



Reální transakce v ČR podle Colliers: loni za téměř 100 miliard korun.  
Více na [www.systemylogistiky.cz](http://www.systemylogistiky.cz).

# PŘEKLÁDKOVÁ INFRASTRUKTURA JE DOBRÁ, JEJÍ KAPACITA NIKOLIV



**Hustota evropské sítě terminálů přinejmenším v západní polovině Evropy lze považovat za víceméně postačující, i když se leckdy naráží na její omezenou kapacitu. Bohužel bývá tento problém především na nejdůležitějších uzlech na síti, které plní roli tzv. hubů, v nichž se realizují nejen překládky železnice/silnice, ale také překládky železnice/železnice mezi vlaky různých linek. Jak je na tom ČR?**

Článek připravil **Petr Neckář**

Infrastruktura překládkových míst kombinované dopravy – tzv. terminálů – vznikala v Československu postupně, v první vlně v sedmdesátých letech především pro potřeby exportů zboží do Sovětského svazu, ve druhé vlně o dvacet let později po jejich privatizaci pak především za účelem zajištění potřeb přeprav námořních kontejnerů z a do německých přístavů. „Lze konstatovat, že míst s překládkovou infrastrukturou máme na počet u nás poměrně hodně, s jejich umístěním na železniční síti a především s jejich dostatečnou kapacitou však spokojeni rozhodně být nemůžeme,“ předsedá Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIAKOMBI. Dodává, že co se týče veřejné dostupnosti těchto překládkových míst a zajištění nediskriminovaného přístupu k nim tak, aby to odpovídalo současným potřebám rozvoje evropské kombinované dopravy kontinentálního typu, tedy potřebám přeprav intermodálních návěsů, výměn-

ných nástaveb a kontejnerů všeho druhu, pak je situace v ČR v podstatě neuspokojivá. Na celé železniční síti v ČR, jak říká, existuje pouze jediný terminál kombinované dopravy, který byl postaven na veřejné železniční infrastruktuře, všechny ostatní byly vybudovány na privátních vlečkách.

## V ČR 17 TERMINÁLŮ KOMBINOVANÉ DOPRAVY

Přehled překladišť, tedy terminálů kombinované dopravy, je včetně základních charakteristik uvedený na stránkách Ministerstva dopravy ČR a čítá v současné době sedmáct terminálů. V těchto terminálech je s větším či menším úspěchem realizovaná překládka intermodálních přepravních jednotek, tedy kontejnerů, výměnných nástaveb

a silničních intermodálních návěsů (schopných vertikální manipulace). Většina, třináct těchto terminálů, je určena pro dva druhy dopravy silnice/železnice a pouze terminály v Děčíně, Ústí nad Labem, Lovosicích a Prosmykách a Mělníce jsou určeny i pro překládku v rámci vnitrozemské vodní dopravy. „Chybí terminál v jižních Čechách a Karlových Varech,“ podotýká Jiří Samek, CEO a předseda představenstva společnosti METRANS. Uvádí dále, že ostatní kraje terminály mají, někdy i několik. „Pokud budeme brát v úvahu překládková místa pro multimodální přepravu, spadají sem prakticky všechny železniční stanice s výpravním oprávněním pro nákladní dopravu a s minimálním vybavením typu složiště. Stav těchto zařízení pro překládku silnice/železnice je však v současnosti ve většině případů

*Pro překládky a přechodné skladování intermodálních návěsů nebo výměnných nástaveb, které jsou úspěšně využívány pro efektivní zajišťování intermodálních přeprav uvnitř evropského kontinentu, jednoznačně chybí potřebná kapacita odstavných ploch.*

