

TATJANA KOBILICA, dipl.oec.
ŽG Prometni institut
Ljubljana
Moše Pijadejeva 39

Integralni transport
Pregled
UDK: 656.073.235(4)
Priljubeno: 22.02.1990.
Prihvačeno: 24.09.1990.

MOŽNOSTI IN POGOJI VKLJUČEVANJA JŽ V MEDNARODNI KOPENSKI KONTEJNERSKI TRANSPORT

SAŽETAK

U radu se najprije razmatra razvojno usmjerenje kombiniranog transporta u Evropi, prvenstveno kod članica EZ, Austrije i Švicarske, da bi zatim autor analizirao prometnu politiku i mjere za unapređenje kombiniranog transporta u tim zemljama. U drugom dijelu rada autor obrađuje značaj kontejnerskog transporta u Jugoslaviji i nužnost prilagođavanja gibanjima u spomenutim zemljama, te koje mjere treba poduzeti za uključivanje našeg prometnog sistema u kombinirani transport Evrope, posebno sa željenim povezivanjem sa EZ.

1. UVOD

V smislu delovanja enotnega transportnega trga v okviru ES je izpostavljen tudi problem svobodnega kopenskega tranzita skozi Jugoslavijo ter s tem v zvezi pospešene priprave za odstranjevanje vseh ovir, ki se nanašajo na preusmeritev dela mednarodnega cestnega tovornega prometa na železnico v obliki kombiniranega transporta.

Razvoj kopenskega kontejnerskega transporta v Jugoslaviji je v primerjavi z državami ES in ostalimi evropskimi državami na relativno nizki stopnji. To obenem tudi pomeni vedno slabšo konkurenčnost JŽ in s tem manjše možnosti preusmeritve cestnega transporta na železnico.

Da bi Jugoslavija zadržala sedanji interes ES, ki se zavzema za pospešen razvoj mednarodnega kombiniranega transporta, je potrebno sprejeti ustrezne sistemske ukrepe in konkretne rešitve. V tem delu so prikazane možnosti in pogoji, za organizirano vključitev JŽ v bodočo evropsko mrežo za mednarodni kombinirani transport.

2. RAZVOJNE USMERITVE KOMBINIRANEGA TRANSPORTA V EVROPI

V okviru razvoja skupne evropske mreže za mednarodni kombinirani transport je Inštitut A.T. Kearney iz Brusla prognoziral naslednji razvoj mednarodnega kombiniranega (kontejnerskega in oprtnog) transporta: sedanji promet mednarodnega kombiniranega transporta v državah ES, Avstriji in Švici v višini 14,1 mln t se

bo do leta 1993 povečal na 20,5 mln in do leta 2005 na 43,2 mln ton. (Približno polovico prometa odpade na kontejnerski transport).

Če se primerjna delež kombiniranega transporta v skupnem prevozu blaga (merjeno v t) je leta 1986 znašal za omenjene države 1,6%. Do leta 2000 bo kombinirani transport sicer pridobival na pomembnosti, vendar relativno manj kot ostale vrste transporta, zlasti cestni transport. Prognos Institut AG iz Basla ocenjuje, da bo delež kombiniranega transporta v skupnem prevozu blaga leta 2000 znašal med 2,3 in 4,3%.

Kontejnerski transport držav ES, Avstrije in Švice se je v obdobju 1984 do 1988 povečal za 18%. Od skupnega kontejnerskega prometa navedenih držav, ki je leta 1988 znašal 863 000 TEU, znaša delež kopenskega kontejnerskega transporta 41%.

Za pospeševanje mednarodnega kopenskega kontejnerskega transporta je bil leta 1983 v okviru Intercontainerja ustanovljen Intercontainer-Pool (IC-POOL), v katerega so vključene železnice držav ES, Avstrije in Švice ter še druge države, skupaj je sedaj sedemnajst članic. Glavna naloga IC-POOL-a, ki v medsebojnem prometu uporablja kopenski (EURO) kontejner, je pospeševanje razvoja kopenskega kontejnerskega transporta v mednarodnem prometu.

Čeprav vidijo evropske železnice velike možnosti v kombiniranem transportu, bo liberalizacija transportnega trga konkurenčne pogoje po letu 1992 še zaostri. V smislu prilagoditve novim pogojem so si evropske železnice postavile cilj, da prihodek kontejnerskega transporta do leta 1993 podvojijo, kar pomeni letno stopnjo porasta 15%.

