

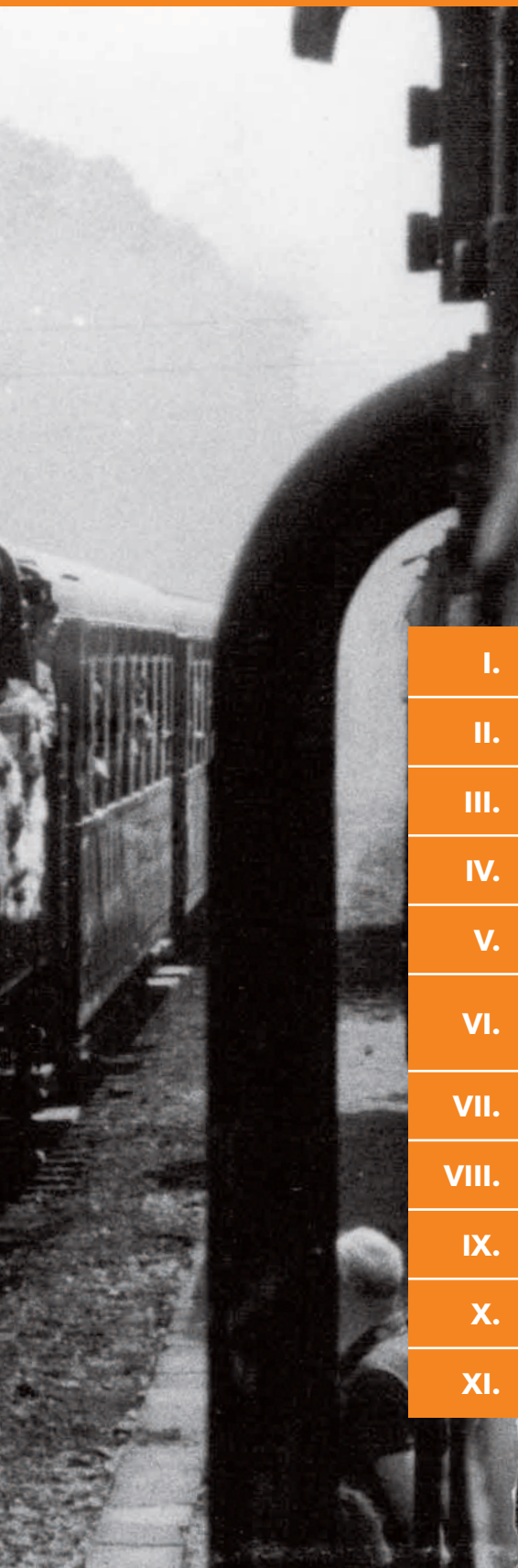


**LET ZKUŠENOSTÍ
V DOPRAVĚ
A LOGISTICE**





Slavnostně vyzdobená lokomotiva při
oslavě 120 let provozu na Báňské dráze
v roce 1983



	O kráse toho, co není vidět	5
	Na úvod	6
I.	Zrození uhelných drah	10
II.	Báňská dráha	12
III.	Od zestátnění k OKD	16
IV.	Nastupuje OKR - Doprava	18
V.	OKD, Doprava - staronový hráč na trhu	24
VI.	Mezinárodní zasílatelství a obchod v novém Československu	34
VII.	Předchůdci Čechofrachtu	36
VIII.	S Čechofrachtem do celého světa	40
IX.	Kvalita zavazuje	44
X.	AWT - pokračování tradice	50
XI.	Vstříc budoucnosti	56





O kráse toho, co není vidět

Vážení čtenáři,

historické publikace se obvykle píšou o tom, co lidi fascinuje. Nejčastěji to bývají hmatatelné věci, které si čtenáři dokážou velmi dobře představit – třeba historie sportovních automobilů. Nebo naopak věci, které fascinují proto, že si je nikdo představit neumí – řekněme historie počítačů nebo internetu.

Přiznejme si, že doprava, nota bene nákladní, má v tomto určitou nevýhodu. Lidé obvykle nepřemýšlejí, jak se k nim dostaly předměty okolo nich ani jaké vzdálenosti musely překonat suroviny potřebné k výrobě zmíněných automobilů nebo elektrické energie nezbytné například pro zapnutí toho počítače.

Nákladní doprava zůstává ve stínu. Odvádí černou práci, zaměstnává jen v Evropě zhruba sedm milionů lidí a moderní společnost by bez ní zůstala zcela paralyzována. Lidé si s ní však obvykle nespojují své sny a zhmotní se jim nanejvýš v romantické podobě krásných lokomotiv nebo velkých námořních lodí, v horším případě v podobě kolony kamionů na dálnici.

Rozhodli jsme se vás proto přesvědčit, že i přesto je nákladní doprava, spedice a logistika v řadě ohledů fascinující svět. Sami jsme jeho součástí už 60 let, což

je téměř délka lidského života. A to už je dobrý důvod k bilancování.

Když jsme procházeli naše archivy, uvědomili jsme si jednu podstatnou věc. Nákladní doprava se za poslední desetiletí velmi změnila a společnosti, ze kterých jsme vznikli, byly nejen součástí těchto změn, ale velmi často i jejich motorem. Ať již se jednalo o rozvoj kontejnerů v 60. letech nebo kombinované dopravy o 40 let později.

S úctou a respektem proto na následujících symbolických 60 stranách připomínáme zásluhy několika generací lidí před námi, bez kterých bychom dnes nikdy nemohli být tak daleko.

Tato kniha však nemá být pouze spokojeným ohlédnutím do minulosti. Měla by nám připomínat, jak důležité je být u nových trendů a umět se orientovat v tom, co přichází. Jak říká klasik: Budoucnost již není, co bývala. Svět se mění a naší ambicí není se pouze měnit s ním, ale být iniciátory a spolutvůrci těchto změn.

Přeji vám příjemné čtení.

