

Mr. **MILENKO LAZIĆ**
ŽG Prometni institut,
Ljubljana, Moše Pijadejeva 39

Tehnologija i organizacija prometa
Stručni rad
UDK: 656+338.47
Priljubeno: 20.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

MOŽNOSTI RAZVOJA OPRTNEGA SISTEMA TRANSPORTA V MEDNARODNEM PROMETU JUGOSLAVIJE

SAŽETAK

U radu se razmatra razvoj prevoza cestovnih teretnih vozila i poluprikolica, te zamjenjivih kolskih sanduka željeznicom kao rezultat pritiska ekološke svijesti i ograničenja koje uvide tranzitne zemlje, prvenstveno Austrija i Švicarska. Autor dalje ukazuje na nužne zahvate u cilju tehničko-tehnološkog prilagođavanja u željezničkom i cestovnom prometu, kao i na kontejnerskim terminalima. Na kraju pozdravlja osnivanje organizacije YUKOMBI te reformu kod izdavanja i distribucije tranzitnih dozvola, prvenstveno onih za i preko Austrije i Njemačke.

1. SMERI RAZVOJA OPRTNEGA SISTEMA TRANSPORTA V JUGOSLAVIJI

Pri ugotavljanju možnosti nadaljnega razvoja oprtnega sistema transporta v Jugoslaviji in večjega vključevanja v evropski prometni sistem je potrebno upoštevati, da mora biti ponudba storitev oprtnega sistema transporta prilagojena zahtevam tržišča, kar pomeni, da morajo biti vse poslovne aktivnosti usmerjene v zadovoljevanje povpraševanja po kvalitetnih transportnih storitvah. V našem prostoru je razvoj posameznih tehnik oprtnega sistema transporta možen v tisti smeri in na tistih področjih, kjer bo prišlo zaradi komparativnih prednosti, v primerjavi z drugimi prometnimi panogami in drugimi tehnologijami kombiniranega transporta, do zadovoljevanja zahtev uporabnikov po izvajanju kvalitetnih logističnih storitev. Pri tem je potrebno posebej upoštevati vpliv predvidenih sprememb v Evropski skupnosti po letu 1992, ki se na prometnem področju najbolj kažejo v sprostitvi trga transportnih storitev in v formiranju enotnega prometnega sistema v Evropski skupnosti.

Za ES je Jugoslavija zelo zanimivo področje, preko katerega se odvija promet med zahodnoevropskimi državami ES in Grčijo ter Bližnjim vzhodom. Zastavlja se vprašanje kako naj bi blagovni tokovi "premostili" področje Jugoslavije v tranzitnem prometu. Kot ena od možnosti se ponuja razvoj oprtnega sistema transporta v tranzitnem prometu Jugoslavije.

Ker se posamezne tehnike oprtnega sistema transporta s tehničko-tehnološkega vidika razlikujejo, je potrebno obravnavati možnost razvoja v tranzitnem prometu ločeno za posamezne tehnike.

1.1. Razvoj transporta cestnih tovornih vozil in polpriklopnikov po železnici v mednarodnem prometu Jugoslavije

Cestni prevozniki se zavzemajo za razvoj oprtnega sistema transporta predvsem zato, da bi obdržali svoje sedanje pozicije na transportnem trgu. Z ukrepi prometne politike ni možno prisiliti tujih cestnih prevoznikov, da uporabljajo železniške transportne storitve za prevoz celotnih cestnih tovornih vozil in sedlastih polpriklopnikov v tranzitu preko Jugoslavije, ker obstajajo konkurenčne cestne povezave med zahodnoevropskimi državami ter Grčijo in Bližnjim vzhodom, ki potekajo preko Italije (s trajektno povezavo do Aten) ali Madžarske.

JŽ ne morejo ponuditi zadovoljive kvalitete transportnih storitev, ki bi pritegnila cestna tovorna vozila in sedlaste polpriklopnike na tire v tranzitnem prometu. Hitrost oprtnih vlakov v Evropi znaša 100 km/h, prevozi potekajo v večini primerov ponoči. Relacije v tranzitnem prometu Jugoslavije so predolge, da bi lahko izvedli prevoz v železniškem prometu po sistemu "nočni skok". Povejmo tudi, da je znašala poprečna razdalja prevoza cestnih tovornih vozil po železnici v mednarodnem prometu, ki ga organizira zahodnonemška oprtna družba Kombiverkehr, v letu 1988 467 km, pri prevozu pretovornih kesonov pa 1023 km. Ne nazadnje je treba upoštevati tudi dejstvo, da je bil transport celotnih cestnih tovornih vozil po železnici (t. im. cesta na kolesih) do zdaj organiziran v ZR Nemčiji, Avstriji, Švici, severni Italiji in Jugoslaviji na relacijah preko Alp.

