

Profituje len životné prostredie

Každý len minimálne ekologicky mysliaci človek vie, že s nárastom cestnej nákladnej dopravy sa musí niečo urobiť. Možnosť je niekoľko, nie všetky sú však reálne uskutočniteľné. Azda najprirodzenejšie východisko sa javí v kombinovanej doprave. Spojenie cestnej a železničnej dopravy sa najväčšmi snúbi v Ro-La systéme.

Anketa

1. Aký je váš názor na Ro-La systém?
2. Má význam prevádzkovať Ro-La systém aj na Slovensku?
3. Využíva vaša spoločnosť „pohyblivú cestu“?
4. Je to podľa vás ekonomicky zaujímavý systém?
5. Má tento spôsob prepravy perspektívu do budúcnosti?

Abonex, s. r. o.



Ing. Peter Formela,
obchodný riaditeľ

1. Hodnotenie systému: V princípe s Ro-La systémom súhlasím. V súčasnosti by to mohlo pomôcť najmä ekológii zastaviť alebo aspoň spomaliť globálne otepľovanie a takisto bezpečnosti premávky na preplnených cestách.

2. Ro-La a Slovensko: Ro-La na Slovensku by mohol mať význam najmä v tranzite cez naše územie z východu od Čiernej nad Tisou na západ po Bratislavu a opačne. V smere sever – juh by to malo zmysel, iba ak by tranzit išiel z Trstenej (ešte lepšie od Krakova) do Šiah (respektíve Budapešti). Ro-La systém by mal spĺňať nasledovné parametre: Rýchlosť prepravy z bodu A do bodu B plus čas strávený nakládkou a vykládkou kamióňov by sa mal rovnať rýchlosti bežnej prepravy kamióňom z bodu A do bodu B. Cena by nemala presiahnuť náklady, ktoré by dopravca vynaložil, ak by išiel kamión po vlastnej osi. Čas prepravy by mal do-

siahnuť približne 10 hodín. Od vodičov zo štátov mimo EÚ by sa nemali vyžadovať prepravné povolenia na prepravu po Slovensku (alebo inom štáte EÚ), ak by využili Ro-La aspoň na časť tranzitu cez Slovensko (alebo iný štát EÚ).

3. Využitie spoločnosťou: Systém Ro-La nevyužívame, pretože nevlastníme vozidlá. Ak by však systém spĺňal všetky uvedené parametre, určite by sme ho našim dopravcom, s ktorými spolupracujeme, odporúčali využívať.

4. Rentabilnosť: V súčasnosti je dopravca tlačenej k znižovaniu cien za prepravu pri neustálom raste nákladov. Musí teda zvažovať, kde ušetrí. A tento stav Ro-La systému nenahráva.

5. Perspektíva: V niektorých častiach EÚ, kde by bolo najviac potrebné uvoľniť cesty a dať viac tovarov na železniciu, sú vraj aj železničné trate a železničné uzly dosť preťažené. Železnica má ešte nevýhodu v tom, že jej sieť je menšia ako cestná, a z toho dôvodu sa musí vo väčšine prípadov kombinovať s cestnou prepravou. Ro-La má budúcnosť v tom prípade, ak sa firmy, ktoré poskytujú túto službu, dokážu vyrovnáť s uvedenými parametrami, prijmú sa príslušné legislatívne zmeny, upravia sa medzinárodné dohovory a dopravcovia sa naučia túto službu využívať.

ČSAD Invest Logistics, s. r. o.



Richard Lamper,
riaditeľ spoločnosti

1. Hodnotenie systému: Ro-La systém má význam v zmysle problému preťažených ciest a životného prostredia. Pre dopravcov to však veľký význam nemá, pretože náklady za využitie tohto systému sa po spočítaní všetkých položiek a okolností viac-menej rovnajú nákla-

dom po ceste. Výhoda pre dopravcu spočíva v ušetrení času na výkon vodiča.

2. Ro-La a Slovensko: V duchu odpovede na prvú otázku má význam.

3. Využitie spoločnosťou: V minulosti sme využívali systém, ktorý viedol z českých Lovosíc do Drážďan. Keď sa vyskytnú zaujímavé trasy za prijateľné ceny, určite začneme využívať Ro-La systém.

4. Rentabilnosť: Očakával by som od tejto alternatívnej formy prepravy vyššiu cenovú výhodosť, napr. vo forme štátnych, respektíve EÚ dotácií a pod.

5. Perspektíva: Ro-La má do budúcnosti perspektívu, ale vyžaduje si to väčšiu podporu všetkých zúčastnených strán.