Pierre Timmermans
generální ředitel

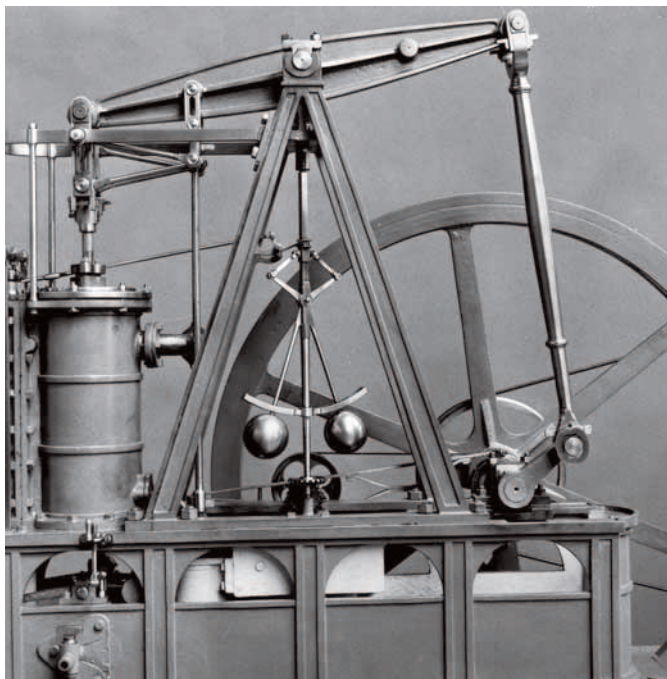
Na úvod

Doprava ovlivnila běh dějin výrazněji než kterékoliv jiné odvětví techniky. Přemísťování a přeprava předmětů z místa na místo provází lidstvo od jeho prvopočátků. Již před 8 000 lety začali lidé využívat k dopravě vodní plochy a toky, což dokládají archeologické nálezy vydlabaných kmenů stromů. Lidé plavbu stále zdokonalovali a ve starověku již panoval čilý obchodní ruch nejen v rámci Středozevního moře, ale v podstatě ve všech tehdy prosperujících civilizačních centrech a jejich perifériích. **Kolo**, jeden z nejvýznamnějších lidských vynálezů, se na scénu dějin dostává mnohem později, zhruba před 4 000 lety, ve starém Sumeru. Postupem času se jak plavidla, tak využití kola technicky zdokonalovaly. Přesto ale po dlouhá staletí sloužila k pohonu plavidel buď síla větru, nebo lidských paží, kdežto vozy byly závislé na využití tažného dobytka a koní.

Zásadní zlom pro dějiny dopravy ale představuje až vynález **parního stroje** – poprvé v historii nebyl pohyb dopravních prostředků závislý na přírodních silách, pažích člověka ani využití tažné síly zvířat. Vynález

Angličana Jamese Watta z roku 1765 se stal na více než sto let univerzálním pohonem samohybů. Ruku v ruce se stále masovějším využitím **železnice** se od poloviny 18. století do 20. let 19. století zdokonalovalo využití kola a kolejnice do podoby, kterou v zásadě používáme dodnes. Teprve železnice umožnila přepravu velkého objemu zboží po souši za cenu, která byla přijatelná i u velkoobjemových přeprav surovin – především uhlí. Od 30. let 19. století se začala budovat síť parostrojních železnic i na našem území. Tak v roce 1847 dorazila železnice i na Ostravsko a výrazně zjednodušila přístup k tmnějším uhelným zdrojům a jejich ekonomickému využití.

Dalším milníkem v dějinách dopravy byl bezpochyby „vynález“ **automobilu**, za jehož otce je uznáván Karl Benz. V roce 1885 v Mannheimu postavil a veřejnosti předvedl svou první motorovou tříkolku, na niž si 29. ledna 1886 podal žádost o patent, který ihned obdržel. Tento patent pod číslem DRP 37435 je dnes považován za „rodný list automobilu“. Tímto krůčkem nastoupil automobil svou vítěznou cestu lidskými dějinami. Benz ale samozřejmě zdaleka nebyl jediný a nebyl ani první. Měl celou řadu předchůdců



Parní stroj J. Watta



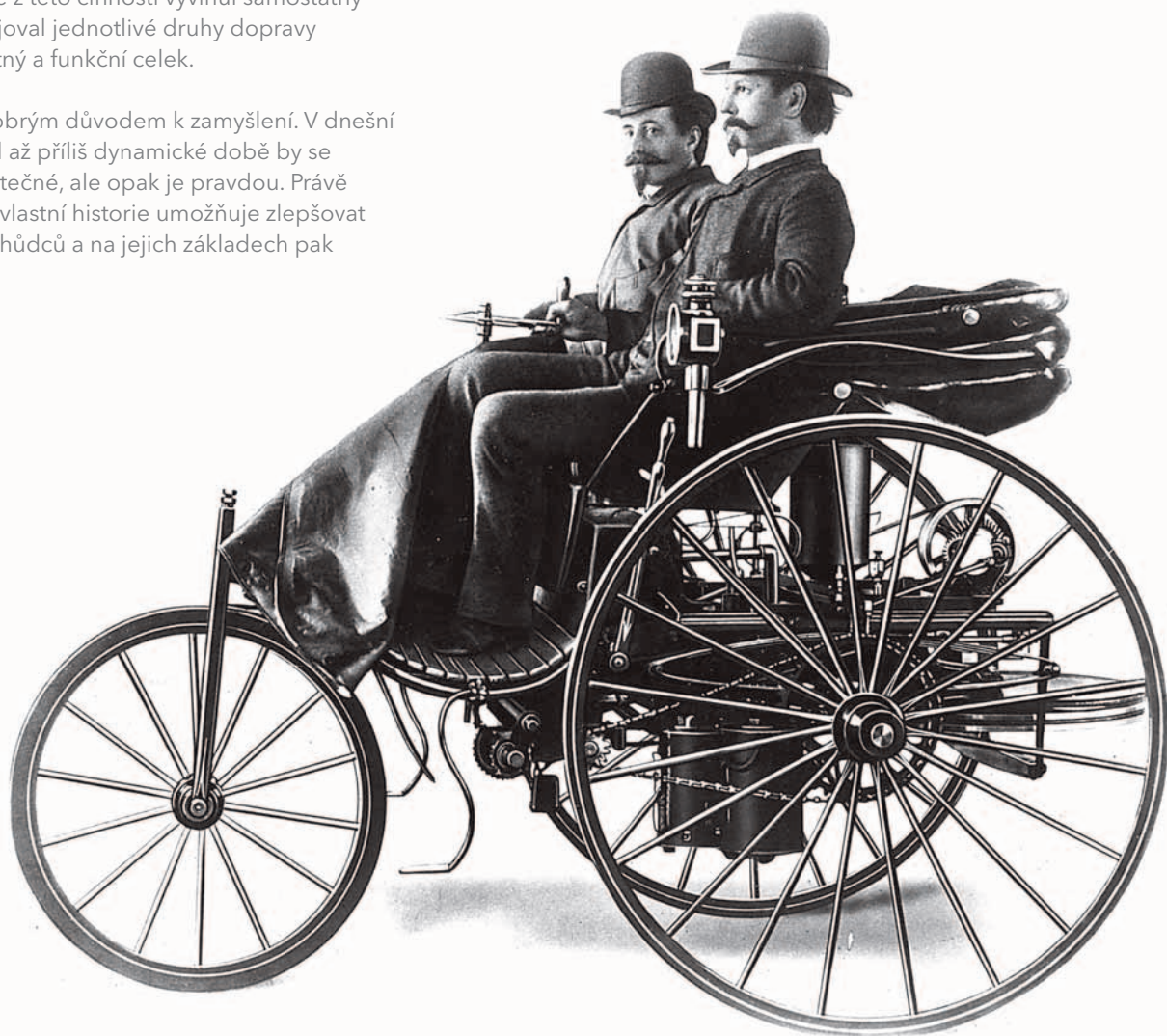
K. Benz

i současníků a vynález automobilu byl dlouhým procesem experimentování, pokusů i omylů, ale samozřejmě také nepochybných úspěchů. Ovšem fenomén automobilu musel „uzrát“ v čase. Je logické, že ve své použitelné formě nastoupil automobil svou cestu v době, kdy se použitelné technologie, technické znalosti a samotná industrializace začaly rozvíjet nebyvalou měrou, nesrovnatelnou s čímkoliv v dosavadních lidských dějinách.