Zaradi navedenega ni možno pričakovati razvoja transporta celotnih cestnih tovornih vozil in transporta polpriklopnikov po železnici v tranzitnem prometu Jugoslavije.

Razvoj transporta cestnih tovornjakov in sedlastih polpriklopnikov po železnici v zunanjem prometu Jugoslavije, glede vlaganja v transportna sredstva, uporabe železniških kapacitet in produktivnosti dela v prometu ne more predstavljati dolgoročne orientacije v sodelovanju cestnega in železniškega prometa, temveč predstavlja predvsem rešitev problemov v cestnem prometu.

Pomanjkanje dovolilnic v mednarodnem cestnem tovornem prometu sili cestne transportne organizacije, da uporabljajo železniške

transportne storitve v zunanjem prometu in sicer v obliki, ki je za njih, glede na zadrževanje pozicij na transportnem trgu, najbolj sprejemljiva, tj. s transportom enot oprtnega transporta po železnici na večjem delu skupne transportne poti. Problem predstavljajo tudi različne prepovedi prevozov v cestnem prometu v določenih dneh in razne druge omejitve zaradi splošnih družbenih interesov.

Cestni prevozniki nimajo interesa, da bi podaljšali obstoječo relacijo oprtnega transporta v zunanjem prometu med Ljubljano in Münchnom. Sedanja komercialna hitrost oprtnega vlaka znaša 26 km/h, poprečna komercialna hitrost v cestnem prometu za relacije okrog 500 km pa 55 km/h. Podaljšanje relacije bi pomenilo še večje zadrževanje cestnih tovornjakov in vplivalo na ekonomičnost cestnega prometa.

S prevozom cestnih tovornih vozil z oprtnim vlakom na obstoječi relaciji Ljubljana-München se lahko cestni prevozniki izognejo stalnemu problemu pomanjkanja dovolilnic v mednarodnem cestnem tovornem prometu z ZR Nemčijo in Avstrijo ter ukrepom prometne politike Avstrije, ki s 1.12.1989. prepoveduje nočne vožnje med 22. in 5. uro v tranzitnem prometu za tovornjake nad 7,5 ton nosilnosti, ki povzročajo hrup večji od 78 dB pri motorjih z močjo do 150 kW oz. 80 dB pri motorjih z močjo večjo od 150 kW.

S druge strani pa jugoslovanski cestni prevozniki, ki se pripeljejo z oprtnim vlakom do Münchena ne potrebujejo nikakršnih dovolilnic za prevoze znotraj celotne pokrajine Bavarske ter delno znotraj pokrajini Baden-Württemberg in Hessen (izvzeti so nekateri okraj). Za prevoze po ZR Nemčiji izven teh področij so potrebne dovolilnice za oprtni transport, ki so jih do sedaj ustrezni organi v ZR Nemčiji zagotavljali v zadostnem številu, ki je "pokrival" kapacitete oprtnih vlakov na relaciji Ljubljana-München. Te dovolilnice nadomeščajo dvostranske in tranzitne dovolilnice v mednarodnem cestnem tovornem prometu z ZR Nemčijo.

Ponudba večjega števila vlakov na obstoječi relaciji Ljubljana-München-Ljubljana bo zadovoljila interes jugoslovanskih cestnih prevoznikov za razvojem te tehnike oprtnega transporta v *zunanjem prometu Jugoslavije*.

1.2. Razvoj transporta pretovornih kesonov po železnici v mednarodnem prometu Jugoslavije

Razvoj transporta pretovornih kesonov po železnici v *tranzitnem prometu Jugoslavije* je odvisen od interesa cestnih prevoznikov ES, da se s tem sistemom oprtnega transporta povežejo z Grčijo. Pri tem se moramo zavedati, da tranzitni promet pretovornih kesonov po železnici ni odvisen samo od zainteresiranosti cestnih prevoznikov in ustrezne kvalitete transportnih storitev, ki bi jo lahko ponudile JŽ,

temveč tudi od kvalitete transportnih storitev v železniškem prometu na celotni povezavi med zahodnoevropskimi državami ES in Grčijo.

