



PRUŽNOST. Ihned po přistavení z vlečky odjíždí ucelený vlak s cementem ze stanice Blažovice a míří do středočeského Berouna.

FOTO MICHAL ROH ML.

Jihomoravský kraj: brána na Slovensko a do Rakouska

S jižní Moravou si většina lidí spojuje především víno. Je proto zajímavé, že z hlediska nákladní dopravy se tato komodita jako jedna z mála po kolejích nepřeváží. Jinak je totiž spektrum zboží nakládaného a vykládaného v Jihomoravském kraji velmi široké. Vedle silné tranzitní dopravy, která koresponduje s vysokým významem lokality jakožto křižovatky panevropských koridorů, se stále více prosazuje také kombinovaná přeprava.

Jihomoravský kraj se rozkládá v jihovýchodní části ČR při hranicích s Rakouskem a Slovenskem. Na ploše 7 196 km² žije cca 1 171 tisíc obyvatel. Centrem kraje je druhé největší město České republiky Brno.

Hlavně tranzitní region

Krajem procházejí dva panevropské koridory, které mají značný význam pro tranzitní přepravy ve směru sever-jih a východ-západ. Bohužel pozice ČD Cargo v těchto přepravách v posledních letech výrazně oslabila v důsledku konkurenčního boje s dalšími dopravci.

Nyní se zaměříme na jednotlivé komodity nakládané nebo vykládané v Jihomoravském kraji. V segmentu stavebnin je nejvýznamnějším partnerem ČD Cargo akciová společnost Českomoravský cement. Její vlečka je na síť SŽDC napojena ve stanici Blažovice ležící na elektrizované trati z Brna do Nezamyslic a Přerova. Za rok 2014 jsme pro tohoto zákazníka přepravili cca 500 tisíc tun zboží, především cementu, uhlí a strusky. Téměř 100 procent nakládky představují vnitrostátní přepravy, nejvíce cementu je pak vlaky ČD Cargo přepraveno do Berouna. Velmi zajímavé byly v loňském roce přepravy cementu na rekonstrukci dálnice D1.

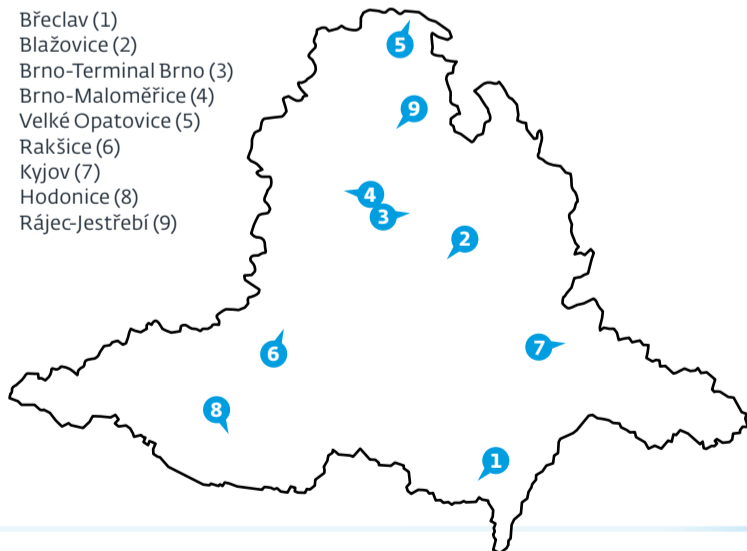
Významným zákazníkem jsou naftové doly

Ve větší míře se přepravují také písky z Bzence-Přivozu, šterk z Vyškova na Moravě nebo Rakšic; pozoruhodná je i přeprava jílu a žáruvzdorných cihel z Velkých Opatovic od výrobce P-D Refractories CZ a.s. Pro tohoto zákazníka přepravujeme v nákladních vozech také vstupní suroviny – železné rudy a také suroviny ložené v kontejnerech. V oblasti přepravy nerostných surovin jsou významné i přepravy sklářských písků do sklárny Vetropack Moravia Glass v Kyjově. I přes silnou konkurenci kamionů se ČD Cargo podílí i na odvozu hotových výrobků – do československého Budvaru i do zahraničí. Když hovoříme o nerostných surovinách, nelze nezapomenout přepravy pevných paliv. V okolí Hodonína se nacházela poměrně rozsáhlá ložiska nejmladšího uhlí – lignitu. Bohužel těžba soustředěná v posledních letech na důl Mír v Mikulčicích byla v roce 2009 ukončena. Z regio-