Ekspanzija razvoja kontejnerskega transporta na evropskem prostoru je zlasti v novi poslovni filozofiji, ki jo evropske železnice nameravajo realizirati predvsem z dvigom kvalitete transportnih storitev. Za realizacijo te filozofije bo potrebno:

- vpostaviti multimodalni koridor, kar predstavlja okrog 40 osnovnih povezav za transport v sklenjenih vlakih,
- pripraviti posebne ponudbe kontejnerskih prevozov v sodelovanju z okrog 500 terminali in prekladalnimi postajami v Evropi, in
- posvetiti posebno pozornost transportu

kontejnerjev v nesklenjenih vlakih.

Države ES in druge evropske države usmerjajo investicije za razvoj kombiniranega (kontejnerskega) transporta, v smislu harmonizacije transportnega trga predvsem:

1. V infrastrukturo, ki zajema:

- modernizacijo in tekoče prilagoditve terminalske mreže z najnovejšo prekladalno tehnologijo, upoštevajoč tudi najnovejšo bimodalno tehnologijo (RoadRailer vozilo)
- optimalne cestne povezave do terminalov
- ukrepe za odstranitev ovir svetlih profilov prog.

2. V tehnologijo prometa s ciljem: skrajšati prevozne čase, povečati frekvenco vlakov, prilagoditi vozni red potrebam uporabnikov, vpeljati nove zveze za vlake kombiniranega transporta.

3. PROMETNA POLITIKA IN POSPEŠAVANJE KOMBINIRANEGA TRANSPORTA V DRŽAVAH ES

Prometna politika držav ES in tudi drugih evropskih držav zajema ukrepe za pospeševanje vseh oblik in tehnik kombiniranega transporta. Zaradi velikih investicijskih vlaganj, ki so potrebna za razvoj kombiniranega transporta, izvajalci v transportnem procesu, zlasti prevozniki (Železnica in cestna prevozna podjetja), niso v stanju sami prevzeti takšnih obveznosti.

Poleg vlad Švice in Avstrije je ministrstvo za promet v Bonnu najbolj naklonjeno kombiniranemu transportu ceste - železnica. Pomembno vlogo pri tem imajo tudi varstveniki okolja. S političnimi ukrepi in finančno podporo vlada ZR Nemčije odločilno prispeva k razvoju in afirmaciji kombiniranega transporta, ki je na evropskem prostoru po obsegu prometa na prvem mestu. Vlada zagovarja stališče, da ima železnica pomembno vlogo pri razbremenitvi cest, posebno v tranzitu čez Alpe, da je "prijateljica" zaščite okolja in da ji pripada pomemben delež pri prevozu visokovrednega blaga.

Na konkretizacijo politike pospeševanja kombiniranega transporta kažejo npr. tudi naslednji podatki: vlada ZR Nemčije je za izravnavo nastalih izgub v kombiniranem transportu v zadnjih petih letih pokrila naslednje zneske:

leto 1984	143 mln DEM
" 1985	155 mln DEM
" 1986	100 mln DEM
" 1987	100 mln DEM
" 1988	80 mln DEM

Za dograjevanje kombiniranega transporta v obdobju 1986-1995 (kar je v planu ministrstva za promet) je predvideno skupaj 716 mln DEM; od tega 630 mln DEM za investicije v prekladalne železniške postaje in terminale ter 26 mln DEM za ostale potrebe. S sprejetimi prometno-političnimi ukrepi, ki imajo tudi zakonsko osnovo, naj bi v ZR Nemčiji dosegli, da bi bila vsa pomembna gospodarska središča

opremljena in usposobljena za kombinirani transport.

Švicarsko Ministrstvo za promet obravnava kombinirani transport predvsem z vidika tranzita in zaščite okolja. Švica se bo še naprej zavzemala za tranzitni promet, vendar izključno v obliki kombiniranega transporta, izrečno samo po železnici. To zahteva vlaganje velikih sredstev v razvoj železniške alpske transversale sever - jug. Tudi v Švici se zagovarja stališče, da bi morali regresirati cene kombiniranega transporta do konkurenčnih cen. Pri tem je treba upoštevati, da se cestna transportna politika ne bo prilagodila opustitvi omejitve voženj tovornjakov skupne teže 40 in več ton. Če bi Švica dovolila tranzit tovornjakov takšne nosilnosti, bi se kamionski promet preko Alp povečal skoraj trikrat.

Ukrep avstrijskega zveznega ministrstva za promet, da je s 1. decembrom 1989 na avstrijskih t.i.m. tranzitnih avtocestah prepovedan nočni promet (od 22 do 5 ure) tovornjakov, z več kot 7,5 t nosilnosti, spremljajo v Avstriji s splošnim odobravanjem, obenem pa zahtevajo tudi druge ukrepe, katerih namen je zaščita okolja in povečevanje kvalitete življenja.

