

dr. Ratko Zelenika, red. prof.

mag. Sabina Zebec

Univerza v Mariboru
Fakulteta za gradbeništvo

Nedeljko Tegeltija, univ. dipl. inž.
prom.

Srednja šola za pošto v Ljubljani

Izvleček

UDK: 656(4)

Družbe za kombinirani transport v Evropi so pomemben dejavnik, ki vpliva na razvoj in širitev kombiniranega transporta na tem področju. Interes teh družb je preusmeriti čim večji delež cestnega transporta na železnico, saj si samo na tak način družbe lahko zagotovijo obstoj na trgu. Kombinirani transport je nedvomno transport sedanjosti in prihodnosti, ki je s pomočjo družb UIRR-ja in prometne politike Evropske unije vedno bolj v uporabi.

Ključne besede: kombinirani transport, družbe za kombinirani transport

Abstract

UDC: 656(4)

Companies for combined transport in Europe are an important factor influencing the development and expansion of combined transport. It is in the best interest of these companies to divert as much road transport as possible to railway, since this is the only way these companies can assure their existence on the market. Combined transport is surely the transport for the present and the future and, with the help of the International Union of Combined Road-Rail Transport Companies (UIRR) and transport policies, it is being more widely used.

Key words: combined transport, companies for combined transport

NACIONALNE DRUŽBE ZA KOMBINIRANI TRANSPORT V EVROPI

National Companies for Combined Road-Rail Transport in Europe

1 Uvod

Dandanes pomeni promet nujno zlo na področju razvoja sleherne države. Velik delež k razvoju države pa prispeva tudi mednarodna izmenjava in prevoz blaga iz ene v drugo državo na velikih razdaljah z uporabo različnih prometnih vej. Kombinirani transport v sodobni transportni in logistični industriji je le ena izmed vej sodobne tehnologije transporta, ki izpolnjuje vse bolj naraščajoče zahteve v zvezi s prevozom, ki naj bi se odvijal na okolju čim bolj prijazen način.

V sklopu navedenega se pojavlja problem raziskovanja – glede na to, da v evropskem transportnem sistemu več kot trideset let uspešno delujejo številne nacionalne družbe za kombinirani transport, mnogi uporabniki transportnih storitev nimajo dovolj znanja in informacij o prednostih kombiniranega transporta ter o poslovanju družb za kombinirani transport.

Izhajajoč iz definiranega problema raziskovanja izhaja tudi *predmet raziskovanja – raziskati pomembnejše primere kombiniranega transporta, poslovanja nacionalnih družb za kombinirani transport v Evropi ter Združenja evropskih družb za kombinirani transport, formulirati rezultate raziskovanja ter predlagati primerne aktivnosti prihodnji afirmaciji nacionalnih družb za kombinirani transport v Evropi.*

Problem in predmet raziskovanja se nanašata na realne in objektivne objekte raziskovanja: *Združenje evropskih družb za kombinirani transport in osemnajst nacionalnih družb za kombinirani transport v Evropi.*

Glede na kompleksnost problema in predmeta raziskovanja je treba definirati *delovno hipotezo: Z znanstvenimi spoznanji o kombiniranem transportu na splošno, še posebej o mednarodnem združenju družb za kombinirani transport v Evropi in nacionalnih družb za kombinirani transport v Evropi je možno določiti pomembnost družb za kombinirani transport v sodobnem transportu.*

2 Teoretične značilnosti mednarodnega združenja evropskih družb za kombinirani transport

Vse večji ekonomski napredek je v preteklosti narekoval vedno večjo potrebo po transportu in s tem ustanovitev družb za kombinirani transport. Prelomnico v kombiniranem transportu je pomenila ustanovitev mednarodne zveze za kombinirani transport in to je bil tudi začetek vse večjega razvoja kombiniranega transporta v sodobni transportni in logistični industriji.

2.1 Osnovanje, funkcije in razvoj združenj družb za kombinirani transport

Začetki kombiniranega transporta segajo daleč v leto 1960, sama ideja pa služi svojemu namenu že več let. Veliki špediterji in prevozni organizatorji so bili na začetku bolj naklonjeni cestnim prevozom in velike nacionalne železniške administracije so bile skeptične do kombiniranega transporta. Ustanovitev združno strukturiranih družb za kombinirani transport izhaja iz pobude špedicij, prevozniških podjetij in njihovih zvez. Mednarodno združenje kombiniranega transporta cesta–železnica ali skrajšano UIRR (Union Internationale des societes

Tabela 1: Družbe za kombinirani transport

Company	Country	National		International	
		Gross tons	Tonne-kilometres	Gross tons	Tonne-kilometres
		t	1000 tkm	t	1000 tkm
Adria-Kombi, Ljubljana	SLO	143 124	22 757	910 760	358 602
Alpe Adria, Trieste	I	344 649	98 280	433 798	97 481
Bohemiakombi, Prague	CZ			233 140	47 526
Cemat, Milano	I	3 588 678	2 906 257	5 117 306	4 066 013
CNC, Vincennes	F	4 275 469		780 372	820 374
Combiberia, Madrid	E			250 909	369 532
Conliner, Rotterdam	NL			1 026 911	714 546
Crokombi, Zagreb	HR			39 341	21 875
Hungarokombi, Budapest	H			1 352 916	829 200
Hupac, Chiasso	CH	585 120	191 149	5 127 835	3 683 959
Hupac, Rotterdam	NL			1 127 909	1 357 115
Kombi Dan, Padborg	DK	14 876	4 634	136 309	177 529
Kombiverkehr, Frankfurt	D	4 295 957	2 238 194	9 778 064	8 261 956
Novatrans, Paris	F	2 530 067	1 836 459	1 055 138	1 013 152
Ökombi, Wien	A	3 247 544	919 792	3 518 083	1 594 773
Ralpin, Bern	CH			2 205 340	954 912
Rocombi, Bukaresti	RO	192 400	109 971		
T.R.W., Bruxelles	B	38 299	10 455	1 621 192	1 804 662
TOTAL		19 256 182	8 337 946	34 720 322	26 172 969

Vir: Statistics (2005, 35).

de transport combine Rail-Route) je bilo osnovano 23. oktobra leta 1970 v Münchnu v Nemčiji. Združba za kombinirani transport v Evropi je nastala kot mednarodna interesna zveza, ki je postala močno organizirana in se je zaradi tega tudi obdržala do danes. Prva včlanjena podjetja v združenju so bila švicarski Hupac, nemški Kombiverkehr, francoski Novatrans, nizozemski Trailstar ter belgijski T.R.W., prevažali pa so le z zamenljivimi tovorišči in polprikolicami in še to le na nacionalni ravni.