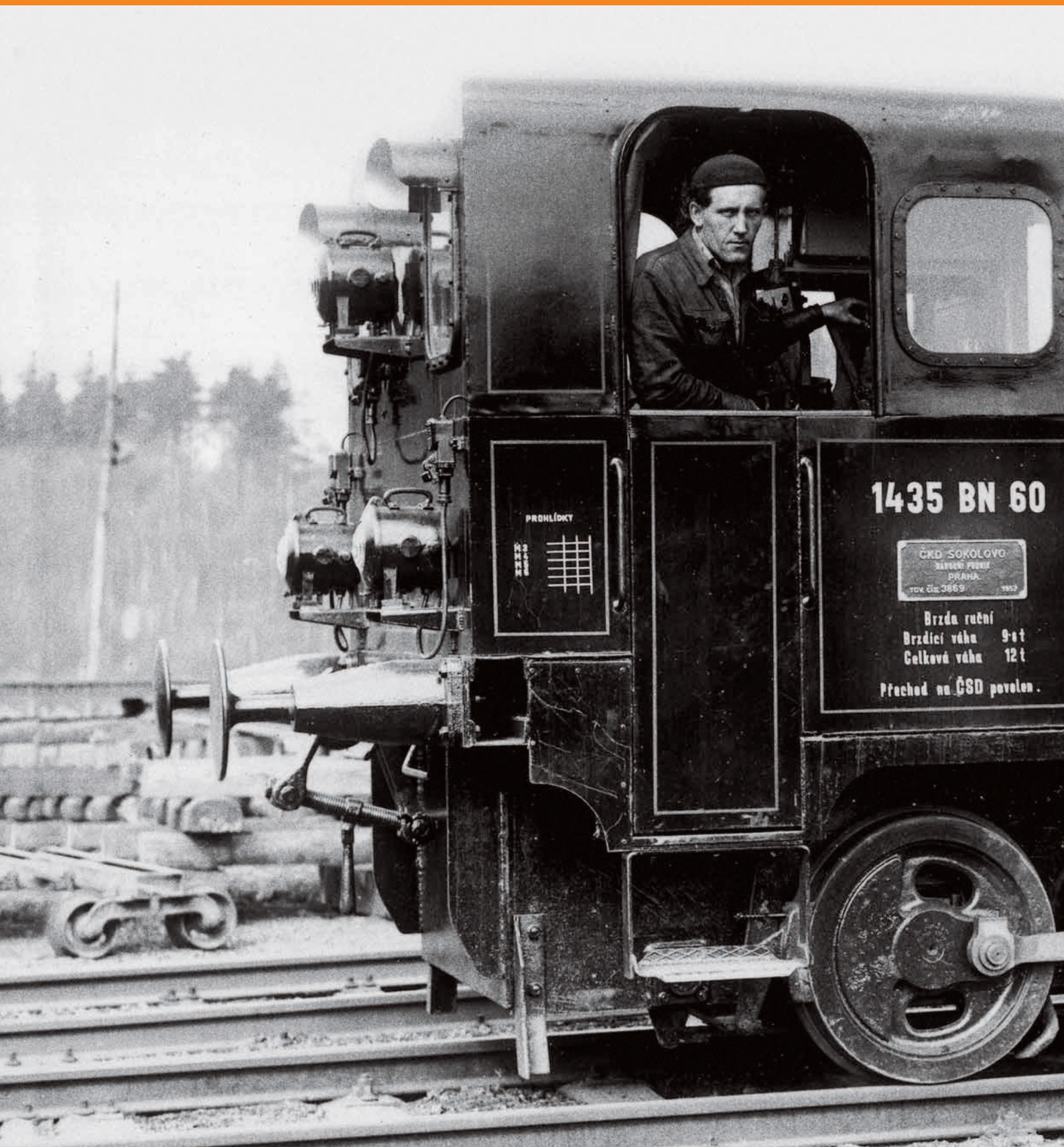
Zároveň s novými možnostmi přepravy po železnici a posléze, s nástupem automobilu, po silničních komunikacích, zdokonalilo se i podnikání v oboru **spedice**. Z počátku se této činnosti věnovaly především samotné železniční správy a jednotlivá rejdařství. Postupem doby se z této činnosti vyvinul samostatný obor, který propojoval jednotlivé druhy dopravy v logisticky jednotný a funkční celek.

Každé výročí je dobrým důvodem k zamyšlení. V dnešní uspěchané a snad až příliš dynamické době by se to mohlo zdát zbytečné, ale opak je pravdou. Právě poznání a znalost vlastní historie umožňuje zlepšovat dovednosti předchůdců a na jejich základech pak

