoch prepravy (nad 1 mil. ton ročne) môže byť terminál v podniku riešením. Vyriešia sa tým viaceré problémy, najmä kapacita ciest a nedostatok vodičov.

Ako ďalej? V súčasnosti je väčšina koridorov vhodných pre traťovú triedu D a vozne 90 t. Vlečky veľkých chemičiek aj terminály KD sa postupne upravujú na traťovú triedu D. Pri náraste prepráv sa vlečky dostávajú do úzkych, chýbajú koľaje na odstavovanie cisterien, starší park je pre triedu C atď. Riešením by bolo používanie univerzálnejších multimodálnych vozňov 40, 60, 80 aj 90 stopových pre triedu D a podľa najnovších požiadaviek TSI. Nakoniec návšteva tohtoročného Innotransu ukázala, že podiel multimodálnych vozňov výrazne narástol oproti minulým ročníkom.



Vystavené boli zaujímavé riešenia a už existujú aj typy s meniteľným rozchodom pre Španielsko či Fínsko.

Otázkou je spôsob prekládky cesta - koľaj priamo v chemičkách. Máme skúsenosti s použitím nakladacích návesov pre 20-40 stopové kontajnery. S nimi sa dá za deň urobiť asi 100 manipulácií. To je štart s minimálnymi investíciami. Ale ako ďalej? Používať reachstackery s veľmi pevným podložením aj vyššími prevádzkovými nákladmi? Alebo iný typ portálového žeriavu? V každom prípade to umožní meniť nadstavby podľa potreby a sezónnosti a aj s ohľadom na vývoj či ich životnosť. Stále však narážame na problém investícií. Kto nájde financie na stavby terminálov a nákup žeriavov? V Európe sú programy podpory verejných terminálov. Urobiť ich vo veľkých chemičkách nie je jednoduché ale bude treba nájsť spôsob ich spolufinancovania podobne ako v prístave Hamburg. Tam rozširovanie koľajísk v prístave podporuje ministerstvo dopravy. Veď každá koľaj s portálovým žeriavom je zárukou prepravy na vagóne. Preto bude potrebné nájsť spôsoby podpory európskej chémie voči svetovej a hlavne ázijskej konkurencii. ■

Jaro Čermák,  
koordinátor projektu ChemLog

foto: Václav Podstawka

# Chemici pomáhají tvořit strategii dopravy

**Zváz chemického a farmaceutického průmyslu SR** se zapojil do projektu chemické logistiky v střední Evropě ChemLog, vedeného Ministerstvem hospodářství z Magdeburgu (SRN). Jeho cílem je najít ekonomičtější, ekologičtější a bezpečnější přepravu surovin a výrobků pro chemický průmysl. K účasti v něm nás vedl zájem získat nové zkušenosti, navázat nové kontakty a najít nové řešení v logistice při nižším riziku při přepravě chemických látek. Projekt má pomoci snížit neustále rostoucí podíl cestní dopravy na celkových přepravách pro chemii. Pro snížení emisí, tzv. uhlíkové stopy a pro vysokou závislost na cenách ropy by se v budoucnu měla cestná doprava využívat hlavně na kratší vzdálenosti do terminálů KD. Na větší vzdálenosti by měli být využity přímé vlaky mezi terminály. Počas projektu sme sa mali možnosť zoznámiť s možnosťami KD pre chémiu a spracovať návrhy riešení. Na Slovensku sa kombinovaná doprava využíva hlavne na prepravu do námorných prístavov pri zámorských prepravách. V kontinentálnej preprave

sa využíva minimálne, pričom v Európe sú už vytvorené siete pravidelných rýchlych vlakov KD. Žiaľ Slovensku sa doteraz vyhýbajú. Naším cieľom je príprava a pomoc pri zavedení pravidelného spoja na európske siete. Spoj by umožnil vytvoriť moderné logistické reťazce pre pravidelné dodávky surovín aj odvoz výrobkov nielen pre chemický priemysel, ale pre celú slovenskú logistiku. V súčasnosti je chemický priemysel jediným priemyselným odvetvím, spolupracujúcim s ministerstvom dopravy na príprave a realizácii koncepcií ekologickejšej dopravy.

Súčasná pozícia Slovenska je zaujímavá v tom, že cez prenajatý terminál v Dobrej sme napojení na sieť terminálov Ukrajiny a Ruska až po Čínu. Tým má Slovensko príležitosť získať vďaka pripravovaným terminálom pozíciu uzla v strednej Európe. Na podporu a propagáciu tejto myšlienky sme v júni zorganizovali medzinárodnú konferenciu v Michalovciach. Zúčastnili sa jej významní predstavitelia dopravcov, operátorov KD a chemického priemyslu SRN, ČR, Talianska, Maďarska, Ruska, Švajčiarska a SR. Naším cieľom bolo propago-

vať možnosti prekladacích kapacít na medzinárodnom koridore v trojuholníku Čierna n.T. - Čop - Záhony. V tejto oblasti je vybudovaná hlavne kapacitná železničná sieť, na rozdiel od nedostatočnej cestnej siete s nedobudovaným cestným prechodom v Čiernej.

Videli sme moderné prečerpávanie kvapalín **ŽSSK Cargo**, ktorého kapacitu často obmedzuje nedostatok cisterien normálneho rozchodu a pomalé colné odbavenie. Na vyriešenie týchto problémov sme prizvali zástupcov colnej správy a navrhli sme riešenie využitím výhod kombinovanej dopravy. So žilinskou univerzitou spolupracujeme na „Stratégii kombinovanej dopravy chémie v strednej Európe“. Kombinovaná doprava totiž umožní využívať flexibilnejšie cisterny, rýchle pravidelné vlaky a znížiť investície do železničných cisterien. Európske chemičky v západnej Európe sú v súčasnosti významnými uzlami kombinovanej dopravy a využívajú jej výhody v logistike. ■

Jaro Čermák,  
koordinátor projektu ChemLog

## KALMAR - přední světový výrobce manipulační techniky - vedoucí postavení v manipulaci s kontejnery



**KALMAR**

člen skupiny



**CARGOTEC**

### KONTAKT:

Kalmar Austria, G.m.b.H.  
Portendorf 8, A9020 Klagenfurt • [www.kalmar.at](http://www.kalmar.at)

### OBCHODNÍ ZASTOUPENÍ A SERVIS:

E.H.P.,s.r.o, V Hůrce 371, 251 01 Dobřejovice  
tel. 602217914, 725054539 • e-mail: [info@kalmar.cz](mailto:info@kalmar.cz) • [www.kalmar.cz](http://www.kalmar.cz)