

Stávka: komplikace pro kombinovanou dopravu

Zásilký bylo nutné přechodně přepravovat náhradním způsobem po silnici a operátoři museli po skončení vlny stávek vyvinout značné úsilí, aby zákazníci znovu přesvědčili k návratu na železnici.

„Stávky, které probíhaly v Německu v dubnu a květnu, nám i našim zákazníkům obrovským způsobem zkomplikovaly práci. V následujících měsících jsme zaznamenávali pokles důvěry některých zákazníků a především majitelů zboží, kteří argumentovali nespolehlivostí přeprav po železnici. Nepřáli si, aby bylo jejich zboží za dané situace přepravováno kombinovanou dopravou. Během druhého a třetího čtvrtletí jsme tak díky stávkové nejistotě zaznamenali až 14procentní pokles přepravených zásilek. Situace se začala zlepšovat až teprve od září 2015, kdy nepříznivá atmosféra vyvolaná stávkovým obdobím konečně definitivně odezněla,“ vysvětluje Vladimír Fišer, jednatel společnosti **BOHEMIAKOMBI**, a zároveň upozorňuje na skutečnost, že během prvního a posledního čtvrtletí firma naopak zaznamenala vysoký meziroční nárůst kombinovaných přeprav dosahující 15 až 20 procent. „Z pohledu statistiky celého roku 2015 máme na lince Lovosice – Duisburg proto jen mírný nárůst přeprav představující asi jedno procento. Nebýt stávek na německé železnici, zaznamenali bychom s velkou pravděpodobností výrazný úspěch, protože nárůst přeprav by se zvýšil až o jednu pětinu.“



Manipulace s intermodálním návěsem



V roce 2015 se operátoři kontinentálních kombinovaných přeprav rozhodně nenudili. O program se jim postaraly stávky na německé železnici, které vrhaly nedobré světlo na spolehlivost přeprav po železnici.

Příznivá ekonomická situace přeje kombinované dopravě

Navzdory všem překážkám zákazníci dnes už zase na nabídku kontinentálních kombinovaných přeprav slyší a jsou ve svých nových investicích do intermodálních přepravních jednotek poměrně odvážní. Ucelené vlaky se daří plnit novými zásilkami od nových zákazníků, kteří si nakoupili intermodální návěsy. Z tohoto důvodu **BOHEMIAKOMBI** předpokládá zavedení dalších odjezdů vlaků na trasách Lovosice – Duisburg a Brno – Rostock.

Na stoupajícím zájmu o kombinovanou dopravu má pochopitelně největší podíl příznivá ekonomická situace a s tím narůstající poptávka po přepravě zboží. Silniční dopravci

ale pocítují nedostatek řidičů a kapacitně tak někdy nezvládají pokrývat veškeré požadavky na nákladní přepravu. Hledají proto alternativní řešení, kterým kombinovaná doprava bezesporu je. Částečný přesun zásilek na železnici umožňuje silničním dopravcům provádět se stejným počtem řidičů vyšší výkony.

„Dopravní firma si pochopitelně nechce kupovat další tahače, pokud by je neměl kdo řídit. Může si však nakoupit intermodální návěsy pro kombinovanou dopravu, které umožňují uskutečnění rozhodujícího úseku přepravy po železnici a teprve následně až k příjemci zboží po silnici,“ je přesvědčen Vladimír Fišer. „Touto cestou se vydaly například firmy **ČSAD Logistik Ostrava** nebo **M+L Logistik** i další naši zákazníci, kteří uvažují v delším časovém horizontu a tímto způsobem reagují na dlouhodobý nedostatek řidičů.“



Operátoři potřebují 740 m dlouhé koleje.

Vladimír Fišer letos očekává výrazné zlepšení výsledků oproti roku 2015. Ekonomice by se mělo opět dařit, takže by se měly zvyšovat i požadavky na přepravu zboží.