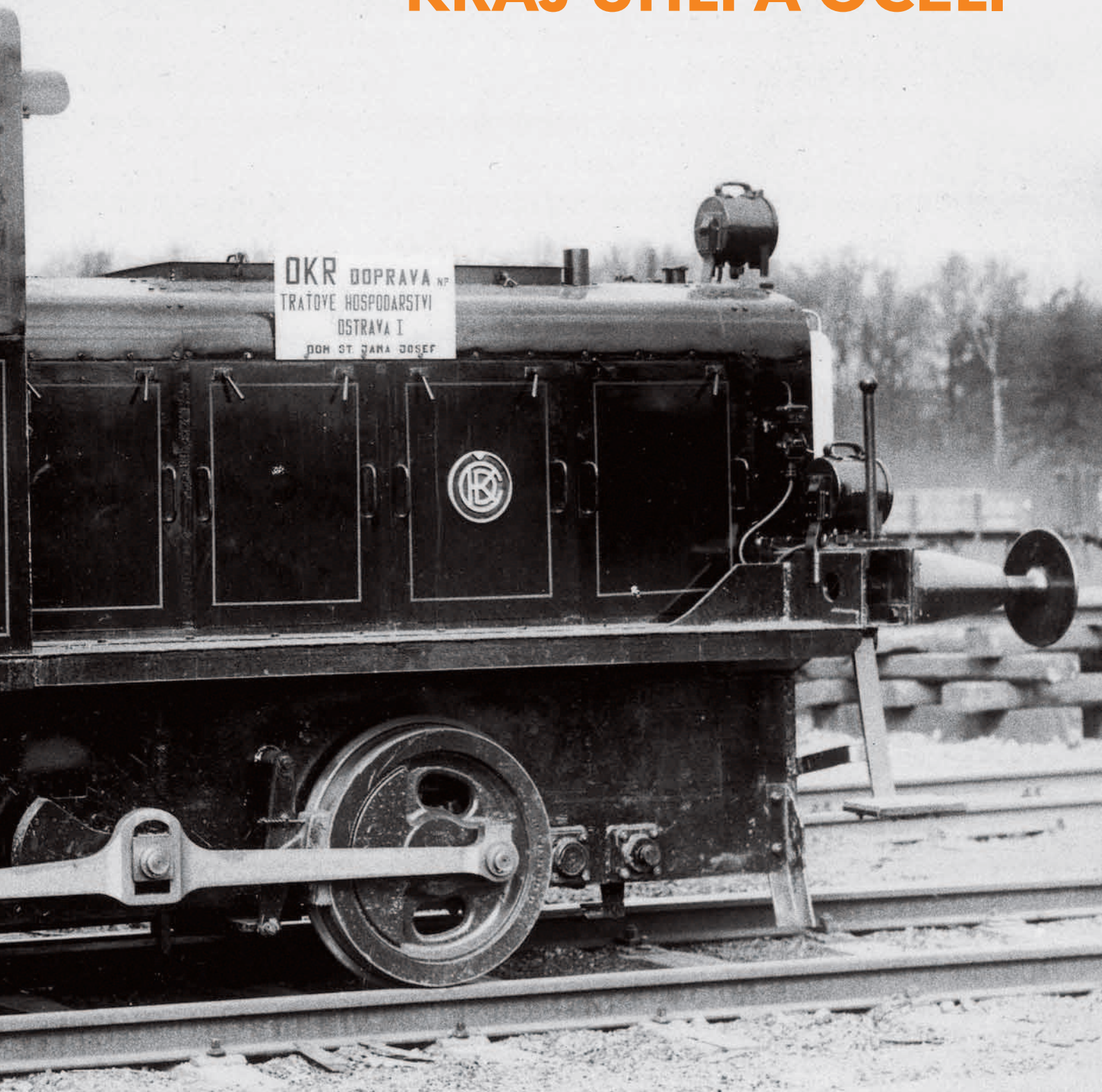
budovat budoucnost. Není proto náhodou, že se skupina AWT hrdě hlásí k odkazu firem OKD, Doprava a Čechofracht, jejichž historie se začala psát právě před šedesáti lety. V oblasti dopravy se léty prověřené kontakty a dovednosti cení možná ještě více než v jiných odvětvích podnikání. I obě výše jmenované firmy měly své předchůdce, prošly zajímavým vývojem, jenž nekončí, ale naopak pod značkou AWT pokračuje vstříc budoucnosti. A právě po této linii se vydává publikace, kterou držíte v rukou a která si předsevzala ve zkratce vám přiblížit tradici, jež zavazuje a inspiruje zároveň.