Namen članov oziroma celotne združbe UIRR je promocija in pospeševanje samega kombiniranega transporta po vsej Evropi. Želja in tudi cilj vseh članov združbe UIRR je preusmeritev večjega obsega cestnega transporta na železnico ter s tem opravljanje hitrega, varnega, zanesljivega ter kakovostnega transportnega servisa ob čim nižjih stroških. Železnica je po svoji zasnovi sposobna prenašati masovne prevoze in je idealna za velike razdalje, medtem ko so kamioni še vedno nepogrešljivi na malih in srednjih razdaljah. Prihodnost kombiniranega transporta v sodobni transportni in logistični industriji je vsekakor zagotovljena, svojo prihodnost pa si družbe skušajo utrditi s svetovnim povezovanjem [Božičnik idr. 2003, 219].

Sledi tabela 1, v kateri je naštetih osemnajst družb za kombinirani transport iz štirinajstih držav Evrope.

2.2 Organizacija in funkcioniranje združenja družb za kombinirani transport

Združba za kombinirani transport v Evropi ima danes osemnajst članov iz štirinajstih držav Evrope, ki zaposlujejo preko 2000 ljudi. Mednarodno združenje za kombinirani

transport cesta–železnica sestavlja upravni odbor, ki vključuje predsednika, podpredsednika in tudi šest do enajst direktorjev, vse te pa izglasuje generalna skupščina. Za predsednika je lahko potrjen na primer član aktivnega včlanjenega podjetja ali dobro znana oseba s transportnega področja od zunaj. Le tisti s trajno ter daljšo službo v menedžmentu znotraj ene od aktivnih včlanjenih podjetij so primerni za direktorja. Člani odbora so izvoljeni za obdobje treh let in se v večini sestanejo trikrat na leto.

Delovanje Mednarodnega združenja za kombinirani transport po cesti in železnici lahko razdelimo na naslednje osnovne tipe [Wenger 2000, 115]:

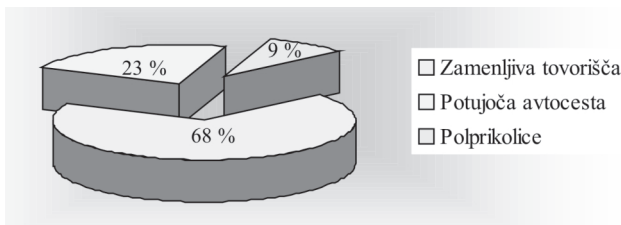
- Delo splošne promocije kombiniranega transporta, kot so:
- študije in priprava dokumentov stanja,
- pobude ustreznih uradov in društev z drugih strani,
- aktivno sodelovanje na simpozijih in delovnih sestankih, stiki z javnostjo.
- Stiki z Evropskim uradom in izmenjava idej. Prometna politika je vodena v Bruslju in Evropsko društvo zaupa predlogom in memorandumom profesionalnih organizacij, kakršna je tudi združba UIRR.
- Gojitev stikov z drugimi različnimi akterji, zaposlenimi na področju kombiniranega transporta.
- Notranja koordinacijska dela. Delo v notranji koordinaciji pripomore k iskanju metod in sistemov, ki imajo namen prispevati k »poenostavitvi« kombiniranega transporta. Ta dela opravijo v štirih notranjih komisijah s pristojnostjo za tehnologijo, delovanje, informacijsko tehnologijo in komercialne odtoke.

- Servisni center. Ta urad ima nalogo izvrševati in usklajevati v glavnem tržno raziskovanje in aktivnosti, ki vodijo do večje harmonizacije v Evropi in do ugodnosti za vse člane.

2.3 Pomembnejši rezultati združenj družb za kombinirani transport

Za kombinirani transport v sodobni transportni in logistični industriji je od ustanovitve Mednarodne družbe za kombinirani transport cesta – železnica v preteklih obdobjih značilna stalna rast. Od leta 1970 pa do 2000 je mednarodni kombinirani promet povečal število pošilk za dobrih 98 odstotkov, to pa je podatek, ki govori o uspešnosti ustanovitve tega združenja. Prikaz uporabljenih transportnih tehnik v letu 2000 na področju kombiniranega nacionalnega in mednarodnega transporta predstavlja graf 1.

Graf 1: Uporabljene tehnike v transportu leta 2000



Vir: Wenger (2000, 186).

Graf 1 prikazuje uporabljene tehnike transporta v letu 2000. Največji delež je zajemala uporaba zamenljivih tovarišč z 68 odstotki, na drugem mestu je uporaba potujoče avtoceste, ki obsega 23 odstotkov. Najnižji delež celotnega transportiranega tovora se je v tem letu prepeljal s polprikolicami v obsegu 9 odstotkov.

2.4 Pravni položaj družb za kombinirani transport

Za razvoj in pospešitev kombiniranega transporta so bili sklenjeni naslednji sporazumi [Zelenika 2005, 26]:

- Evropski sporazum za pomembne mednarodne proge kombiniranega transporta in pripadajoče naprave (The European Agreement on important international combined transport lines and related installations – AGTC, Geneva 1991) v svojih prilogah določa potrebne parametre železniške infrastrukture za pomembnejše železniške mednarodne proge, ki opravljajo storitve kombiniranega transporta.
- Direktiva sveta 92/106/EEC o uvedbi skupnih pravil za določene tipe kombiniranega transporta blaga med državami članicami.
- Direktiva sveta 92/106/EGS o uvedbi skupnih pravil za določene vrste multimodalnega transporta blaga med državami članicami.
- Sklep sveta 93/628/EGS o ustanovitvi transportnega omrežja multimodalnega transporta.
- Carinska konvencija za zabojnike (Customs Convention on Containers – Geneva 1956, dopolnjena in revidirana 1972).
- Konvencija Združenih narodov o mednarodnem multimodalnem transportu blaga iz leta 1980.
- Pravila Mednarodne trgovinske zbornice UNCTAD/ICC iz leta 1991.

- Enotna listina o prevozu blaga v mednarodnem multimodalnem transportu blaga (Negotiable FIATA multimodal transport bill of lading – FBL), ki jo izda Mednarodno združenje špediterjev (FIATA) in Mednarodna trgovinska zbornica.