Operátoři potřebují koleje dlouhé minimálně 740 metrů

Tlak na zvyšování rychlosti v osobní přepravě po železnici mnohdy přináší nepříznivé dopady a změny pro nákladní vlaky. Instalace výhybek konstruovaných pro vyšší rychlosti vlaků mávájí nepříznivé dopady na užitečné délky kolejí ve stanicích, což snižuje maximální délky nákladních vlaků. Operátoři kombinovaných přeprav naopak požadují infrastrukturu kolejí umožňující předjíždění dlouhých nákladních vlaků, k čemuž jsou zapotřebí koleje dlouhé minimálně 740 metrů. Tento parametr je prosazován při stavbě hlavních evropských železničních nákladních koridorů, ale až teprve poslední dobou je brán vážně i na koridorech v České republice.

„V této souvislosti jsme přivítali plánovanou rekonstrukci pravobřežní trati z Lysé nad Labem do Ústí nad Labem a následně do Děčína, kde se mezitím podařilo prosadit parametry i pro nákladní vlaky s délkou 740 metrů,“ tvrdí Vladimír Fišer, ale zároveň

upozorňuje, že se zatím jedná o ojedinelý úsek, přičemž podobné úpravy bude nutné realizovat na všech hlavních tratích. „Pokud je cílem dopravní politiky prosadit alespoň částečný přesun přepravy zboží ze silnice na železnici, pak jeho uskutečnění bude možné v rámci intermodálních přeprav. K tomu musíte zákazníkovi předložit zajímavou cenovou nabídku. A skutečně konkurenceschopnou cenu je možné z kalkulovat na jednu přepravní jednotku pouze při co možná největší délce nákladního vlaku.“

Vladimír Fišer zdůrazňuje, že z dlouhodobého hlediska představuje přeprava intermodálních návěsů po železnici určitý nový trend. Zatímco ještě před pěti lety se jednalo o ojedinelé přepravy, v současné době jde už v Evropě o běžný typ kombinované dopravy, který zákazníci oceňují především kvůli příznivějším parametrům vnitřního ložného prostoru ve srovnání s kontejnery.

Zákazník mnohdy nechápe, že je stávka na dráze vyšší moc

Mnozí odborníci tvrdí, že kontinentální kombinovaná doprava je snad jedinou možností, jak do budoucna navyšovat přepravu zboží po Evropě. Její role by se v budoucnu měla ještě zvyšovat.

„Tuto myšlenku však zřejmě nesdíle-

jí buildatelé drážní infrastruktury. Aby měla přeprava po železnici význam, je podle mého názoru nutné po celé Evropě budovat vysokorychlostní koridory nebo třetí koleje pouze pro nákladní dopravu, tak jak to funguje v Austrálii nebo v Severní Americe,“ tvrdí Petr Rožek, ředitel společnosti **EUROGATE LOGISTICS**, a dodává, že v této souvislosti bude potřeba investovat rovněž do velkokapacitních terminálů, jaké již byly vybudovány v některých lokalitách Německa.

Petr Rožek zároveň zdůrazňuje, že stávky na německé železnici velice nepříznivě postihly celý spediční segment u nás. Také díky stávkám se hromadily zásilky v přístavech, což mělo za následek vznik vícenákladů.

„Bohužel některé zákazníky se už nepodařilo přesvědčit, že stávka na dráze je vyšší moc. Mnozí z nich se začali orientovat na jiné přístavy – například Koper, které se jim jeví jako spolehlivější varianta. Pokud by měly stávky v Německu i nadále pokračovat, mělo by to například fatální dopad pro přístav Hamburk, protože by se mohla vytratit historická důvěra české obchodní veřejnosti v kombinovanou dopravu. Zboží si ale nakonec cestu stejně najde.“

Václav Podstawka

Foto: Archiv a Kombiverkehr

KOMBINOVANÁ DOPRAVA

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 m²
- 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
- Přilehlá železniční stanice (vlastník a provozovatel AWT) má 9 dopravních kolejí, nejdelší 610 m