Razvoj transporta pretovornih kesonov po železnici v *zunanjem prometu Jugoslavije* pomeni vključevanje v sodobne sisteme kombiniranega transporta na mednarodni ravni in s tem pridobitev vseh prednosti, ki jih za uporabnike in izvajalce transportnih storitev prinaša transport "od vrat do vrat".

Dosežena stopnja razvoja transporta pretovornih kesonov v mednarodnem prometu posameznih evropskih držav, s katerimi ima jugoslovansko gospodarstvo ugodno trgovinsko menjavo, predstavlja osnovo za nadaljnji pospešeni razvoj tega sodobnega sistema transporta in manipuliranja blaga pri nas.

S pospešenim uvajanjem transporta pretovornih kesonov po železnici v zunanjem prometu Jugoslavije, bi se učinkovito vključili v evropske prometne tokove, ki jih omogočajo sodobni sistemi kombiniranega transporta.

2. POTREBNE PRILAGODITVE ZA RAZVOJ OPRTNEGA SISTEMA TRANSPORTA V JUGOSLAVIJI

2.1. Potrebne tehnično-tehnološke prilagoditve

Za razvoj oprtnega sistema transporta v mednarodnem prometu Jugoslavije je potrebno ugotoviti sedanje tehnično-tehnološke značilnosti osnovnih elementov oprtnega sistema transporta v železniškem in cestnem prometu ter na kontejnerskim terminalih ter določiti potrebne prilagoditve, skladne z bodočim tehnično-tehnološkim razvojem oprtnega sistema transporta v Evropi. Brez tehnično-tehnološkega prilagajanja ni možno pričakovati večjega vključevanja v evropski prometni sistem na področju oprtnega transporta.

2.1.1. Tehnično-tehnološke prilagoditve v železniškem prometu

V mednarodnem prometu Jugoslavije je možno prevažati sedlaste polpriklopnike v železniškem prometu na specialnih prevesnih ali žepastih vozovih. V oprtnem transportu je bilo v Evropi v 1987. letu 3281 žepastih voz in samo 688 prevesnih voz, kar govori o uporabi posameznega načina prekladanja sedlastih polpriklopnikov.

Ker so prevesni vozovi za horizontalno prekladanje nekoliko višji od žepastih voz za vertikalno prekladanje s portalnimi dvigali ali mobilnimi prekladalnimi sredstvi, so lahko sedlasti polpriklopniki pri prevozu z žepastimi vozovi pri istem svetlobnem profilu proge za 8 do 10 cm višji kot pri transportu s prevesnimi vozovi. Po poročilih Mednarodnega združenja oprtnih družb (UIRR) je možno prevažati na žepastih vozovih v zunanjem in tranzitnem prometu Jugoslavije, ki poteka po magistralni progi Jesenice - Gevgelija sedlaste polpriklop-

nike, katerih vršna visina znaša 3800 mm, na prevesnih vozovih pa polpriklopnike vršne višine 3700 mm.

Vrsta specialnega voza je odvisna tudi od načina prekladanja sedlastih polpriklopnikov. Z isto predkladalno mehanizacijo, s katero vertikalno prekladamo pretovorne kesone na kontejnerskih terminalih, je mogoče prekladati tudi sedlaste polpriklopnike na žepaste vozove.

To je še eden od razlogov, da bi v zunanem prometu Jugoslavije na relacijah med jugoslovanskimi terminali in terminali v evropskih državah lahko razvijali prevoz sedlastih polpriklopnikov po železnici na žepastih vozovih. Prevoz polpriklopnikov po železnici pa se bo izvajal kot prevoz izrednih pošiljk. Tako ne bo možno doseči takšne hitrosti prevoza po železnici, ki bi bila konkurenčna hitrosti prevoza v cestnem transportu.

JŽ nimajo žepastih voz v svojem inventarskem parku, kar pomeni, da je prevoz sedlastih polpriklopnikov po železnici v zunanem prometu Jugoslavije možno realizirati, če JŽ nabavijo takšne vozove ali vključijo v promet vozove drugih železniških uprav, udeleženih v prevozu.

Iz navedenega sledi, da je razvoj prevoza polpriklopnikov po železnici v zunanem prometu Jugoslavije z vidika tehnično-tehnoloških prilagoditev v železniškem prometu precej otežkočen: potrebna je nabava specialnih žepastih voz ter prilagoditev svetlobnih profilov železniških prog, ki bo omogočila prevoz polpriklopnikov kot rednih pošiljk.