Avstrijska odločitev o prepovedi nočnega prometa tovornjakov je po drugi strani tudi pritisk na ES, naj se obveže za sodelovanje pri rešitvah te vse bolj pereče problematike.

Od leta 1991 dalje bo v Avstriji veljala prepoved transporta po brenerski avtocesti za težke tovornjake (razen za tovornjake s posebnimi tehničnimi izboljšavami glede hrupa in izpušnih plinov). Od leta 1993 pa bodo ti predpisi veljali za celotno področje Avstrije. Avstrija ima pripravljen tudi paket ukrepov, na osnovi katerih bi od leta 1992 dalje prešlo brenerske avtoceste na železnico dnevno 1600 tovornjakov.

4. ZNAČILNOSTI KONTEJNERSKEGA TRANSPORTA V JUGOSLAVIJI IN POTREBNE PRILAGODITVE

Razvoj kontejnerskega transporta v Jugoslaviji je v primerjavi z državami ES in ostalimi evropskimi državami na relativno nizki stopnji. Od skupno prepeljanega blaga na JŽ je delež kontejneriziranega blaga leta 1988 znašal 20%, kar se nanaša na mednarodni transport ISO kontejnerjev v prekomorskem prometu, delež v kopenskem kombiniranem prometu pa je istega leta znašal 0,3% (v državah ES se ta delež giblje od 1-4%).

Iz analize Programa razvoja kombiniranega transporta na JŽ so povzete naslednje osnovne značilnosti dosedanjega razvoja kopenskega kombiniranega transporta v Jugoslaviji:

1. nizka stopnja razvoja sredstev integralnega transporta kot celote,
2. nizka stopnja razvoja in zastarelost železniških sredstev, ki omogočajo koriščenje sredstev integralnega transporta in uporabo novih tehnologij v transportu,

3. neenakomernost razvoja železniških transportnih organizacij,
4. neenakomernost razvoja po strukturi sredstev,
5. velika razlika v uporabi posameznih sistemov integralnega transporta zaradi različnih interesov uporabnikov in njihove tehnične opremljenosti za tak transport,
6. nizka stopnja izkoriščenosti obstoječih sredstev integralnega transporta,
7. različna stopnja organiziranosti same funkcije integralnega transporta v železniških transportnih organizacijah.

Osnovne značilnosti sedanjega razvoja kontejnerskih terminalov, ki delujejo v okviru JŽ, se kažejo v neuskladenosti izgradnje, neunificirani in nespecializirani nabavi prekladalne mehanizacije ter neenotni organizaciji dela terminalov. Prav tako med terminali še ni uspostavljen enoten informacijski sistem, ki je pogoj za optimalno delovanje sodobnega transportnega sistema.

Navedene razvojne značilnosti med drugim vplivajo na vedno slabšo konkurenčnost JŽ in s tem na manjše možnosti preusmeritve dela cestnega transporta na železnico. Da bi se zadržal sedanjí interes ES, ki se zavzema za pospešeni razvoj kombiniranega transporta v Jugoslaviji, zlasti v tranzitu, je potrebno sprejeti ustrezne sistemske ukrepe in konkretne rešitve.

5. UKREPI ZA VKLJUČEVANJE JUGOSLOVANSKEGA PROMETNEGA SISTEMA V KOMBINIRANI KONTEJNERSKI TRANSPORT V POVEZAVI Z ES

Ukrepe, ki jih bo za svoje prestrukturiranje izvedla železnica so vsebovani v "Programu globalnega prestrukturiranja železnice v skladu s tržnim načinom gospodarjenja".

Glavne smeri prestrukturiranja so zajete v posameznih projektih (ki izhajajo iz potrebne integralnosti sistema JŽ s sistemi evropskih železnic), med katerimi je tudi projekt "Kombinirani transport".

Na osnovi premerjalne analize značilnosti kombiniranega kontejnerskega transporta v državah ES in v Jugoslaviji v smislu harmonizacije in liberalizacije prometnega sistema se ocenjuje, da bi moral omenjeni projekt upoštevati naslednje globalne ukrepe:

1. Usposobiti infrastrukturo in zagotoviti tako opremljenost kontejnerskih terminalov na JŽ, da bodo dani pogoji za pospešeno prilagajanje sodobnim tehnologijam za izvajanje vseh tehnik kombiniranega transporta v mednarodnem prometu. Zato je potrebno:
 - a) Pripraviti usklajen, kratkoročni (do leta 1993) program pospešenega razvoja kombiniranega transporta cesta - železnica, ki bi na osnovi najnujnejših investicij ustvaril pogoje za pričakovani povečan tranzitni promet skozi Jugoslavijo.