3 Temeljne reference nacionalnih družb za kombinirani transport v Evropi

Zahteve na področju kombiniranega transporta so povzročile, da so cestni prevozniki, špediterji in železnica, prav tako pa tudi prometna politika, ustanovili družbo. Nacionalna kombinirana družba združuje interese vseh udeležencev v kombiniranem transportu cesta–železnica. Običajno so v taki družbi štiri skupine družbenikov, in sicer cestni prevozniki, špediterji, gospodarska zbornica kot predstavnik gospodarstva ter železnica. Za lažje razumevanje funkcije in delovanja nacionalnih podjetij so navedena nekatera od teh podjetij za kombinirani transport: 1) Cemat, Milano, 2) Alpe Adrija, Trst, 3) Ökombi, Dunaj, 4) Kombi Dan, Padborg, 5) Adria Kombi, Ljubljana, 6) Hungarokombi, Budimpešta, 7) Bohemiakombi, Praga, 8) CNC, Vincennes, 9) Novatrans, Paris, 10) Crokombi, Zagreb, 11) Conliner, Rotterdam, 12) Kombiverkehr, Frankfurt, 13) T.R.W., Bruselj, 14) Hupac Intermodal, Chiasso, 15) Ralpin, Bern.

3.1 Cemat (Milano)

Podjetje CEMAT – Combined European Management And Transportation je začelo delovati že leta 1953. Danes je to podjetje eno izmed vodilnih pri kombiniranem transportu na področju Evrope, kakor tudi v lastni državi Italiji. Bistvo podjetja je razvijati intermodalnost ter ponujati tržišču visokokakovostne storitve, ki bodo zadovoljile želje in potrebe njihovih potrošnikov. Cemat uporablja mrežo 150 terminalov po celotni Evropi, od katerih je 40 teh v Italiji. V lastnem upravljanju ima Cemat 21 terminalov prav tako lociranih v lastni državi [Muzio 2003, 26].

Zemljevid 1: Transportna povezava terminalov družb CEMAT



Vir: Muzio (2003, 30).

V zadnjem času podjetje razvija močne povezave z vzhodnoevropsko državo Belorusijo, kjer ima tudi sedež za celotno vzhodno Evropo. Cemat pa uspešno sodeluje pri povezavi severne Evrope z južnoevropsko državo Grčijo preko treh italijanskih luk [Zelenika 2005, 247].

Skozi razvoj intermodalnosti si Cemat prizadeva za večje spoštovanje okolja, večjo stopnjo varnosti v tovornem transportu, učinkovitejšo in učinkovitejšo logistično omrežje servisov na tržišču. Podjetje zaposluje 272 ljudi in opravlja prevoze s 24.000 tovornimi vagoni. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 227.492 pošiljki [Statistics 2004, 7].

3.2 Alpe Adrija (Trst)

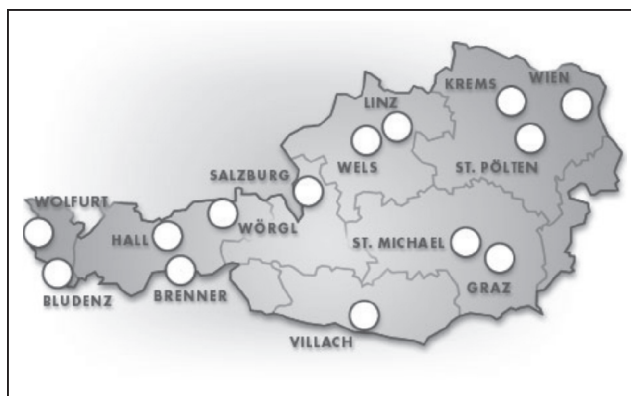
Podjetje Alpe Adria S.p.A. je začelo obratovati leta 1991 v mestu Trst in je na področju kombiniranega transporta skoraj povsem novo podjetje. Ponuja logistične in intermodalne servise po vsej Evropi. Podjetje ponuja svoje storitve tako v nacionalnem kakor tudi v mednarodnem transportu. Alpe Adria S.p.A ima najbolj razvite aktivnosti v kontejnerskem sektorju, kajti te dandanes predstavljajo najbolj zanimivo področje delovanja. Njihov cilj je, da čim bolj pospešujejo mednarodni kombinirani transport, še posebej pa pri tem izkoriščajo tri regionalna pristanišča: Trst, Monfalcone in Porto Nagaro. Aktivnosti podjetja so orientirane v smeri globalnega razvoja transportnega servisa blaga, ki zadeva celotni teritorij Friuli Venezia Giulia. Prvotni cilj je rast transporta iz centralne in vzhodne Evrope in do tja. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 21.548 pošiljk [Statistics 2004, 7].

3.3 Ökombi (Dunaj)

Podjetje Ökombi je bilo ustanovljeno leta 1983 kot operater kombiniranega transporta v Avstriji z nazivom Ökombi Ges.m.b.H.&CoKG. Avstrijski operater kombiniranega transporta je danes tretji največji v Evropi in sodeluje z vsemi partnerskimi družbami v UIRR, največ pri tem sodeluje s podjetji Hungarokombi, Adria Kombi in Bohemiakombi. Podjetje je izpolnilo namen kombinirane transportne verige v Avstrijo in skozi njo z organiziranjem kakor tudi z razumnim vložkom v nosilec tirnega prometa, da bi tako razbremenili ceste in prizanesli okolju. Podjetje je tudi velik privatni lastnik železniških vagonov. Ökombi je kot obširen in fleksibilen ponudnik na področju kombiniranih prometnih storitev v Avstriji pripomogel in prispeval k prometni politiki, katerega cilj je postavila EU [Okombi, The ROLA Experts 2005, 3]. Za potrebe kombiniranega transporta Avstrija razpolaga s petnajstimi terminali različnih zmogljivosti, opremljenosti in pomena, kot prikazuje zemljevid 2. V mednarodnem transportu so pomembnejši naslednji terminali: Graz-Messendorf, Linz, Salzbugr, Villach-Feurnitz in Wien [Zelenika 2005, 249].

Na zemljevidu 2 je prikazana razporejenost terminalov kombiniranega transporta znotraj Avstrije. Avstrija ima na razpolago štirinajst terminalov, ki so sodobno opremljeni in primerni za opravljanje kombiniranega transporta za nacionalnega operatorja. Poleg veliko enot oprtnega sistema

Zemljevid 2: Terminali podjetja Ökombi znotraj Avstrije



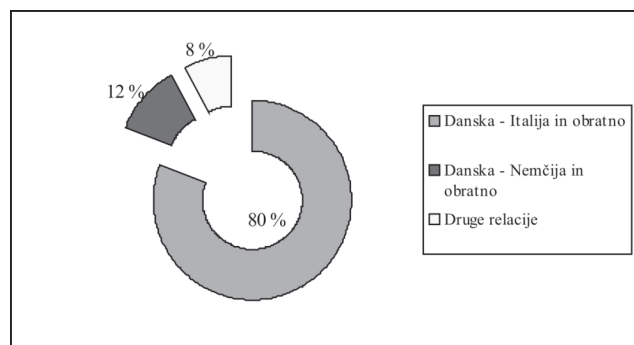
Vir: Okombi, The ROLA Experts (2005, 5).

v mednarodnem transportu prepelje tudi v domačem transportu veliko količino kontejnerjev, okrog 55.000. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 127.541 pošiljk [Statistics 2004, 3].

