

# Vlaky počasí nezaskočí, jezdí v zimě i v létě

**S** dobrou náladou vstoupila do nového roku například společnost **BOHEMIAKOMBI**, která vloni oproti roku 2015 zaznamenala nárůst přeprav v rámci kombinované dopravy. Především se jednalo o přepravy z Lovosic do Německa, u nichž nárůst dosáhl velmi slušných třinácti procent. Počet vypravených ucelených vlaků se přitom zvýšil jen o 1,6 procenta, takže došlo k jejich výrazně lepšímu vytežování.

## V Česku se už vyrábí intermodální návěsy

„Těší nás, že se objevil první český výrobce intermodálních návěsů, kterým je firma **PANAV**. To jasně signalizuje, že zájem českých silničních dopravců o tyto přepravní jednotky na českém trhu existuje a dále roste,“ zdůrazňuje Vladimír Fišer, jednatel společnosti **BOHEMIAKOMBI** a poukazuje na fakt, že se na českých železnicích přepraví ročně více než třicet tisíc intermodálních návěsů. „Přestože se snažíme, silniční dopravci zatím nemají příliš velké povědomí o kombinované dopravě silnice – železnice. Velice často dokonce ani netuší, že pro tyto přepravy potřebují speciální intermodální návěsy. V mnoha případech si ještě nestačili uvědomit, jaká zvýhodnění pro ně úzká spolupráce se železnicí může přinášet.“

Právě pro silniční dopravce se na **Ministerstvu dopravy ČR** připravuje program – státní podpora na pořízení intermodálních přepravních jednotek pro kontinentální kombinovanou dopravu. Tento program však ještě čeká na notifikaci ze strany Evropské komise. Všechny zainteresované strany doufají, že dopravní firmy budou moci zahájit čerpání už letos.

## Kvalita kombinované dopravy je vyšší v zimě než v létě

Začátkem letošního roku čelila Evropa tuhým mrazům. Jaký vliv má počasí na kombinovanou dopravu? Vladimír Fišer upozorňuje na skutečnost, že



**Dnešní doba, ve které silniční dopravci platí mýto, marně shánějí řidiče, a kdy jsou kladeny požadavky na ekologické podnikání, přímo nahrává k převedení části silničních přeprav na železnici. Není to jednoduché a ne vždy se to podaří. Přesto můžeme říci, že se operátorům kombinované dopravy daří.**

extrémně velké mrazy mohou způsobit lomy kolejí. Tyto případy se už sice vyskytly, ale šlo spíše o výjimky. Na překladištích by pak mohl představovat určitý problém silný vítr, který může komplikovat překládku přepravních jednotek.

„Z našich zkušeností vyplývá, že provozní kvalita kombinovaných přeprav bývá výrazně vyšší v zimních měsících než v létě. V zimě se totiž neprovádějí téměř žádné stavební práce či rekonstrukce tratí, takže nejsou prakticky žádné výluky. Také jsem se ještě nesetkal například s tím, že by vlak za hustého sněžení nevyjel do kopce,“ směje se Vladimír Fišer a dodává, že z pohledu společnosti **BOHEMIAKOMBI** se jeví jako nejúspěšnější směr Česká republika – Německo – Benelux, v rámci kterého základní linku představuje ucelený vlak Lovosice – Duisburg s deseti odjezdy týdně.

Nabídka kombinované přepravy byla navíc rozšířena o přepravu ucelenými

vlaky z Ústí nad Labem do Antverp. Tato přímá linka přinesla úsporu nákladů i času, protože se zásilky nemusí překládat v Duisburgu.

Operátor **BOHEMIAKOMBI** je provozovatelem mezinárodních linek, jež jsou součástí celoevropské sítě, což bezesporu skýtá nesporné výhody v rámci přeprav po celé Evropě. Díky velice dobré vzájemné spolupráci evropských operátorů (například s německým operátorem **Kombiverkehr**, se švýcarským operátorem **Hupac** nebo italským operátorem **CEMAT**) se úspěšně daří rozvíjet celoevropskou síť linek a významně tak rozšiřovat škálu možností přeprav po železnici na dlouhé vzdálenosti.