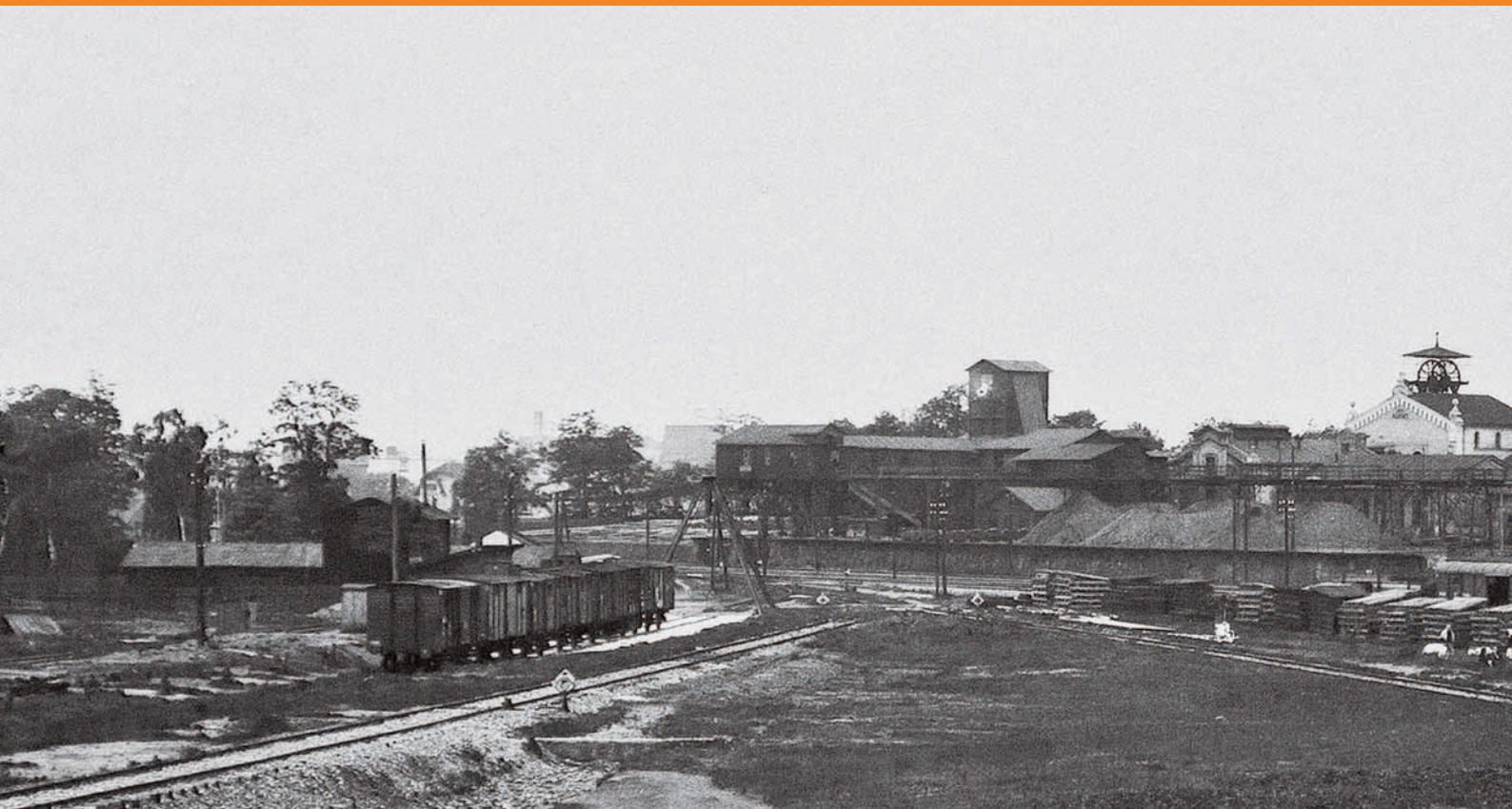


Benzova tříkolka



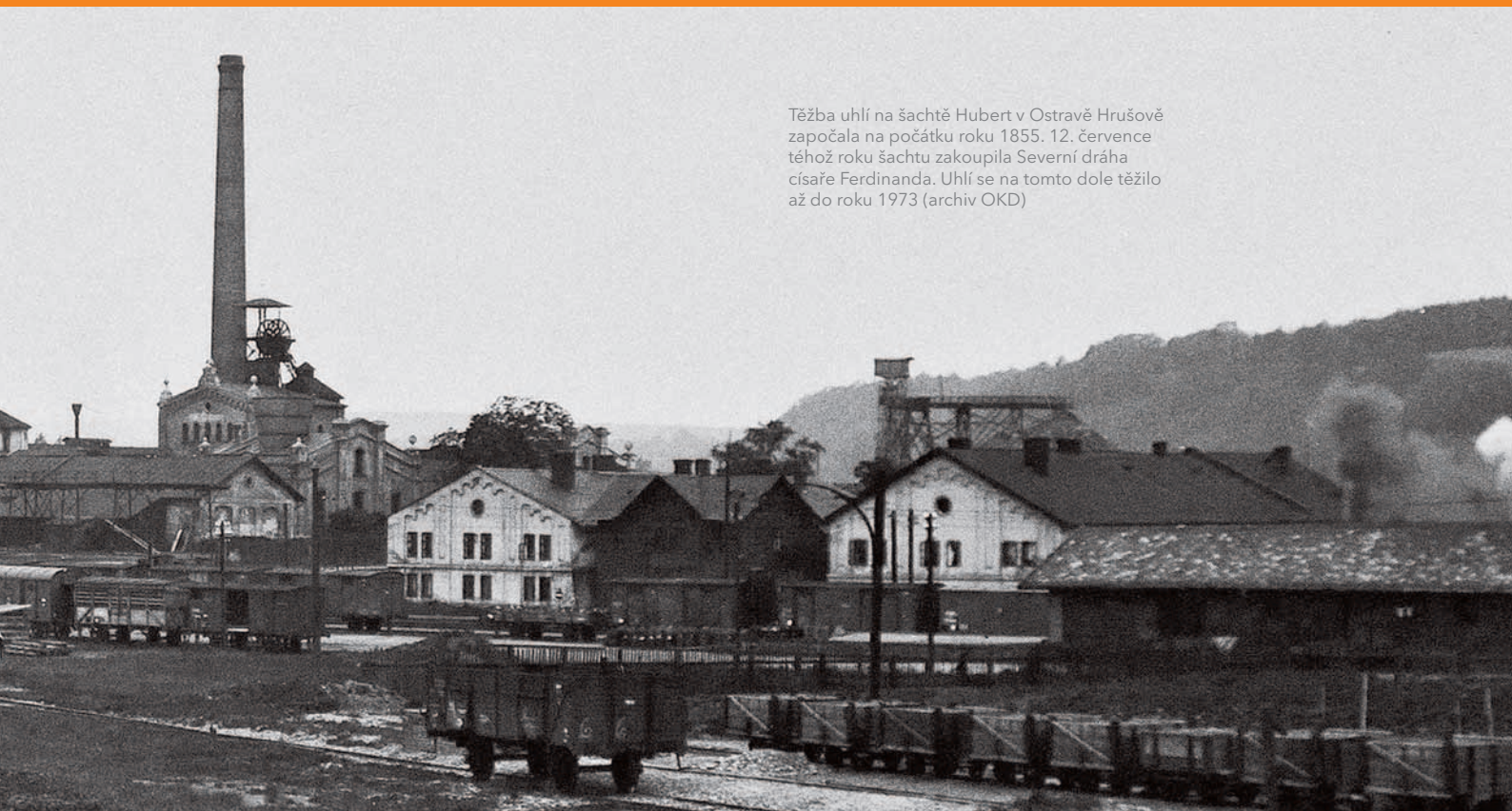
KRAJ UHLÍ A OCELI





I.

ZROZENÍ UHELNÝCH DRAH



Těžba uhlí na šachtě Hubert v Ostravě Hrušově započala na počátku roku 1855. 12. července téhož roku šachtu zakoupila Severní dráha císaře Ferdinanda. Uhlí se na tomto dole těžilo až do roku 1973 (archiv OKD)

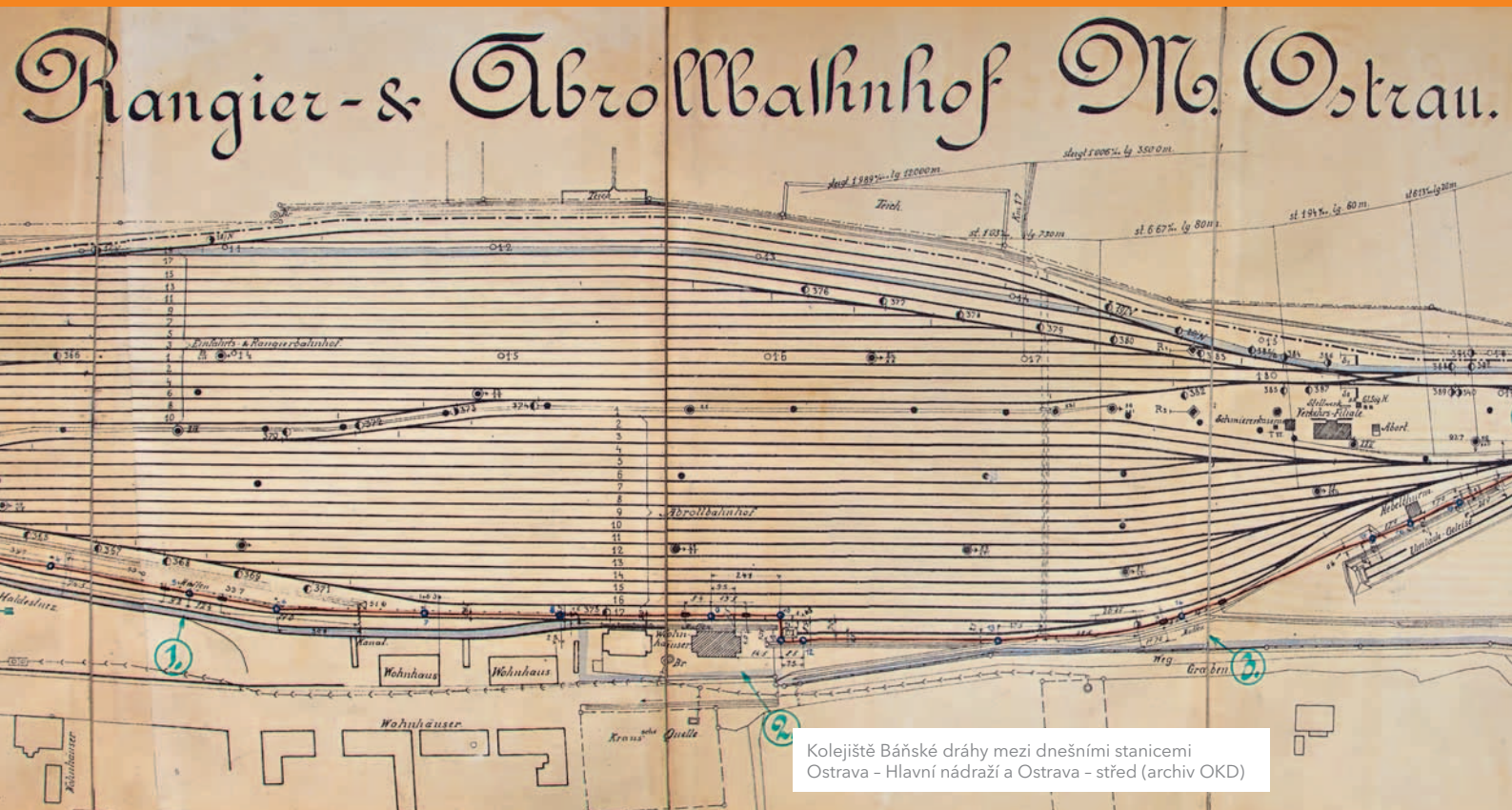
Historie dopravy uhlí na Ostravsku sahá do poloviny 19. století. V té době sice železniční síť umožňovala volný a relativně levný transport uhlí na domácí i mezinárodní trhy, ale jako problém se ukázala doprava uhlí z jednotlivých ostravských dolů k hlavním železničním tratím. Dodávky uhlí byly závislé na mnoha okolnostech – od špatného stavu silnic přes zdánlivě nesouvisející potřeby zemědělského sektoru (majitelé potahů je pro převoz uhlí mohli pronajímat pouze tehdy, když neprobíhaly sezónní zemědělské práce) po malou kapacitu povozů, nutnost ruční nakládky na povozy a následné překládky uhlí z povozů na železniční vagóny. Všechny tyto faktory ostravské uhlí neúnosně prodražovaly, takže nebylo schopno konkurovat uhlí z Pruska, které bylo již od 1. září 1848 napojeno na rakouskou železniční síť spojovací tratí z Bohumína do pruského Annaberku (dnešní Čačupki