3.4 Kombi Dan (Padborg)

Kombi Dan iz Padborga je podjetje z dolgoletno tradicijo na trgu transportnih storitev, saj sega njegov začetek v leto 1985. Podjetje so takrat ustanovila tri podjetja, in sicer DSB Gods, DTL in DS. Osnovni namen Kombi Dana je izvajanje kakovostnega kombiniranega transporta cesta–železnica na Danskem in v Skandinaviji, kakor tudi po celotni Evropi. Podjetje se vse bolj trudi združiti skandinavske države na področju transporta, ravno zaradi tega je bilo v preteklih letih ustvarjenih nekaj stalnih linij, ki te države transportno povezujejo (Great Belt v letu 1997, Sound v letu 2000 ipd). V nadaljevanju sledi graf 2 s prikazom količine izvajanja transportnega servisa v različnih smereh.

Graf 2: Količina izvajanega servisa po smereh



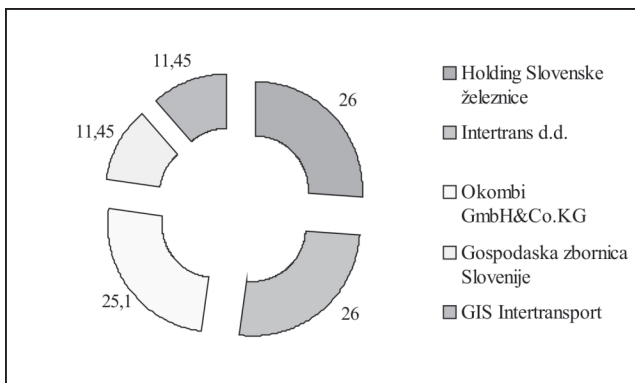
Vir: Izdelali avtorji.

Kombi Dan je v letu 2003 transportiral okoli 19.700 transportnih enot (zamenljiva tovarišča, kontejnerji, polprikolice), med njimi se je največji delež prepeljal na relaciji Danska–Italija in obratno, in sicer 80,7 odstotka, druga relacija Danska–Nemčija zajema 11,5 odstotka, ter druge relacije 7,8 odstotka. V nacionalnem transportu Kombi Dan transportira okoli 2.700 transportnih enot. Leto 2003 je kljub nihanju na transportnem trgu podjetje končalo z dobičkom. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 5.568 pošiljk [Statistics 2004, 5].

3.5 Adria Kombi (Ljubljana)

Podjetje Adria Kombi je bilo ustanovljeno leta 1989 še pod takratnim imenom Yukombi, ob osamosvojitvi republike Slovenije se je podjetje preimenovalo v današnje ime. Komandisti podjetja so: Alpetour, d. d., Avtokočevje, d. o. o., Avtoprevoz Tolmin, d. d., Interevropa, d. d., Transport Krško, d. d., ter Viator&Vektor, d. d. Adria Kombi je vodilno podjetje v Sloveniji na področju intermodalnega transporta v vseh njegovih oblikah. Ob potujočih avtocestah – oprtnih vlakih za prevoz kompletnih tovornjakov, tako imenovanem spremljanem transportu, v zadnjih letih še posebno razvija vse oblike nesprenjanega transporta, prevoz kontejnerjev, polprikolic in zamenljivih zabojnikov. Podjetje je bilo ustanovljeno s pomočjo več investorjev, katerih delež je prikazan v grafu 3.

Graf 3: Ustanovitelji podjetja Adria Kombi in njihovi deleži v podjetju



Vir: Izdelali avtorji.

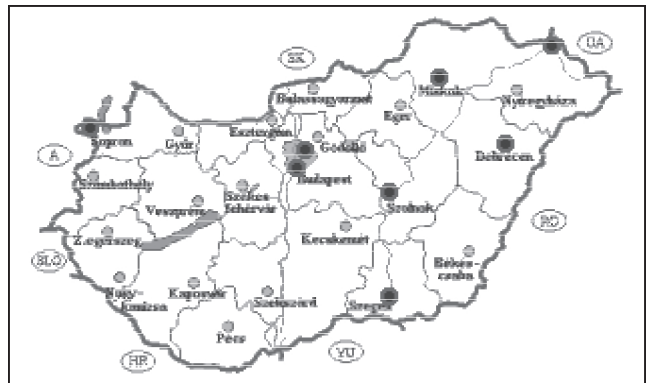
Iz grafa 3 je razvidno, da imata največji delež podjetja v svoji lasti dve podjetji, in sicer Holding Slovenske železnice ter Intertrans s 26-odstotnim deležem. Leta 1999 se je zgodila pomembna ekspanzija v slovenskem prometu – Mreža KOMAR, kar pomeni Koper–Maribor. Mreža Komar je celovit sistem logističnih storitev v notranjem prometu Slovenije. Temelji na kontejnerskem vlaku na relaciji Koper–Ljubljana–Celje–Maribor. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nesprenjanem transportu prepeljanih 40.245 pošiljk [Statistics 2004, 3].

3.6 Hungarokombi (Budimpešta)

Za potrebe kombiniranega transporta je bila leta 1991 na sosednjem Madžarskem ustanovljena družba Hungarokombi. Ustanovili so jo podjetje MAV, podjetje RocEE ter združenje cestnih prevoznikov in združenje madžarskih špediterjev. Hungarokombi ima sedež v glavnem mestu države – Budimpešti. Glavne storitve podjetja so storitve e potujoče avtoceste, vendar je njihova poslovna usmerjenost razvoj nesprenjanega kombiniranega transporta.

Iz zemljevida 3 je razvidna razporejenost osmih terminalov znotraj države Madžarske, ki so označeni z rdečimi pikami. Podjetje danes organizira okolju prijazen prevoz, in sicer 100.000 tovornjakov na leto. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nesprenjanem transportu prepeljanih 50.568 pošiljk [Statistics 2004, 10].

