

Zákazníkovi je třeba otevřít oči

Každá doprava, která neprobíhá pouze po silnici, musí být logicky kombinovaná. Na železniční terminál, do přístavu či na letiště je vždy nutné zboží dopravit jiným typem dopravy.

Různé způsoby přeprav po železnici

V tomto článku se zaměříme na kombinovanou dopravu silnice – železnice, která se pochopitelně neobejde bez překládky zboží z nákladního vozu na železnici a obráceně.



Petr Rožek

Petr Rožek, výkonný ředitel Svazu spedice a logistiky, uvádí, že kombinovanou dopravou je nejčastěji přepravováno zboží v kontejnerech, což představuje nejjednodušší a již tradiční způsob. Stále se také využívá systém ROLA (tahač i s nákladem na železničním podvozku), který v Evropě nachází uplatnění především v tranzitní přepravě přes Alpy. Ve vlaku mohou cestovat i řidiči naložených kamionů, kteří si během přepravy po železnici odpočinou a pak pokračují dále po silnici ve svých vozidlech.



Přeprava v ucelených vlacích se rozvíjí.



Překládka na terminálu ČD DUSS

Další způsob představuje nakládka samotného návěsu na železniční podvozek. V tomto případě nejsou blokovány tahače ani jejich řidiči, kteří mohou zajišťovat jiné přepravy. Petr Rožek podotýká, že

právě tento způsob dopravy v ucelených vlacích zaznamenává poměrně velký rozvoj. Pro silniční dopravce bývá pobídkou k přechodu na železnici mimo jiné zoufalý nedostatek řidičů, možnost naložení nákladu s vyšší měrnou hmotností, bezpečnost a také ekologický aspekt.

V rámci kombinované dopravy silnice – železnice se zboží přepravuje také ve výměnných nástavbách, které jsou snadno odstavitelné, takže řidič s tahačem nemusí čekat na vykládku nebo nakládku. Multimodální návěsy ani výměnné nástavby však nelze stohovat. To znamená, že na terminálech blokují poměrně velkou odstavnou plochu.

Vysvětlovat, vysvětlovat a vysvětlovat

Vladimír Fišer, jednatel společnosti BOHEMIAKOMBI, upozorňuje na skutečnost, že povědomí o kombinované dopravě je v Česku ještě stále na velice nízké úrovni. Zákazník by měl být velmi dobře informován o všech výhodách, které mu přináší kombinovaná doprava. Například, že má možnost uplatňovat slevu ze silniční daně.

Důležitost osvěty pochopilo i sdružení ČESMAD Bohemia usilující o to, aby bylo zavedeno systematické školení silničních dopravců, popřípadě odesílatelů zboží, které by vedlo k pochopení celé problematiky kombinované dopravy včetně výhod, které jsou s tímto typem přepravy spojeny. Zákazník musí být velmi dobře a objektivně informován, musí dopředu vědět i to, jaké překážky bude muset případně překonat.

„V praxi to při akvizici každého nového zákazníka vypadá tak, že se sejdeme s manažerem logistiky příslušné firmy, kterému se snažíme vysvětlit například rozdíly mezi klasickým návěsem a intermodálním návěsem, rozdíly v jednotlivých technických parametrech či ve výši investic, které bude třeba vynaložit na pořízení intermodálních návěsů,“ vysvětluje Vladimír Fišer a dodává, že většina lidí si pod pojmem kombinovaná doprava představí pouze kontejnerový vlak, ale jiné další možnosti a souvislosti si již neuvědomuje.



Vladimír Fišer

Linky jsou součástí celoevropské sítě

Z pohledu společnosti BOHEMIAKOMBI se jeví jako nejuspěšnější směr Česká republika – Německo – Benelux, v rámci kterého základní linku představuje ucelený vlak Lovosice – Duisburg s deseti odjezdy týdně. Tato linka je v pravidelném provozu už více než 12 let. Nabídku kombinované přepravy firma navíc rozšířila 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 intermodálních přepravních jednotek po železnici na dlouhé vzdálenosti.

30 tisíc intermodálních návěsů ročně

„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 poroste,“ zdůrazňuje Vladimír Fišer, a poukazuje na fakt,



Tankkontejnery na terminálu AWT v Paskově



Nákladní vůz na terminálu v Lovosicích

žeb zajišťujících komplexní řešení port – door service, tak jak současný náročný trh požaduje.

„Získat a nebo udržet zákazníka na straně kombinované dopravy je velice náročné a tomu se přizpůsobuje i kvalita servisu, v rámci kterého se Metrans snaží držet krok s nejmodernějšími trendy a pracovat nejen podle zákonných standardů, ale podle standardů a požadavků trhu, které jsou podstatně přísnější a náročnější,“ podotýká Jaroslav Fürst. „Tuto skutečnost dokládá mimo jiné klasifikace společnosti podle SQAS a mnoho vlastních aktivit směřujících jak k subdodavatelům například ve formě speciálních školicích programů pro řidiče, nebo ve formě účasti na odborných konferencích a seminářích.“



ČR je napojena na evropskou síť.

že se na českých železnicích přepraví ročně více než třicet tisíc intermodálních návěsů. „Společnost BOHEMIAKOMBI vítá každý zájem ze strany potenciálních zákazníků. Velice rádi poskytneme know-how, které máme k dispozici. Můžeme poskytnout osobní konzultaci, která je naprosto nezávazná. Snažíme se tím zvýšit povědomí o možnostech kombinované přepravy.“

Význam a výhodnost kombinované přepravy pochopili mimo jiné zástupci chemického průmyslu, kteří v rámci projektu ChemMultimodal pořádají řadu konferencí a seminářů, na nichž poukazují na výhody kombinované přepravy chemických produktů, jejichž přeprava po železnici je podstatně bezpečnější než po silnici.

Projekt ChemMultimodal je zaměřen na problematiku kombinovaných přeprav, růst jejich podílu a převod přepravy ze silnice na železnici, případně řeku. Klade si za cíl například podpořit rozšíření počtu vlaků na linkách kombinované dopravy a vybavení koridorů pro přepravu nebezpečného zboží či vznik nových systémů překladišť, což by mělo vést ke snížení emisí skleníkových plynů. K partnerům z České republiky náleží mimo jiné Ústecký kraj nebo Svaz chemického průmyslu ČR.

Získat či udržet zákazníka je náročné



Jaroslav Fürst

Jaroslav Fürst, Rotterdam/Duisburg customer service manager společnosti Metrans, uvádí, že Metrans jako jeden z největších intermodálních operátorů v Evropě zabezpečuje samozřejmě také přepravy nebezpečných věcí, a to ve všech možných formách a skupenstvích. Od zásilek v klasických kontejnerech po speciální přepravy kapalin či plynů ve speciálních cisternových kontejnerech. To, že Metrans není pro své zákazníky jen železničním přepravcem těchto kontejnerů, dokazuje rostoucí flotila speciální silniční techniky a terminálových technologií rozšiřující portfolio slu-



Kontejnery na terminálu firmy Metrans

Metrans také intenzivně spolupracuje se subjekty zabývajícími se problematikou technologií a přeprav nebezpečných věcí, komunikuje s odbornými sdruženími a spolky a velice aktivně přistupuje k rozšiřování vědomí o sofistikovaném způsobu přeprav nebezpečných věcí intermodální formou na celém logistickém poli. Z toho vyplývá, že stále nejlepším způsobem, jak získat a udržet zákazníka na straně intermodální přepravy, je špičkový a spolehlivý servis.

Václav Podstawka

Foto: Kombiverkehr a Václav Podstawka



Ucelený vlak na nádraží v Otrokovicích