v Polsku). Většina ostravských dolů se nacházela v okruhu dvou hodin cesty od tehdejších překladišť, která byla vybudována v Přívoze, Bohumíně, Petrovicích a v Hrušově. Právě překladiště v Hrušově, s ročním objemem 200 000 tun přeloženého uhlí v celkové hodnotě 1,5 mil. zlatých, se stalo v 50. a 60. letech 19. století největším uhelným překladištěm v Habsburské monarchii.



II.

BÁŇSKÁ DRÁHA



Kvůli vyřešení komplikované situace s transportem uhlí vyzvala Obchodní a živnostenská komora v Opavě společnost **Severní dráhy císaře Ferdinanda** (SDCF) k výstavbě železniční odbočky k dolům na Ostravsku. SDCF se této finančně náročné akci bránila, ale změnila názor ve chvíli, kdy se stala vlastníkem ostravských dolů.

Základem Báňské dráhy se stala železniční vlečka vedoucí z dnešního nádraží Ostrava - Hlavní nádraží (tehdy Ostrava - Přívoz) do Vítkovických železáren, s odbočkou k jámě Karolina. SDCF trať od Vítkovických železáren 1. května 1861 odkoupila a navázala na ní výstavbou trati z dnešního nádraží Ostrava - střed (tehdy železniční stanice Moravská Ostrava - Vítkovice).

Z ní vedla kmenová trať k dolům v Michálkovicích s šesti odbočkami. Takto vznikla téměř 10,5 km dlouhá trať nazvaná Báňská dráha, která byla v celé délce zprovozněna s největší pravděpodobností 3. ledna 1863. Jen v období výstavby uhelných drah stoupla těžba uhlí v českých zemích pětapůlkrát.

Provozní potřeby Vítkovických železáren vedly záhy k výstavbě další trati, a to z Michálkovic k jámě Bettina v Doubravě, s odbočkami k jámám Eleonora a Stará strojová v Orlové, až ke Košicko-bohumínské dráze, čímž byl ostravský revír napojen na již vybudovanou a konsolidovanou železniční síť. Trať byla předána do provozu 12. září 1870 a SDCF ji odkoupila v roce 1886 jakožto prodloužení stávající Báňské dráhy.

Provoz na dráze díky stále se zvyšujícímu objemu těžby dále narůstal a jednotlivé odbočky bylo třeba přizpůsobovat měnícím se potřebám trhu, těžby a průmyslu. V roce 1905 Báňská dráha dosahovala délky více než 34 km. Některé její úseky bylo nutné již dříve, vzhledem ke stále vzrůstající hustotě provozu, zdvojkolejnit, což byl trend pro několik následujících

desetiletí. Tak v roce 1880 přibyla druhá kolej mezi stanicemi Moravská Ostrava – Vítkovice a Salm nebo v první polovině 40. let 20. století druhá kolej mezi stanicí Salm a Josefovou jámou. Problémy s propustností tratě mezi stanicemi Ostrava – Přívoz a Vítkovice, kde nebyla vystavěna druhá kolej, řešila Báňská dráha pronájmem souběžně vedoucí koleje Ostravsko-frýdlantské dráhy.



Železniční stanice Doubrava na přelomu 19. a 20. století. Na kolejišti tehdejší typické vagóny pro přepravu uhlí (archiv OKD)



Oprava kolejí Báňské dráhy před I. světovou válkou (archiv OKD)



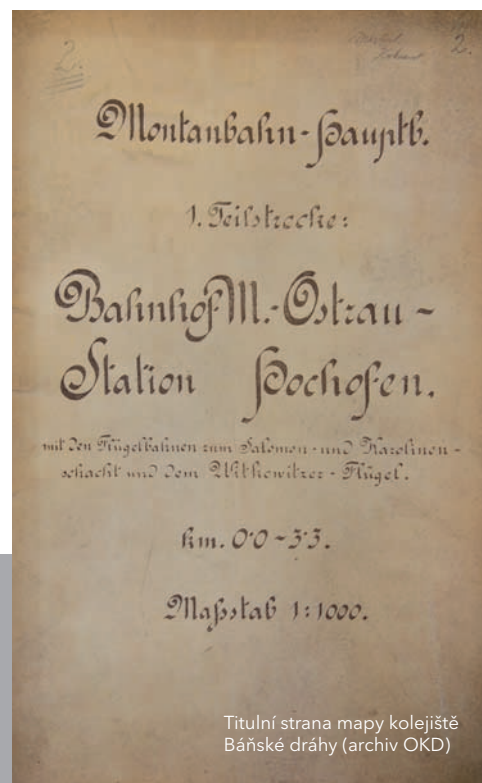
Třídírna uhlí na šachtě Hubert s nádvořím nakládky uhlí (archiv OKD)



Lokomotiva 514.009 (archiv J. Bék)