Zemljevid 3: Terminali na Madžarskem, s katerimi sodeluje operator Hungarokombi

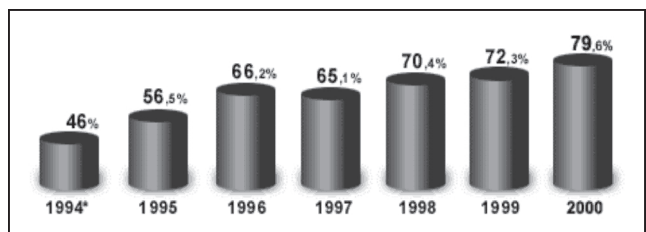


Vir: Statistics (2004, 11).

3.7 Bohemiakombi (Praga)

Podjetje je bilo ustanovljeno leta 1992 pod imenom Kombiverkehr CS. Kombiverkehr CS je bilo stoo odstotno hčerinsko podjetje podjetja Kombiverkehr KG Frankfurt/Main iz Nemčije. Leta 1995 je bila družba prevzeta, prevzela so jo štiri podjetja, in sicer železnica Tschechische, CEMAD Bohemia (združenje cestnih prevoznikov), združenje špedicij in logistik ter avstrijsko podjetje za kombinirani transport Ökombi. Glavni cilj podjetja je organiziranje in opravljanje kombiniranega transporta na področju domačega prometnega trga ter na trgu v sosednji Slovaški. Kombinirani transport na Češkem v glavnem opravlja prevoze kontejnerjev in potujoče avtoceste. Bohemiakombi opravi okoli 80 odstotkov storitev s kontejnerji, približno 20 odstotkov z zamenljivimi tovarišči, medtem ko je odstotek, opravljen s polprikolicami, zanemarljiv. Graf 4 prikazuje odstotek obremenjenosti potujoče avtoceste na liniji Lovosice–Dresden, ki jo največkrat uporabi podjetje Bohemiakombi.

Graf 4: Obremenitve vlaka na relaciji Lovosice–Dresden po letih



Vir: Statistics (2004, 20).

Danes na tej liniji dnevno prepelje deset vlakov v eno smer. Na vlaku je lahko na specialnih vagonih naloženih do 23 tovornjakov. Celotna kapaciteta vlakov na obeh smereh Lovosice–Dresden in obratno je 460 tovornjakov dnevno. V primeru večjega povpraševanja po tej liniji je možno povečati frekvenco z 10 na 12 voženj v eno smer. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nesprenjanem transportu prepeljanih 14.413 pošiljk [Statistics 2004, 4].

3.8 CNC (Vincennes)

Začetki francoskega podjetja CNC – Compagnie nouvelle de cadres segajo v daljno leto 1948, ko je bilo ustanovljeno za skupinsko nakladanje od 3 do 18 m³ enot. Podjetje izvaja dva znana servisa, in sicer Continetal in Naviland evropski servis. Servis Continetal je servis »od vrat do vrat«, z njim pa se letno prepelje okrog 500.000 kontejnerjev in zamenljivih tovarišč. V okviru tega servisa se nahaja 100 terminalov širom po Evropi, za izvajanje pa skrbi izkušen kader. Naviland servis je prav tako servis »od vrat do vrat«, z njim pa se letno prepelje okrog 300.000 TEU. Servis je primeren za pomorske izvajalce in povezuje z železnico vsa večja pristanišča v Evropi. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 27.832 pošiljk [Statistics 2004, 13].

3.9 Novatrans (Paris)

Tvorba drugega francoskega podjetja Novatrans sega v leto 1967, ko sta se spojili podjetji Stema in GTTM. Podjetje z glavnim sedežem v Parizu ima komercialno pisarno še v Italiji, kamor so leta 1973 selili svojo ponudbo. Delničarji podjetja Novatrans so s 60 odstotki cestni prevozniki in s 40 odstotki železniško podjetje S.N.C.F. Podjetje Novatrans je ponudnik transportnih storitev, ki so povezane z železnico, intermodalnih vozil (polprikolice, zamenljiva tovarišča, kontejnerji) cestnega transporta, ter špediterjev, ki kot

posredniki v imenu pošiljatelja uredijo prevoz blaga in/ali druge povezane storitve. Prav tako kot pri drugih tovrstnih podjetjih se tudi tu zavzemajo za transport cestnih vozil ali le tovornih enot po železnici. Podjetje obratuje na šestnajstih terminalih, na katerih je zaposleno okoli 300 ljudi, ki upravljajo in sestavljajo kompozicije vlakov. Leta 2002 je podjetje prepeljalo 1,3 milijona tovornjakov z 900.000 tovornimi vagoni in 150 vlaki na teden. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 41.733 pošiljk [Statistics 2004, 11].

3.10 Crokombi (Zagreb)

Podjetje za kombinirani transport na Hrvaškem Crokombi je začelo delovati 1. junija 1998. Inicijativo za osnovanje nacionalnega podjetja za kombinirani transport na Hrvaškem je dala komisija za kombinirani transport pri Ministrstvu za pomorstvo, promet in zveze Republike Hrvaške. Podjetje posluje kot podjetje z omejenimi odgovornostmi. Crokombi je nacionalno specializirano podjetje, ki se prvenstveno ukvarja z organizacijo transporta kontejnerjev, organizacijo transporta cestnih vozil (zamenljivi kamionski zaboji, kamionske polprikolice, polprikolice in kamionov) po sistemu oprtnega transporta (angl. huckepack). Podjetje izvaja servis iz države Hrvaške, kot član združenja UIRR pa z drugimi včlanjenimi podjetji preko celotne Evrope. Podjetje v večini posluje s terminali na Reki in v Zagrebu, v manjšem obsegu pa poslujejo še s

Zemljevid 4: Transportna povezava Conliner-j terminala



Vir: Conliner, Container Transport Services (2005, 3).

terminali v Splitu, Osijeku, Sisku in Koprivnici. Leta 2002 je Crokombi začel z rezervacijami mest za hrvaške prevoznike na Ro-la linijah med Slovenijo in Avstrijo. V sredini leta 2003 je Crokombi v sodelovanju s hrvaškimi in madžarskimi železnicami ter partnerskim podjetjem iz Madžarske (Hungrakombi) začelo redni servis z vlakom za prevoz kontejnerjev na relaciji Reka–Budimpešta, in sicer na iniciativo Luke Rijeka in luške uprave. Crokombi v sodelovanju z avstrijskim podjetjem Ökombi in slovenskim podjetjem Adria Kombi organizira transport na vseh linijah, kjer prevoze opravlja Ökombi [Crokombi, Combined transport (CT) 2005, 1].

V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 3.520 pošiljk [Statistics 2004, 13].

