

Intermodální doprava nádržkových kontejnerů

Intermodální doprava obecně si během posledních let získává stále více příznivců. V období mezi „internetovou bublinou“ a počátkem finanční krize tato oblast zaznamenávala růst kolem 20 %. Docházelo k dynamickému rozvoji přístavních, železničních a terminálových zařízení a byly zaváděny nové linky a budovány nové skladové kapacity. Po začátku krize růst výrazně poklesl, ale brzy se vrátil ke stejné intenzivnímu vývoji. Tato čísla nesouvisejí pouze s někdy přehnaně zdůrazňovanými rozvíjejícími se trhy, ale také s tím, že v Evropě nabývá na síle „zelené myšlení“.

Ačkoli v důsledku finanční krize došlo k poklesu cen silniční dopravy (přebytek kapacit) a část nákladu se vrátila z intermodálních návěsů zpět na kamióny, žijeme v době, ve které význam intermodální dopravy – zvláště ve vnitrozemské dopravě – roste a s růstem ekonomiky bude opět rychle růst i poptávka.

S rostoucí poptávkou se objevuje i řada problémů. Evropská doprava (železniční a přímořská) rozšířila řadu rozměrů nádržkových kontejnerů o některé „podivné“ rozměry. Vedle standardních 20,30 a 40stopových se nyní používá cokoli v rozmezí 20–30' (pod názvem swap body/výměnná nástavba). U kontejnerů těchto neobvyklých rozměrů se můžeme setkat s řadou různých problémů (například chybějící kodifikace), ale lze říci, že technické potíže jsou víceméně stejné.

Velmi často dochází k těmto poškozením: praskliny v rámu (většinou velmi malých rozměrů, ale jedná se o velmi závažné poškození), koroze rámu,



Vážně poškozený plášť po příjezdu



Zrezivělý a popraskaný přední rám

poškození pláště, úniky, chybějící / špatně fungující zábradlí a žebříky. Zjištění těchto poškození vede k odmítnutí nakládky nebo převzetí na terminálu. To znamená, že kontejner musí být opraven a v nejhorším případě před opravou i přečerpán do nepoškozeného kontejneru. Pro všechny zúčastněné to znamená ztrátu času, peněz a problémy navíc.

V současnosti se často setkáváme s poškozenými kontejnery po příjezdu na terminál v místě určení. Jedná se téměř výhradně o proražené nebo protržené pláště. K poškození může dojít během manipulace na terminálu nebo i během železniční dopravy, a určit odpovědnost je obtížné. I když k poškození došlo během přepravy po železnici, dráha odmítne kontejner po vyprázdnění kvůli poškození přijmout. Kontejner tak musí být v každém případě opraven v místě určení zásilky.

Také na terminálech dochází k různým potížím. Pracovníci příjmu jsou obvykle velmi pečliví (a to je dobře!). Pokud zjistí chybějící tabulky nebo značky, může být kontejner jednoduše odmítnut. K odmítnutí mohou vést i chybějící nebo nesprávné nálepky, i když ve většině případů je možno nálepky na terminálu za poplatek doplnit. Ve srovnání s opravdovým poškozením se nejedná o nic vážného, ale způsobuje to zdržení, jemuž se lze vyhnout.

Co můžeme udělat, abychom se těmto problémům vyhnuli a vytvořili pro lidi pracující s kontejnery bezpečné prostředí? Klíčovou osobou, která vyzvedává kontejner, je řidič. Ten provádí kontrolu a hlásí (podle jeho názoru) závažná poškození terminálů a sepisuje protokol. Pokud je to možné, vyfotografuje poškození mobilním telefonem a fotografie pošle odpovědné osobě s žádostí o další instrukce. Právě řidič musí odhadnout, zda může kontejner představovat riziko nebo zda stačí o poškození informovat a opravit ho později. Pomoci může i terminál a informovat řidiče o stávajícím / novém poškození a pomoci sepsat případný protokol.

Před nakládkou nebezpečného nákladu je většinou prováděna vakuová zkouška prověřující těsnost spodního ventilu. V místě nakládky se také někdy kontrolují těsnící spoje. Pokud tato kontrola není provedena personálem nakládky, je opět na



Silná koroze



Zohýbané a popraskané zábradlí

řidiči, aby vizuálně zkontroloval stav spojů a spodního ventilu a předešel tak problémům. Je také důležité zkontrolovat vnitřek kontejneru (tam, kde je to možné), zvláště pokud dorazí po čištění, a zjistit přítomnost nečistot nebo vlhkosti. Po naložení je nejdůležitější kontejner zaplombovat (odpovědnost nesou pracovníci nakládky a řidiči). Pokud to není provedeno řádně a v přepravních dokladech nejsou uvedena čísla plomb, nemusí být kontejner vyprázdněn a může být poslán zpět.