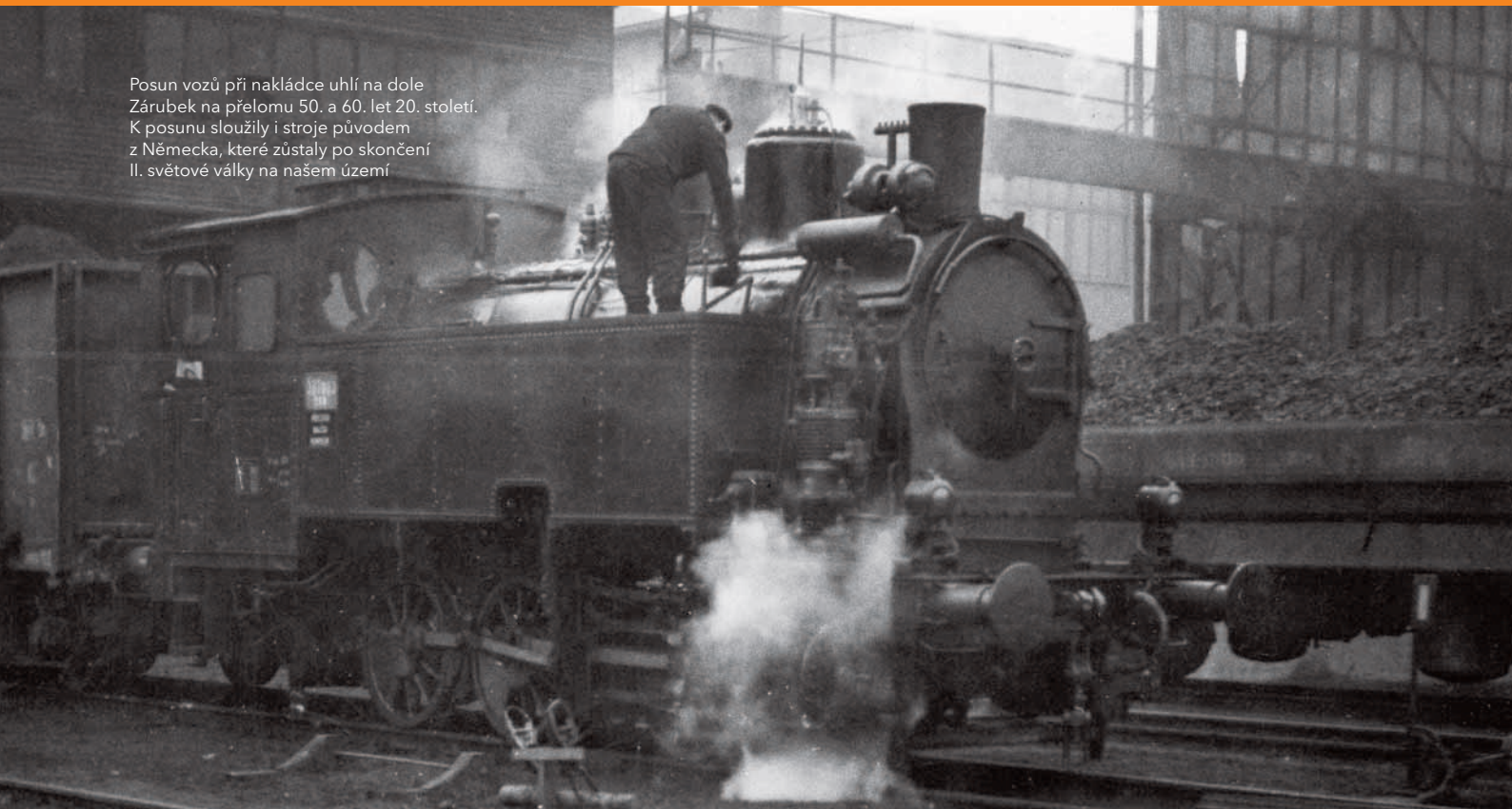
1886

SDCF odkoupila od Vítkovických železáren trať z Michálkovic k jámě Bettina v Doubravě, s odbočkami k jámám Eleonora a Stará strojová v Orlové. Báňská dráha se tak připojila na významnou Košicko-bohumínskou dráhu.



Titulní strana mapy kolejíště Báňské dráhy (archiv OKD)

Posun vozů při nakládce uhlí na dole
Zárubek na přelomu 50. a 60. let 20. století.
K posunu sloužily i stroje původem
z Německa, které zůstaly po skončení
II. světové války na našem území



III.

OD ZESTÁTNĚNÍ K OKD

1906

Hlavní tratě SDCF byly zestátněny. Společnosti zůstaly v majetku doly a Báňská dráha, provoz na ní však převzal stát na její účet.

1927

Severní dráha Ferdinandova se v zájmu racionalizace rozhodla k návratu k původní organizaci provozu a pořídila si pro Báňskou dráhu nové lokomotivy řady 514.0, aby nemusela platit za využívání strojů Čs. státních drah.

1942

Nárůst dopravy uhlí během války si vynutil stavbu druhé koleje mezi stanicí Salm a Josefovou jámou.

ZAJÍMAVOST

V roce 1927 si SDCF objednala pro Báňskou dráhu devět nových lokomotiv, které byly označeny řadou 514.001 až 009. Stroje vyrobila lokomotivka První českomoravské továrny na stroje v Praze Libni, jak zněl její oficiální název. Další tři stroje stejného typu dodala libeňská lokomotivka v roce 1930 již pod značkou ČKD. Byly to lokomotivy na svou dobu moderní. Měly výkon až 750 koní s možností přetížení. Na rovině uvezly vlak o hmotnosti 1 600 tun rychlostí 38 km/h.

Po zestátnění železniční sítě SDCF roku 1906 zůstaly společnosti její doly na Ostravsku, včetně Báňské dráhy. Provoz na ní však zajišťovaly Rakouské státní dráhy na účet společnosti. Zavedený systém nadále fungoval i po vzniku Československé republiky v říjnu roku 1918 až do okupace. Pouze Rakouské státní dráhy byly nahrazeny nově vzniklými Československými státními drahami (ČSD).

Po skončení druhé světové války byl na našich železnicích urychleně obnoven osobní, a hlavně nákladní provoz. Ruku v ruce s tím musela být na celém území republiky zahájena intenzivní obnova válkou poškozeného železničního svršku. Opravit a uvést do provozuschopného stavu potřebovalo i 350 kilometrů zdevastovaných revírních tratí a kolejíšť, pro náš průmysl

životně důležitých. V rámci znárodnění těžkého průmyslu 24. října 1945 vznikl na Ostravsku národní podnik **Ostravsko-karvinské kamenouhelné doly Ostrava (OKD)**, do něhož byly k 1. lednu 1946 integrovány znárodněné doly a koksovny. Dráha sloužící výhradně pro potřebu uhelných dolů byla jako součást důlního podniku SDF znárodněna podle dekretu č. 100/1945 Sb.



Garáže, dílny a nákladní automobily
podniku OKR - Doprava v 60. letech
20. století (středisko Ostrava - Muglinov)

IV.