3.11 Conliner (Rotterdam)

Podjetje Conliner B. V. iz Rotterdama je precej novo podjetje, ustanovljeno je bilo šele leta 2002. Podjetje pa ima kljub kratkemu obstoju pod tem imenom na transportnem trgu mnogo izkušenj, saj je le-to podjetje nastalo iz Transfracht International B. V. Večina članov podjetja je bila vključena v notranji tovorni servis med zahodnimi pomorskimi lukami že več let, zato se lahko pohvalijo s strokovnim osebjem in veliko izkušnjami. Conliner razvija in uporablja servis lokalnega vlaka za transport med kontejnerskima pristaniščema Antwerpen in Rotterdam, kot je razvidno iz zemljevida 4. Podjetje pa zraven tega ponuja hitro ter zanesljivo povezavo med dvema vodilnima severnima pristaniščema in glavnimi ekonomskimi centri Evrope. Zraven tega podjetje ponuja še druge servisne storitve, med katerimi so tudi skladiščenje, vzdrževanje in popravila [Conliner, Container Transport Services 2005, 5].

Na zemljevidu 4 so prikazane transportne povezave med dvema velikima severnima pristaniščema Rotterdam (Nizozemska) in Antwerpen (Belgija) z notranjostjo Evrope, predvsem vodilnimi neškimi terminali, kot so Köln, Dulsburg, Mannheim, München in avstrijski Salzburg. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in

nespremljanem transportu prepeljanih 56.028 pošiljk [Statistics 2004, 15].

3.12 Kombiverkehr (Frankfurt)

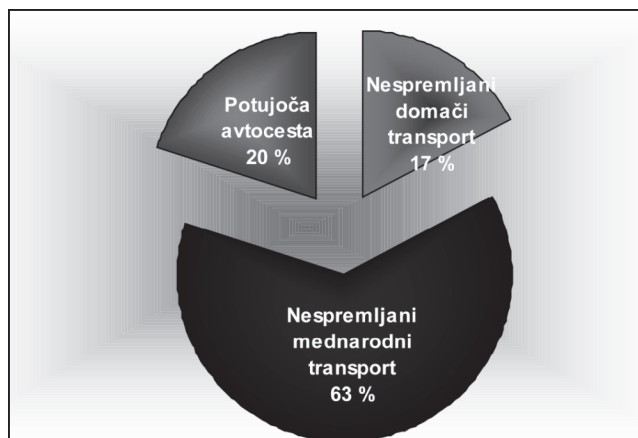
Kombiverkehr je nemška družba za kombinirani tovorni transport, ki ima svoj sedež v Frankfurtu ob Majni. Kombiverkehr mbH&CoKG je bilo ustanovljeno leta 1969. Za ustanovljenim podjetjem stoji enakopravno okoli 240 špedicij ter podjetje Stinnes Intermodal. Kombiverkehr je logistično, storitveno podjetje, ki razvija, organizira in trži po celotni Evropi mrežo kombiniranega transporta cesta–železnica. Cilj podjetja Kombiverkehr je izboljšati gospodarnost in atraktivnost ponudb, da bi s tem povečali nacionalni in mednarodni transport in naprej utrjevali tržno pozicijo kombiniranega transporta. Osnovno delovanje, organiziranje in trženje prevozniskih storitev, dopolnjujejo dodatne storitve: izgradnja prekladalšč in upravljanje le-teh, razvoj in vzdrževanje posebnih vagonov, manipulacija blaga in konzultiranje podpirajo osnovni posel in pripomorejo k povečanju kakovosti in zmožljivosti. Podjetje ponuja celoten servis kombiniranega transporta na območju Evrope, delež izvajanja posameznih tehnik pa prikazuje graf 5.

Graf 5 prikazuje, da je Kombiverkehr v letu 2003 največ pošiljk prepeljal v nespremljanem domačem transportu, in sicer 602.000, kar ustreza 63 odstotkom. V nacionalnem nespremljanem transportu je bilo prepeljanih 164.000 pošiljk ali 17 odstotkov ter v spremljanem transportu 191.000 pošiljk ali 20 odstotkov. Kombiverkehr povezuje evropske gospodarske cone z več kot 150 vlaki na noč. Letno pretovori podjetje okoli 15,75 milijarde ton kilometrov ter 23 milijonov ton blaga oziroma 960.000 kamionskih tovorov (2,2 milijona TEU) s ceste na tire, in s tem razbremenjuje ceste. Za opravljanje kombiniranega transporta imajo na voljo terminale, vagone ter zanje potrebno opremo za pretovarjanje, posredovanje prevozov, opravljanje železniškega prometa, konzultiranje. Leta 2002 je dosegel Kombiverkehr 282,3 milijona evrov prometa. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 372.290 pošiljk [Statistics, 2004, 15].

3.13 T. R. W. (Bruselj)

Podjetje za kombinirani transport T. R. W. ali Transport cesta–vagon je bilo ustanovljeno leta 1965 v Belgiji v glavnem mestu, in sicer pod pokroviteljstvom številnih cestnih prevoznikov ter njihovih profesionalnih federacij. Poslanstvo podjetja je organiziranje in ponujanje trgu kakovostnega kombiniranega cestno–železniškega transporta. T. R. W. poseduje v Belgiji enajst terminalov, ki so opremljeni z osemnajstimi portalnimi žerjavi in mobilnimi žerjavi. Vsi ti terminali, ki jih uporablja podjetje, so fleksibilni, opremljeni s specialno opremo za kombinirani transport in strateško locirani, v njih pa je zaposleno za to usposobljeno osebje, kar omogoča nemoteno manipulacijo s tovorom. Vsak dan 22 vlakov prevaža okoli 117.000 kopenskih nakladalnih enot (kontejnerji, zamenljiva tovarišča, polprikolice). V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 59.762 pošiljk [Statistics, 2004, 18].

Graf 5: Deleži prepeljanih pošiljk v spremljanem in nespremljanem transportu v letu 2003



Vir: Statistics (2004, 35).

Zemljevid 5: Transportne povezave, ki jih izvaja podjetje Hupac



Vir: Statistics (2004, 109).

3.14 Hupac Intermodal (Chiasso)

Podjetje Hupac SA je začelo delovati leta 1967. Sedež podjetja oziroma glavna pisarna vseh Hupacovih podjetij se nahaja v Švici v mestu Chiasso. Skupina podjetij pod skupnim imenom Hupac si prizadeva, da bi na področju intermodalnega transporta in logistike svojim strankam ponudila cenovno ugoden ter obenem kakovostni servis. Hupac izvaja spremljani tako imenovani potujoči avtocesti ali Rolling Highway ter nespremljani Shuttle Net kombinirani transport. Zemljevid 5 prikazuje transportne povezave, ki jih izvaja podjetje Hupac.