Železniško omrežje evropskih držav dovoljuje transport pretovornih kesonov standardne višine 2600 mm. Na JŽ, na progah tovornega profila JŽ1, je možno prevažati pretovorne kesone te višine z vozovi Kgs, Sgss, Res in sicer kot navadne pošiljke.

Komisija za normiranje ES je prilagodila mere in dovoljene teže pretovornih kesonov novim potrebam in možnostim. Tako je višina vseh standardiziranih pretovornih kesonov enaka in znaša 2670 mm. Tovorni profil JŽ1 jugoslovanskih železnic dovoljuje transport pretovornih kesonov te višine kot navadnih pošiljk na naslednjih železniških vozovih: Kgs (čepnega razmika 8000 mm ali 9000 mm, višine poda nad GRT 1200 mm), K (čepnega razmika 8000 mm, višine poda nad GRT do 1240 mm) in Sgss (čepnega razmika 15 000 mm, višine poda 1160 mm). Prevoz pretovornih kesonov višine 2670 mm je možen na drugih železniških vozovih samo v režimu izrednih pošiljk.

JŽ imajo v svojem inventarskem parku železniške vozove, s katerimi je možno prevažati pretovorne kesone višine 2670 mm kot redne pošiljke.

Iz naveden sledi, da za razvoj transporta pretovornih kesonov po železnici v tranzitnem in zunanem prometu Jugoslavije, ki se odvija po progah tovornega profila JŽ1 niso potrebne posebne tehnično-tehnološke prilagoditve v železniškem prometu.

2.1.2. Tehnično-tehnološke prilagoditve v cestnem prometu

Polpriklopniki, ki jih prekladamo vertikalno na žepaste vozove, morajo biti opremljeni z oprijemnimi robovi za prijemalne klešče prekladalnikov. Robovi morajo biti nameščeni na povsem določenih mestih polpriklopnika. Razen tega morajo ustrezati še drugim tehničnim zahtevam, ki se nanašajo na transport z žepastimi vozovi.

Domači proizvajalci cestnih tovornih in priklopnih vozil v svojih programih nimajo proizvodnje polpriklopnikov s prijemalnimi robovi (prirobnicami), ki so potrebni za prijemanje s kleščami portalnih dvigal ali mobilnih prekladalnih sredstev. Takojšnje uvajanje transporta polpriklopnikov na žepastih vozovih v zunanem prometu zahteva nabavo ustreznih polpriklopnikov iz tujine.

Druga možnost je, da bi se naslonili na domače proizvajalce cestnih tovornih vozil in priklopnih transportnih sredstev, ki bi lahko rekonstruirali obstoječe polpriklopnike tako, da bi vgradili prijemalne robe ali začeli proizvajati polpriklopnike z vgrajenimi prijemalnimi robovi. V tem prvem primeru se pojavljajo problemi tudi zaradi različnih konstrukcijskih značilnosti posameznih polpriklopnikov, ki bi jih morali spremeniti od primera do primera in problemi zaradi zastarelosti cestnega voznega parka, ki ga pogosto ni mogoče rekonstruirati in vgraditi prijemalne robe. Tudi tukaj je problem zagotoviti zadostno število ustrezno rekonstruiranih polpriklopnikov, s katerimi bi lahko uvedli promet rednih oprtnih vlakov. Težava je tudi v tem, da je začetek serijske proizvodnje odgovarjajočih polpriklopnikov časovno zamaknjen. Izdelava ustrezne tehnične dokumentacije, prototipa, pridobivanje ustreznih atestov ipd. zahteva precej časa, kar upočasni tudi uvajanje transporta polpriklopnikov po železnici.

Z vidika tehnično-tehnološkega prilaganja sedlastih polpriklopnikov in sedanjega stanja voznega parka jugoslovanskih cestnih prevoznikov bi razvoj transporta polpriklopnikov po železnici v zunanem prometu Jugoslavije zahteval precejšnjo vlaganja.

Pretovorne kesone pri nas izdeluje "Avtoservis Domžale". Kesoni so izdelani kot samonosne konstrukcije dolžine 7150 mm, širine 2500 mm in nosilnosti 15 ton. Pretovorni kesoni ustrezajo predpisom tehničnih zahtev in so opremljeni s tablico o izpolnjevanju varnostnih zahtev za uporabo v prometu po Mednarodnem sporazumu za varen prevoz kontejnerjev (CSC). Tako je omogočena uporaba teh pretovornih kesonov v mednarodnem prometu brez zadržkov.