U nebezpečného nákladu je důležité, aby byl kontejner řádně označen nálepkami v souladu s příslušnou legislativou. To pro silniční a železniční dopravu znamená ADR-RID a pro námořní dopravu IMDG kód. Upozorňuji, že nálepky podle jednotlivých předpisů se liší, přičemž je povoleno přepravovat kontejner označený nálepkami podle IMDG po silnici a železnici (po námořní přepravě).

Po vyprázdnění kontejneru je řidič povinen řádně uzavřít všechny ventily (pokud cisterna odjíždí nevyčištěná) a zkontrolovat, že jsou zajištěna všechna zábradlí, víka a pohyblivé prvky, aby se během dopravy nemohly uvolnit a ulomit.

Je zřejmé, že pro zajištění bezproblémového a bezpečného průběhu přepravy je potřeba mít řádně vyškoleného a zodpovědného řidiče. Aby se předešlo problémům, musí být ovšem vyškoleni a správně postupovat všichni, kdo se podílí na přepravním řetězci (silnice-železnice-moře-železnice-silnice).

Různá poškození nicméně tvoří součást tohoto procesu. Pokud jsou správně identifikována a odhadnuta, ušetří si všichni účastníci řetězce náklady i problémy a intermodální doprava se stane ještě spolehlivější, než je dnes. ■

Alexander Pfeiffer
Lauterbach Speditions-GmbH

Intermodal Transport of Tank Containers

Frequent problems, safety issues and solutions

Intermodal traffic in general has gained increased recognition during the last years. The years following the "dotcom-bubble-burst" to the financial crisis were marked with growth rates within that area of roughly 20%. Port, train and terminal capabilities were bursting and new lanes and storage capacities were built. After the financial crisis the growth slowed down remarkably, but just to pick up afterwards with the same intensity.

Even though, due to the financial crisis, the traffic on the road became cheaper and therefore a lot of traffic was switched again away from intermodal, we are in a period where this transport type especially for land-bound traffic (within the geographical Europe) becomes more relevant and as soon as the economy gains speed the demand increases rapidly.

Wherever demand is growing more problems occur. European transport (rail and short sea) expanded the range of tankcontainer (TC) sizes to "odd" ones. Besides the regular 20,30 and 40' (just for bulk tanks) there's now used almost everything in between the 20-30' (named: Swap Bodies) range. Those containers may experience more difficulties (e.g. missing codification) but generally speaking the problems are more or less the same.

Very common damages are: cracks within the frame (mostly very small but it's a severe damage), corroded frames, damaged claddings, leakages, missing/malfunctioning handrails and ladders. All these damages named will lead to a denial of loading or take over at the terminal.

What we are currently experiencing are damages upon arrival at the destination terminal. Those damages involve cut or ripped off claddings.

Problems of a different type occur at the terminals. The check-in staff is regularly very precise (which is good!). If they find plates or markings missing a container is denied easily. Missing labels or improper labelling can as well lead to a denial, whereas in most cases labels will be applied at the terminal for an extra fee.

What can be done to avoid those things and

create a safe environment for the people who work with containers? It is mainly the driver who picks the container up. The terminal can help as well.

Before the loading of dangerous goods takes place mostly a vacuum test will be performed to assure the tightness of the bottom valve. It's also important to check the container inside. After loading it's mostly important to have the container sealed.

For dangerous goods it is important to have the container properly labelled. As it can be seen, it takes a proper trained and responsible driver to assure a smooth and safe transport flow. Nevertheless it's everybody within the chain that needs to be trained and acting accordingly to avoid problems.

Damages are more or less part of the work. If these are identified and estimated the right way it'll save costs and "headaches" for everyone in the chain and makes the intermodal transport even more reliable than it already is. ■

Alexander Pfeiffer
Lauterbach Speditions-GmbH
(abbreviated)

TRELLEBORG TOTAL SOLUTIONS



Kompletní nabídka kolových systémů pro manipulační techniku

Superelastické pneumatiky: Bergougnan, Rota, Monarch, Orca

Obruče: Monarch

Vzdušnicové pneumatiky: T900, TR900, T800

Pneumatiky pro smykem řízené nakladače: SK900



Trelleborg Praha s.r.o.
Toužimská 720, 19900 Praha 9 - Letňany

Tel: 230234751, 283842593 Fax: 283841699
www.trelleborg.com/wheelsystems