Na zemljevidu 5 je viditi, da skupina podjetij Hupac obvladuje velik transportni trg Evrope, največ delujejo na območju osrednje in severne Evrope, med tem manj v delu zahodne ter vzhodne Evrope. V skupini podjetij Hupac posluje tudi Fidia S.p.A., ki zraven transporta omogoča svojim strankam tudi skladiščenje. Podjetje ponuja 70 vlakov v enem dnevu, v letu 2003 se je prepeljalo dobrih 398.000 cestnih dostav in 6,9 milijona neto ton. V mednarodnem

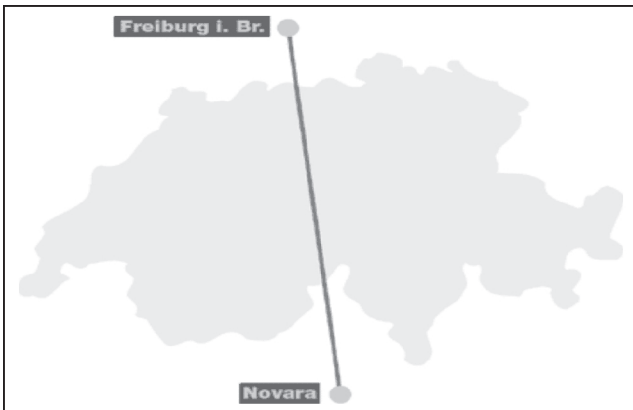
transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 248.692 pošiljk [Statistics 2004, 9].

3.15 Ralpin (Bern)

Podjetje za kombinirani transport Ralpin AG so aprila leta 2001 ustanovila tri podjetja, in sicer BLS Ltschbergbahn AG, Hupac SA in SBB AG. Glavni cilj teh treh podjetij je bilo podjetje za izvajanje potujoče avtoceste skozi Švico. S to ponudbo jim je prvič uspelo tovornjake s stransko višino 4 metre in širino 2,5 metra transportirati skozi Švico. Potujoča avtocesta danes poteka na relaciji med mestoma Freiburg in Novara, kar prikazuje zemljevid 6.

Podjetje je do danes transportiralo že več kot 150.000 tovornjakov, zasedenost vlakov je v povprečju 85-odstotna. V mednarodnem transportu je bilo leta 2004 v spremljanem in nespremljanem transportu prepeljanih 64.715 pošiljk [Statistics 2004, 14].

Zemljevid 6: Linije potujoče avtoceste med mestoma Freiburg in Novara



Vir: Statistics (2004, 12).

4 Nacionalne družbe za kombinirani transport v funkciji racionalne proizvodnje transportnih storitev

4.1 Družbe za kombinirani transport v funkciji razvoja prometne infrastrukture in suprastrukture

V večini evropskih držav je v zadnjih letih nastalo gosto omrežje sodobno opremljenih terminalov, ki jih v veliki meri uporabljajo družbe za kombinirani transport v sodobni transportni in logistični industriji. Velike špedicije investirajo v terminale in v suprastrukturo kombiniranega transporta. Vzpostavljajo lastne izpostave s svojimi sodelavci po vsem evropskem omrežju najpomembnejših terminalov in si prizadevajo vstopiti v vsak segment trga. V kombinirani transport ne vlagajo le cestni prevozniki. Potreben je tudi primeren železniški vozni park, v katerega vlagajo železnice. Evropska železniška podjetja imajo zdaj že nekaj tisoč posebnih vagonov, ki so primerni za prevoz različnih nakladalnih enot. Poleg tega imajo številne družbe za kombinirani transport na voljo veliko zasebnih vagonov. Potujoča avtocesta zahteva uporabo drugačnih vagonov, kot so potrebni za prevoz kontejnerjev in zamenljivih zabojev. Tako imenovani »žepasti« vagoni so primerni za prevoz polprikolic, zamenljivih zabojev in kontejnerjev. V nespremljanem prometu so vlaganja še precej večja, saj so zanj potrebne še druge priprave. Za prekladanje transportnih enot morajo biti na voljo posebni terminali, opremljeni s primernimi napravami za prekladanje [Zelenika 2005, 256].

4.2 Družbe za kombinirani transport – dejavnik razvoja in afirmacije sodobnih transportnih tehnologij

V Evropi je zaradi tendenc držav EU v kopenskem kombiniranem transportu v ospredju paletizacija, kontejnerizacija, oprtna (angl. huckepack) in bimodalna transportna tehnologija. Pri tem ni zmanjšana vloga prevozov kontejnerjev. Ti še vedno predstavljajo največji del kombiniranega transporta, ki se pojavlja v vseh možnih kombinacijah transportnih nosilcev.

4.3 Vpliv družb za kombinirani transport na globalni trajnostni razvoj transporta

Ker ima kombinirani transport v sodobni transportni in logistični industriji veliko možnosti in pogojev za svoj nadaljnji razvoj, saj sam transport predstavlja koncentracijo blagovne menjave in posledično transporta na posameznih transportnih smereh, to v veliki meri vpliva na globalni trajnostni razvoj transporta. Ob podpori programa PACT (Pilot Action of Combined Transport) komisije EU po vsej Evropi vzpostavljajo ustrezne povezave v kombiniranem transportu. Tako predvidevajo, da bodo s pomočjo družb kombiniranega transporta vzpostavljene konkurenčne transportne storitve tudi do najbolj oddaljenih krajev.

4.4 Družbe za kombinirani transport v funkciji racionalizacije proizvodnje transportnih storitev

Ocene kažejo, da se bo tovorni promet do leta 2010 ob isti politiki povečal za 50 odstotkov. Edini možen način zmanjšanja rasti tovarnega prometa po cestah je preusmerjanje tovarnega prometa na srednje in dolgih razdaljah na cestnemu prometu alternativne oblike (železnica in tudi vodne poti) oziroma razvijanje kombinacije cestnega in železniškega prometa, za kar se zavzemajo vse članice združenja UIRR. Za doseg zastavljenih ciljev je ključnega pomena revitalizacija železnic, saj so sedanje neuravnovešenosti med prometnimi sistemi v precejšnji meri posledica konkurenčnih prednosti v cestnem sektorju, kot so fleksibilnost, kapaciteta in nizke cene. Za revitalizacijo železnic je potrebna predvsem integracija železniškega prometa v enoten trg, optimalna izbira infrastrukture in modernizacija storitev.