FOTO: BOHEMIAKOMBI



**PAVLÍNA TOMKOVÁ**  
vedoucí oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR

*Sít terminálů je potřeba restrukturalizovat\**

*Celé území České republiky je rovnoměrně pokryto terminály kombinované dopravy až na výjimku v podobě jižních Čech. Mnoho terminálů nicméně svým parametry neodpovídá plnohodnotnému zapojení do provozu kombinované dopravy. Více než navýšení počtu terminálů je proto zapotřebí síť terminálů restrukturalizovat. Mezi nejméně využívanější a nejvíce využívané terminály patří Praha–Uhřetěves, Česká Třebová, Ostrava–Paskov, Mělník, Zlín–Želechovice, Lovosice a Brno. Prostor pro vznik nového terminálu kombinované dopravy je určité v jižních Čechách. Mohlo by jít například i o revitalizaci bývalého terminálu v Českých Budějovicích (Nemanice). Jeho opodstatněnost, co se týká přepravních proudů, je však diskutabilní.*

v kritickém stavu a stává se tak úzkým hrdlem pro rozvoj železniční dopravy i v případech zvýšeného zájmu zákazníků,“ konstatuje Pavlína Tomková, vedoucí oddělení rozvoje železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR.

## NEDOSTATEČNÝ ROZSAH SLUŽEB

Na dostatek či nedostatek terminálů se nejde dívat jen co do jejich počtu. „Problémem pro jednotlivé zákazníky je jednak jejich vhodnost a jednak přístup ke službám terminálů. V současné době služby v podobě možnosti manipulovat silniční návěsy, tedy možnost přepravovat silniční návěsy po části jejich dopravní cesty po železnici, pravidelně poskytují pouze tři terminály – v Lovosicích, Brně a Ostravě-Paskově. Co se pak týká volného přístupu, všechny terminály na našem území jsou ve vlastnictví soukromých právních subjektů,“ říká Pavlína Tomková. Doplňuje, že provozovatelé terminálů jsou zpravidla také současně dopravci (železniční, silniční, vodní), proto služby svých terminálů využívají až na malé výjimky pro své podnikatelské potřeby. Poskytování služeb spadá do kompetence vlastníků/provozovatelů terminálů. Pokud je do terminálů poskytnuta veřejná podpora, tak má vlastník povinnost zajistit nediskriminační přístup pro zákazníky. U překládkových míst voda/silnice, popř. železnice, se nejedná o službu pro kombinovanou dopravu, ale o klasickou překládku zboží v přístavech. Tato místa, jak popisuje Pavlína Tomková, jsou nepostradatelná

**„STAV ZAŘÍZENÍ PRO PŘEKLÁDKU SILNICE/ŽELEZNICE JE VE VĚTŠINĚ PŘÍPADŮ V KRITICKÉM STAVU.“**

pro přepravu dalších investičních celků strojírenského průmyslu a velké jsou využívána spíše sporadicky pro přepravu sypkých materiálů, většinou pro podniky přímo ležící v blízkosti přístavů. „Na lodě jsou v provozu terminály Chvalčovice, Mělník,

Ústí a Děčín. Další těchto terminálů není potřeba, protože velké zahraniční logistické holdingy zvětšují terminály podle požadavků zákazníků,“ uvádí Jiří Samek.

Vladimír Fišer uvádí, že vedle již existujícího jediného skutečně veřejného terminálu v Lovosicích se z jeho pohledu a z pohledu zákazníků firmy BOHEMIAKOMBI, jimiž jsou v první řadě silniční dopravci, jeví potřeba vzniku obdobné překládkové infrastruktury v regionu východních Čech a možná ještě silněji v regionu střední Moravy. „Všechny terminály, které byly v minulosti vybudovány v druhé vlně, mají totiž jedno společné: trpí nedostatkem odstavných ploch. Tyto plochy jsou postačující pro potřeby skladování námořních kontejnerů, neboť ty jsou stohovatelné do několika vrstev,“ tvrdí Vladimír Fišer.

Považujete kapacitu českých terminálů za dostatečnou?  
[systemylogistiky@atoz.cz](mailto:systemylogistiky@atoz.cz)  
[@systemylogistiky](https://www.instagram.com/systemylogistiky)  
[atoz logistics](https://www.facebook.com/systemylogistiky)  
[systemylogistiky](https://www.facebook.com/systemylogistiky)