## Přednosti spočívají v ekologii a eliminaci nedostatku řidičů

Dlouhodobé zkušenosti s kombinovanou přepravou silnice – železnice má společnost **ČSAD LOGISTIK Ostrava**, která tento typ přepravy využívá od

Řidiči jsou nedostatkovým zbožím.



Překládka na železniční podvozky



roku 2010. Rozhodující faktory pro převedení části silničních přeprav na železnici představují ekologie, ekonomika, možnost přepravy větší hmotnosti (27 t) a eliminace nedostatku řidičů. Firma přepravuje v průměru 100 tun v exportu a 100 tun v importu týdně, což za rok představuje necelých 10 000 tun. Přepravy směřují z/do Holandska, Belgie, Velké Británie a západní části Německa.

Miroslav Konečný, generální ředitel ČSAD LOGISTIK Ostrava, říká: „Naše zkušenosti jsou různé. V případě, že přeprava po kolejích funguje podle

plánu, je vše v pořádku. V případě vzniku větších zpoždění vlaku se plány musí operativně měnit, což je nevyhnutně spojeno s problémy, které dispečink musí pružně řešit a to i za cenu vícenákladů. Z hlediska odpovědnosti za dodržování jízdních řádů a celkové kvality je odpovědnost železničních dopravců bohužel stále ještě velmi nízká. To se musí změnit, v tom mají dopravci na železnici stále co zlepšovat.“

Miroslav Konečný vidí přednosti kombinované dopravy pouze a výhradně v ekologii a eliminaci nedostatku řidičů: „Kombinovaná doprava nám

dosud nepřináší snižování nákladů tak, jak bychom si všichni přáli, neboť provozní poruchy způsobené železnici pro nás naopak představují navyšování nákladů. Od dopravců a operátorů proto požadujeme a očekáváme zlepšení, protože jen tak se z kombinované dopravy jednou stane plně konkurenceschopná alternativa ke kamionům.“ ■

Václav Podstawka

Foto: CargoLink a Kombiverkehr



Skupina AWT, člen skupiny PKP CARGO, nabízí díky propojení vlastní železniční dopravy, otevřeného terminálu a spedičních a logistických služeb rozsáhlé služby kombinované dopravy:

- Ucelené vlaky s možností překládky ISO kontejnerů, silničních návěsů a výměnných nástaveb
- Zajištění přeprav ucelených vlaků (pravidelné, ad-hoc) v ČR i po celé Evropě
- Široká síť partnerů na železnici i v přístavech
- Zajištění lokomotiv, trakce, strojvedoucího i vozů
- Zajištění vhodných vozů pro přepravu
- Sledování Track&Trace
- Přepravy v režimu Just In Time
- Největší operátor systému ACTS ve střední Evropě (téměř 400 kontejnerů)
- Přepravní služby významným operátorům kombinované dopravy, spedičím i samostatným podnikům

#### TERMINÁL OSTRAVA-PASKOV

- Strategické umístění v srdci Evropy s napojením na významné evropské přístavy a terminály
- Blízkost důležitých průmyslových zón i hranic s Polskem a Slovenskem
- Vypravování vlaků i jednotlivých zásilek
- Skladování zboží na otevřené ploše – kapacita terminálu 2400 TEU, velikost skladové a manipulační plochy činí 31 000 m<sup>2</sup>
- Překládka, svoz a rozvoz ISO kontejnerů 20, 30, 40, 45 stopých
- Překládka kontejnerů, návěsů a výměnných nástaveb
- Krátkodobá i dlouhodobá deponace kontejnerů
- Opravy a čištění kontejnerů
- 6 km vzdálené pomocné překladiště Staříč s kapacitou 600 TEU a kolejí v užité délce 280 m
- Tři terminálové manipulační koleje, každá v délce 270 m
- Přílehlá železniční stanice (vlastník a provozovatel AWT) má 9 dopravních kolejí, nejdelší 610 m