Komisija za normiranje ES je koncem maja 1988 leta prilagodila mere pretovornih kesonov novim potrebam in možnostim. Pretovorni keson, ki ga izdeluje "Avtoservis Domžale", ustreza glede zunanjih mer in dovoljene teže normativom ES.

Za nemoteno odvijanje cestnega trans-

porta pretovornih kesonov na relacijah med uporabniki transportnih storitev in oprtnimi terminali so potrebna ustrezna vlečna vozila, katerih dimenzije in nosilnosti ustrezajo tehničnim zahtevam za to vrsto transporta. Da pretovorni keson lahko odpremo in ga postavimo na oporne noge, mora biti vozilo zračno vzmeteno.

Domače cestne transportne organizacije imajo le omejeno število zračno vzmetenih vozil, ki ne zadošča za pospešeni razvoj oprtnega sistema transporta v zunanjem prometu. Vlečna vozila, ki so zračno vzmetena samo v zadnjem ali prednjem delu vozila, in tudi tista, ki niso zračno vzmetena, je treba prilagoditi tehničnim zahtevam in sicer z vgradnjo pomožne šasije, v kateri je vgrajen dvižni mehanizem in sistemi za vodenje in pripenjanje pretovornih kesonov.

Navedene tehnične prilagoditve obstoječih vlečnih vozil domačih cestnih prevoznikov lahko izvedejo domači proizvajalci transportnih sredstev in opreme.

S tehnično-tehnološkega vidika obstajajo vse možnosti za nadaljnji pospešeni razvoj transporta pretovornih kesonov po železnici v zunanjem prometu Jugoslavije.

2.1.3. Tehnično-tehnološke prilagoditve na kontejnerskih terminalih

Kontejnerski terminali v Ljubljani, Zagrebu, Slavonskem Brodu in Beogradu so opremljeni s portalnimi dvigali ali mobilnimi pretovornimi sredstvi, ki omogočajo varno vertikalno prekladanje polpriklopnikov in pretovornih kesonov.

Razvoj transporta pretovornih kesonov in polpriklopnikov po železnici v zunanjem prometu Jugoslavije je omejen na relacije od navedenih terminalov do oprtnih terminalov v Zahodni Evropi. Za razširitev števila terminalov za oprtni transport v Jugoslaviji je potrebno, glede na sedanjo tehnično opremljenost ostalih kopenskih terminalov, ustrezno tehnično opremiti kontejnerske terminale v Skopju in Sarajevu.

Predlagane spremembe mer in dovoljenih tež cestnih tovornih vozil v ES ne zahtevajo posebnih prilagoditev na že usposobljenih prekladalnih napravah na kontejnerskih terminalih v Jugoslaviji.

2.2. Organizacijske prilagoditve potrebne za razvoj oprtnega sistema transporta

Večje vključevanje v evropski prometni sistem zahteva določene prilagoditve na področju organiziranosti oprtnega transporta. Pri nas je že ustanovljeno družbeno podjetje YUKOMBI, kot družba z omejeno odgovornostjo, ki omogoča medsebojno delovno in poslovno povezanost udeležencev v oprtnem transportu pri izvajanju zastavljenih nalog na domačem in mednarodnem transportnem trgu. Družbo so ustanovili ŽG Ljubljana, Intertransport - pos-

lovna skupnost transportnih podjetij, Splošno združenje prometa in zvez Slovenije ter Intertrans, mednarodna špedicija.

Dejavnost YUKOMBI je:

- organizacija kombiniranega transporta v notranjem in mednarodnem prometu,
- sodelovanje s firmami, ki imajo isto ali podobno dejavnost ter prevzemanje zastopanja teh firm in izpeljava njihovih poslov,
- organizacija nabave in najema železniških voz in prekladalnih naprav ter organizacija odvoza in dostave pretovornih kesonov in polpriklopnikov,
- multimodalni operator.

S formiranjem družbenega podjetja za organizacijo kombiniranega transporta v notranjem in mednarodnem prometu so s stališča organiziranosti oprtnega transporta narejeni pogoji za pospešeno vključevanje Jugoslavije v evropski prometni sistem na področju kombiniranega transporta.

3. POTREBNI UKREPI ZA RAZVOJ OPRTNEGA SISTEMA TRANSPORTA V MEDNARODNEM PROMETU JUGOSLAVIJE

Vključevanje Jugoslavije v mednarodne tokove oprtnega transporta je možno na tistih smereh, kjer pri danem povpraševanju cestnih prevoznikov v mednarodnem prometu lahko ponudimo kvalitetne storitve oprtnega transporta.