DŮLEŽITÁ ŽELEZNIČNÍ KŘÍŽOVATKA

- Krajem procházejí dva panevropské koridory: 1. tranzitní koridor (úsek Letovice – Břeclav) a 2. tranzitní koridor (úsek Moravský Písek – Břeclav). Oba tyto koridory mají v Břeclavi napojení na Slovensko a do Rakouska. Celková délka železniční sítě Jihomoravského kraje činí 770 km tratí. Z této délky je 312 km dvoukolejných a 212 km elektrizovaných. Podíl regionálních tratí činí 26%.
- **Nakládka za rok** (včetně vstupu na PPS): cca 5,4 mil. tun zboží
- **Vykládka za rok** (včetně výstupu na PPS): cca 6,8 mil. tun zboží

Břeclav (1)
Blažovice (2)
Brno-Terminal Brno (3)
Brno-Maloměřice (4)
Velké Opatovice (5)
Rakšice (6)
Kyjov (7)
Hodonice (8)
Rájec-Jestřebí (9)



nálního pohledu zbyly pouze přepravy hnědého uhlí ze severních Čech do elektrárny Hodonín, kde uhlí doplňuje dřevní štěpku. Významným zákazníkem z oblasti nerostných surovin jsou Moravské naftové doly. Po dobudování ropovodu Uhřetice – Klobouky (napojení na ropovod Družba) v roce 2003 byla postupně ukončena přeprava ropy z lokality Uhřetice, ale pro ČD Cargo je velice zajímavá nakládka i v dalších lokalitách – Lužicích, Vlkoši nebo Nemotčicích.

Vozíme slad pro výrobu piva

Důležité postavení mezi dalšími komoditami zaujímají v Jihomoravském kraji slady. Roční výrobní kapacita sladovny v Hodonících u Znojma dosahuje až 100 tisíc tun kvalitního sladu, který je používán k výrobě piva nejen v budějovickém Budvaru, ale i v řadě pivovarů

v zahraničí – v Japonsku, Švýcarsku, Německu, Polsku i dalších zemích. Přibližně třetina vyrobeného sladu je ze závodu distribuována po železnici. Ve speciálních výsypných vozech zahraničních železničních dopravních podniků nebo přímo ve vozech patřících společnosti Sladovny Soufflet ČR, která je majitelkou sladovny. V různých stanicích se pak nakládají obilniny. Nejedná se vždy jen o přepravy do zahraničí nebo do přístavů. Např. pro již zmínovanou společnost Sladovny Soufflet ČR zajišťuje ČD Cargo přepravy ječmene z Ivanovic na Hané do nedaleké Kroměříže, kde je další významná sladovna. K jižní Moravě neodmyslitelně patří také víno. To se dnes po železnici bohužel nedopravuje, stejně tak jako řepa do cukrovarů

nebo řepné řízky.

Podíl přeprav dřeva je v Jihomoravském kraji oproti jiným lesnatějším krajům samozřejmě nižší. Téměř 20 tisíc tun dřeva naloží odeslatelé ve stanici Rájec-Jestřebí, pomyslnou druhou příčku v nakládce dřeva zaujímá stanice Šebetov a třetí místo loni obsadila stanice Velká nad Veličkou. V Hlíně nedaleko Ivančic sídlí obchodní společnost Wood & Paper, jeden z celorepublikově nejvýznamnějších zákazníků ČD Cargo v přepravách dřeva.

Kombinovaná doprava má před sebou budoucnost

Provizorní kontejnerové překladiště ČSKD-INTRANSU bylo v Brně-Horních Heršpicích otevřeno v roce 1973, 15. října 1976 pak bylo aktivováno nové překladiště. Bohužel odklon od tuzemské kontejnerové dopravy v 90. letech spolu s poklesem přeprav do země bývalého Sovětského svazu znamenal výrazný pokles jednotek zmanipulovaných v brněnském překladišti a uzavření terminálu v roce 2004. Změnu přinesl až červenec 2008, kdy byla do obchodního rejstříku zapsána nová společnost Terminal Brno, a.s., s kapitálovou účastí ČD Cargo. V brněnském terminálu je ročně odbaveno téměř 400 vlaků se silničními návěsy LKW Walter, které sem od roku 2011 zajíždějí z Rostocku díky spolupráci s firmou ERS.

V závěru roku 2014 byly zahájeny přepravy bílého fosforu loženého ve speciálních tank kontejnerech. Ke koncovému zákazníkovi, kterým je Fosfa Břeclav, putují až z dalekého Kazachstánu. Mohly tak skončit přepravy v převážaných širokorozchodných vozech.

Důkazem toho, že vlaky ČD Cargo lze přepravovat různé zboží, jsou přepravy na vlečku Jaderné elektrárny Dukovany, která odbočuje ve stanici Rakšice. Přistavujeme na ní také vozy ložené těžkými transformátory. O tom, že ČD Cargo umí zajistit logistické služby na míru, zase svědčí realizace přeprav reklamních letádků z Břeclavi ložených ve vlastních vozech České pošty. Bohužel obsluha brněnského poštovního uzlu „po dráze“ byla ukončena, a to z důvodu jeho nenapojení na železnici.

MICHAL ROH