- b) Pripraviti dolgoročni (do leta 2000 in 2005) projekt razvoja kombiniranega transporta v Jugoslaviji, ki bo usklajen z bodočo evropsko mrežo in njenimi zmogljivostmi za mednarodni kombinirani transport.
2. Zagotoviti tak razvoj infrastrukture za kombinirani transport, ki bo omogočila pospešeno in enakopravno vključitev našega prometnega sistema v bodočo evropsko mrežo za mednarodni kombinirani transport. Na osnovi usklajenega predloga razvoja infrastrukture za kombinirani transport, v smislu plana Slovenije in Jugoslavije, je treba zagotoviti potrebna sredstva za ta namen.
3. Izvajalcem kombiniranega transporta zagotoviti stimulatívne kreditne pogoje za nabavo prekladalne transportne mehanizacije za izvajanje posameznih tehnik kombiniranega transporta. Financiranje opreme za kombinirani transport cesta - železnica je treba vključiti v proračun republike.
4. Glede na vrsto in razvojne perspektive kombiniranega transporta na evropskem prostoru, ki so rezultat ukrepov posameznih vlad, se je potrebno tudi v jugoslovanskem prometnem sistemu, v okviru posebnega družbenega interesa, ki ga predstavljajo storitve železnice, opredeliti za njegov pospešen razvoj in dogovoriti za višino in način kompenzacije.

Pripraviti je treba dogovor med republiko in železnico za obseg, ceno in kakovost storitev kombiniranega transporta ter opredeliti višino operativnih stroškov, ki naj bi pokrivala razliko do ekonomske cene prevozov za posamezne tehnike kombiniranega transporta.

5. Potrebne so pospešene priprave za ustanovitev enotnega, specializiranega podjetja ali družbe za organizacijo in realizacijo prevoza velikih kontejnerjev, ki je pogoj za kvalitetno vključevanje v mednarodni kontejnerski transport.
6. Za odpravo pomanjkljivosti pravne regulative in tarifnega sistema je potrebno izdelati in poenotiti vse predpise, pravilnike in navodila o kontejnerskem transportu na JŽ. Pri tem je treba upoštevati določila Konvencije o mednarodnem multimodalnem transportu ter Mednarodno konvencijo o odgovornosti kontejnerskih terminalov.

6. ZAKLJUČEK

Če bo Jugoslavija hotela obdržati ugodne geografske prednosti in najkrajše tranzitne povezave držav ES z Grčijo in Bližnjim vzhodom, se bo morala tudi na področju kombiniranega kontejnerskega transporta pospešeno prilagajati sodobnim prometnim sistemom evropskih držav. V teh državah je zlasti prometna politika tista, ki daje podporo in izvaja stimulatívne ukrepe za uspešen razvoj vseh tehnik kombiniranega transporta.

SUMMARY

POSSIBILITIES AND PREREQUISITES OF THE YUGOSLAV RAILWAYS INTEGRATION INTO THE INTERNATIONAL SURFACE CONTAINER TRANSPORT

This paper deals with the development-aspected orientation of the combined transport in Europe, in the first place of the EC member states, Austria and Switzerland, for the author to subsequently review the traffic policy and measures for the advancement of combined transport in the mentioned countries. In the second part of the paper the author discusses the significance of container transport in Yugoslavia

via and the indispensability of adaptation to the trends in the aforementioned countries and specifies respective measures to be taken for integration of our transport system into the combined transport system of Europe with particular reference to the aspired-to cooperation with the EC.

LITERATURA

- [1] ŽG Prometni institut Ljubljana, Prometna politika v državah zahodne Evrope in v Jugoslaviji, Ljubljana, februar 1990.
- [2] ŽG Prometni institut Ljubljana, Kombinirani kontejnerski transport v državah zahodne Evrope in v Jugoslaviji, Ljubljana, februar 1990.

...v prvem delu avtor obravnava razvojno usmerjenost združenega prometa v Evropi, zlasti v državah članicah Evropskega združenja, Avstriji in Švitski, za avtorja pa sledi pregled prometne politike in ukrepov za napredovanje združenega prometa v omenjenih državah. V drugem delu avtor razpravlja o pomenu kontejnerskega prometa v Jugoslaviji...

...v drugi strani avtor razpravlja o pomenu kontejnerskega prometa v Jugoslaviji in o potrebi prilagoditve našega transportnega sistema trendom v omenjenih državah. Avtor tudi razpravlja o možnosti vključitve JŽ v mednarodni kopenski kontejnerski transport...