Odnosi na trgu transportnih storitev se ne morejo prepustiti izključno delovanju tržnih zakonitosti, saj mora družba zaščititi splošne družbene interese. Zato naša družba ne sme prepustiti razvoja oprtnega sistema transporta stihiji, saj ne v začetnem obdobju razvoja, temveč je potrebno z določenimi ukrepi prometne politike vplivati na usmerjanje razvoja oprtnega sistema transporta.

Potrebni ukrepi za razvoj oprtnega sistema transporta v mednarodnem prometu Jugoslavije so:

- *Zagotavljanje potrebnega kontingenta dovolilnic za oprtni transport*
Zagotoviti letno število dovolilnic za oprtni transport v višini letne kapacitete oprtnih vlakov na relaciji Ljubljana - München.
- *Distribucija dovolilnic za oprtni transport*
Zagotoviti distribucijo dovolilnic za prevoz cestnih tovornih vozil po železnici na kontejnerskem terminalu Ljubljana preko Yu-kombija za relacijo Ljubljana - München ter na mejnem prehodu Šentilj preko zastopnika Yu-kombija za relacijo Graz - Regensburg.
- *Zagotavljanje dovolilnic za mednarodni cestni tovorni promet z Avstrijo*
Zahtevati od državnih organov Avstrije dodatni t. im. "zahvalni kontingent" dovolilnic za "čisti" cestni transport za tiste jugoslovanske cestne prevoznike, ki prevažajo svoja cestna tovorna vozila na relaciji Ljubljana - München z oprtnim vlakom ter na ta način

ne prevažajo po avstrijskih cestah. Kontingent dodatnega števila dovolilnic za "čisti" cestni transport naj bo odvisen od števila opravljenih oprtnih prevozov: na vsake tri prevoze z oprtnim vlakom na relaciji Ljubljana - München bi jugoslovanski cestni prevoznik dobil eno dovolilnico za "čisti" cestni transport v ali preko Avstrije.

- *Distribucija dovolilnic v mednarodnem cestnem tovornem prometu z ZR Nemčijo*
Potrebno je zagotoviti izpolnjevanje sklepa Odbora za mednarodni cestni tovorni promet pri Splošnem združenju prometa Jugoslavije od 28.12.1988.
- *Spremembe predpisov o določitvi višine letnih povračil za uporabo cest, ki jih plačujejo uporabniki cest za cestna motorna in priklopna vozila*
 - Za cestna tovorna vozila, ki se kot celote prevažajo po železnici z oprtnim vlakom je treba omogočiti vračilo povračil za uporabo cest v odvisnosti od kilometrov prevoženih po železnici.
 - Za tovorna in priklopna vozila, ki so namenjena samo za prevoz pretovornih kesonov je treba omogočiti plačanje povračila za uporabo cest v višini 50% povračila po nosilnosti odgovarjajočega tovornega oz. priklopnega vozila.
 - Za vlačilce s polpriklopnikom, ki so namenjeni samo za prevoz pretovornih kesonov je treba omogočiti plačanje povračila za uporabo cest v višini 50% povračila po nosilnosti polpriklopnika, ki ustreza moči motorja vlačilca.
- *Spremembe predpisov o omejitvi prometa na*

cestah

Izvzeti iz časovnih omejitev prometa na cestah cestna tovorna vozila, ki se prevažajo z oprtnim vlakom oz. prevzemajo ali dostavljajo pošiljke za oprtni transport.

S takšnimi ukrepi prometne politike bi prispevali k izboljšanju kvalitete logističnih storitev v oprtnem sistemu transporta, pospešili razvoj le-tega v mednarodnem prometu ter omogočili večje vključevanje Jugoslavije v evropski prometni sistem na področju kombiniranega transporta.

SUMMARY

POSSIBILITIES OF DEVELOPMENT OF PIGGY-BACK TRANSPORT SYSTEM IN INTERNATIONAL TRAFFIC OF YUGOSLAVIA

This paper deals with the development of transport of heavy road vehicles and semi-trailers and swap-bodies by rail as a result of the pressure exerted by the environmentalists concerns and quota restrictions in Austria and Switzerland in particular. The author points out the indispensable operations towards engineering/technological accommodation of rail and road transport in this respect as well as of container terminals.

In the closing section the author reviews favourably the institution of the YUKOMBI organization and the reform in issuance and distribution of transit permits those for transit via Austria and Germany.