4.5 Družbe za kombinirani transport – dejavniki razvoja in afirmacije globalne transportne logistike

V zadnjih dvajsetih letih se je logistika razvila in afirmirala bolj kot v preteklih sto letih. S tem je mišljena logistika kot znanost in logistika kot aktivnost. Na hiter razvoj in afirmacijo logističnih storitev so vplivali številni dejavniki. Aktivni udeleženci v logističnih verigah, kot so proizvajalci, trgovci, distributerji, prevozniki, skladiščniki, špediterji, zavarovalni agenti, finančniki in drugi so se v preteklosti prepričali o koristni uporabi logističnih načel, saj lahko le-ta v poslovanju zmanjšajo stroške poslovanja in povečajo konkurenčnost na svetovnem tržišču [Zelenika, 2005, 22].

5 Sklep

Nezadržen razvoj transporta, ki se je zaradi svoje prožnosti in cenovne prilagodljivosti cestnih prevoznikov v precejšnji meri koncentriral na cestni transport, je privedel do tega, da se je zaradi različnih razlogov (okoljevarstvenih, socialnih in ekonomskih) poskusilo združiti dve obliki transporta, in sicer cestnega in železniškega, s čimer je nastal kombiniran transport.

Hiter razvoj kombiniranega transporta v Evropi je zato narekoval tudi posebno organiziranost, saj se je pokazalo, da ima kombinirani prevoz cesta–železnica v spremljanem in nespremljanem transportu posebnosti, ki zahtevajo

drugačno obravnavo organizacije transporta in trženja ter povezovanje uporabnikov. Zahteve po hitrejšem prenosu blaga s ceste na železnico so povzročile, da so cestni prevozniki, špediterji in železnice ter prometna politika ustanovili družbo, ki naj bi skrbela za usklajeno delovanje vseh zainteresiranih. Na drugi strani pa so leta 1970 v zahodni Evropi začeli razmišljati, kako bi povrnili tovor s ceste na železnico in s tem razbremenili izredno obremenjeno cestno omrežje, hkrati pa ne bi ekonomsko prizadeli cestnih prevoznikov in špediterjev. Tako je nastala Mednarodna zveza družb za kombinirani transport cesta–železnica ali krajše UIRR. Mednarodna zveza je nastala kot mednarodna interesna zveza, in sicer 23. oktobra 1970 v Münchnu v Nemčiji. Prve članice tega združenja so bile nacionalne družbe Hupac iz Švice, Kombiverkehr iz Nemčije, Novatrans iz Francije, Trailstar iz Nizozemske in T. R. W. iz Belgije.

Namen včlanjenih podjetij kot tudi združbe v celoti je promocija in pospeševanje kombiniranega transporta po vsej Evropi; večji del cestnega transporta želijo preusmeriti na železnico ter s tem opraviti hiter, varen, zanesljiv in kakovosten transportni servis ob čim nižjih stroških.

V prometni politiki EU je treba upoštevati aktivnosti Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo, v sklopu katerih je delovna skupina za kombinirani transport oblikovala pomembne dokumente, ki so jih države članice kasneje tudi sprejele.

Evropski transportni trga se vse bolj razvija in širi. Hiter, zanesljiv in racionalen transport pa danes ni mogoč brez primerno razporejene in razvite prometne infrastrukture in prometne suprastrukture. V Evropi se družbe za izvajanje kombiniranega transporta poslužujejo sodobnih tehnologij transporta, kot so paletizacija, kontejnerizacija, oprtni prevoz in bimodalne tehnologije. Komisija EU vzpostavlja s podporo programa PACT ustrezne povezave v kombiniranem transportu. Tako predvidevajo s pomočjo družb kombiniranega transporta v sodobni in logistični industriji vzpostaviti konkurenčne transportne storitve tudi do najbolj oddaljenih krajev.

Ker se sam cestni tovorni transport še zmeraj povečuje, ga je treba na srednjih in dolgih razdaljah preusmeriti na edino alternativno obliko v kopenskem transportu, to je železnico. Za dosego zastavljenih ciljev je predvsem

potrebna revitalizacija železnic, za to pa je potrebna predvsem integracija železniškega prometa v enotni trg, optimalna izbira infrastrukture in modernizacija storitev.

Nacionalne družbe za kombinirani transport Adria-Kombi, Alpe Adria, Bohemiakombi, Cemat, CNC, Combiberia, Conliner, Crokombi, Hungarokombi, Hupac, Kombi Dan, Kombiverkehr, Novatrans, Okombi, Ralpin, Rocombi in T. R. W. bi morale navsezadnje s svojim individualizmom in aktivnostmi partnersko sodelovati ter tako pozitivno vplivati na hiter, ekonomičen in varen transport in promet blaga ne samo v nacionalnih transportnih sistemih, temveč tudi v evropskem transportnem sistemu.

Literatura

1. Božičnik, S. idr. (2003): Razvojne usmeritve in dosežki na področju multimodalnega transporta EU in analiza razmer ter identifikacija možnih razvojnih usmeritev blagovno transportnega (logističnega) centra v Mariboru v luči enotnega konkurenčnega trga EU, Maribor: Fakulteta za gradbeništvo.
2. Conliner, Container Transport Services (2005). Dosegljivo: <http://www.conliner.com> (20. 12. 2004).
3. Crokombi, Combined transport (CT) (2005). Dosegljivo: <http://www.crokombi.hr> (20. 12. 2004).
4. Muzio, E. (2003): Growth prospects for freight Traffic and particulary rail freight. Dosegljivo: <http://www.cemat.it>.
5. Okombi, The ROLA Experts (2005). Dosegljivo: <http://www.oekombi.at> (16. 11. 2004).
6. Overviews of the European Union activities, Transport (2005). Dosegljivo: <http://europa.eu.int> (13. 05. 2005).
7. Statistics (2004): International Union of combined Road-Rail transport companies. Dosegljivo: http://www.uirr.com/document/news/UIRR_statistics2004.pdf (7. 11. 2005).
8. Zelenika, R. (2005): Logistički sustavi, Ekonomska fakulteta Univerze v Reki, Reka.
9. Wenger, H. (2000): UIRR 30 Jahre, Gesichte der Internationalen Vereinigung der Gesellschaften für den Kombinierten Verkehr, Schiene-Strasse (UIRR) und der Kombinierten Güterverkehrs Schiene – Strasse in Europa 1970–2000, Brüssel. Dosegljivo: <http://www.uirr.com/download/Buch-D-final.pdf> (10. 06. 2005).