NASTUPUJE OKR - DOPRAVA



Logo OKR - Doprava používané mezi
1. lednem 1952 a 31. prosincem 1988

Původní Báňské dráhy se dotklo především včlenění jejích tratí mezi dnešními stanicemi Ostrava – Hlavní nádraží a Ostrava – střed do sítě Československých státních drah. Báňská dráha a jednotlivá vlečková kolejiště dolů pak byly mezi léty 1953 až 1957 postupně včleněny do specializovaného útvaru OKD, který byl pod názvem **Ostravskokarvinský revír, doprava (OKR - Doprava)** založen dekretem ministerstva paliv a energetiky z 1. ledna 1952, a to zpětně ke dni 31. prosince 1951. Tento podnik vznikl za tím účelem, aby organizačně i odborně pečoval o správu a údržbu revírních tratí a hlavně provozoval na Báňské dráze železniční dopravu, včetně řešení všech smluvních i ostatních vazeb ve vztahu k ČSD i ostatním subjektům.

Na nový podnik tak přešla zároveň povinnost údržby a oprav revírních železničních tratí. Předmět podnikání

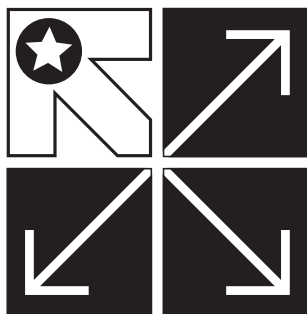
byl ustavujícím dekretem rozšířen i o zajištění provozu osobní a nákladní automobilové dopravy v rámci celých OKD. Veškerý revírní automobilní park pak podnik postupně převzal do roku 1955.

Počátkem 60. let převzal podnik centrální odval Zárubek, přičemž v místě zajišťoval železniční provoz a odvalování důlních hlušín. Od roku 1962 se začal věnovat také zemním pracím spojeným s rekultivacemi skládek a hald v Ostravsko-karvinské oblasti. První přepravní aktivitou mimo revírní oblast pak bylo od roku 1972 zajištění provozu na vlečce elektrárny v Dětmovicích.

OKR - Doprava se stal správcem cca 350 km tratí s téměř 1 100 výhybkami. Provoz na stávajících důlních vlečkách si sice přes zastřešení podnikem OKR - Doprava i nadále zabezpečovaly jednotlivé důlní a koksárenské závody stejně jako dosud, ale na všech nově budovaných

lokalitách již provoz zajišťovala svými náležitostmi a pracovníky výhradně OKR - Doprava. Postupně byla od roku 1962 tato praxe zavedena na dolech **9. květen, ČSM, Paskov, Staříč** a **Darkov**, mezi léty 1976 až 1980 pak OKR - Doprava postupně převzala provozování vleček i na všech zbývajících dolech a koksovnách.

Přesto bylo i nadále nutné část vnitrorevírních přeprav realizovat po síti ČSD. Tyto přepravy původně zajišťovaly ČSD, tato forma spolupráce se však pro neoperativnost a přílišnou administrativní náročnost ve vztahu k potřebám revíru neosvědčila. Proto zmíněné přepravy převzala OKR - Doprava, zpočátku na základě dvoustranných dohod s ČSD. První samostatné přepravy plně v režii OKR - Doprava po některých tratích ČSD v rámci ostravské aglomerace, byť zatím přesně vymezených ministerstvem dopravy, se udály v roce 1982. Tento rok se tak stal jak pro OKR - Dopravu, tak pro provoz na našich poválečných železnicích přelomovým.



OKR - DOPRAVA

Logo OKR - Doprava používané mezi 1. lednem 1989 a 31. prosincem 1993

OKR - Doprava má na svém kontě ještě jeden primát. V rámci silniční dopravy začala jako první u nás od roku 1987 zavádět do provozu automobily na zemní plyn. V tomto roce zahájila provoz první plnicí stanice zemního plynu v Horní Suché.

MINISTERSTVO PALIV A ENERGETIKY

Ministerstvo paliv a energetiky, Praha II, Lázarská ulice č. 7

SZ	Glas	Ref.	Polymy
Datum dne		Přílohy	
Přílohy		Výtisk	

Ostravskokarvinský revír,
doprava,
národní podnik,
Ostrava.

Vše správa analyzáte dne: 122-141-DrKl/Bo Praha, 1. dubna 1952
Vše: Dr. Klíma/Bo Strana: 208

— Zřízení národního podniku Ostravskokarvinský revír, doprava.

Podle § 4 odst. 1 zákona č. 103/1950 Sb., o národních podnikch průmyslových, zřizují po dohodě s ministrem financí ke dni 31. prosince 1951 národní podnik, jemuž určují název, předmět podnikání a sídlo takto:

A/ Název: Ostravskokarvinský revír, doprava, národní podnik.
B/ Předmět podnikání: Řízení, koordinace a kontrola kolejové dopravy podniků v kombinátu ostravskokarvinských dolů po báňských vlečkách, provoz osobní i nákladní automobilové dopravy v rozsahu, určeném ředitelem kombinátu.
C/ Sídlo: Ostrava.
D/ Ostravskokarvinský revír, doprava, národní podnik se podřizuje kombinátu ostravskokarvinských dolů.
E/ Podle § 42 odst. 2 zákona č. 103/1950 Sb. vyčleňují ke dni 31. prosince 1951 z majetku Ostravskokarvinských dolů, národního podniku báňskou vlečku z Ostravy-Vítkovic do Doubravy se všemi křídly, jakož i ostatní vlečky Ostravskokarvinských dolů až k hranici závodní vjezdové sítě předávkových kolejí na závoděch, stávkách osobní, nákladní a autobusové dopravy v Ostravě na jímě Jindřich, u kopcovny Karoliny a dále ve Slezské Ostravě, v Orlové a v Havířově a začleňují je v dohodě s ministrem financí k témuž dni do národního podniku Ostravskokarvinský revír, doprava.
F/ Ostravskokarvinský revír, doprava, národní podnik vstupuje dnem 31. prosince 1951 v závazky, které jsou částí hospodářského příslušenství majetku uvedeného v odd. E.
G/ Rozsah hospodářského příslušenství majetku uvedeného v odd. E v počtyemnosti určí a výši závazků schvaluje ministr paliv a energetiky.

Minister:
r. z. *J. J. J. J.*

MINISTERSTVO PALIV A ENERGETIKY

Telefon: 299-45, 299-57, 264-01, 263-15
Telegramy: 299-45, 299-57, 264-01, 263-15
Faksimile: 299-45, 299-57, 264-01, 263-15

Zřizovací listina národního podniku Ostravskokarvinský revír, doprava

1952

Zřízení národního podniku OKR - Doprava.

1953-1957

Postupné přebírání báňské dráhy a jednotlivých vlečkových kolejíšť dolů OKD do vlastnictví a údržby. Rozšíření činnosti o údržbu a opravy železničních tratí.



Provozní stanice Josefova jáma II. s lokomotivou T 679.1448. Tyto těžké dieselelektrické lokomotivy byly do republiky dodávány ze SSSR a rychle se pro ně vžila přezdívka „Sergej“



Zabezpečovací zařízení Báňské dráhy ve druhé polovině 60. let 20. století



Stanoviště výpravčího v železniční stanici Zárubek. 80. léta 20. století

1961

Převzetí železničního provozu a odvalování důlních hlušin na centrálním odvalu Zárubek v Ostravě.

1976–1980

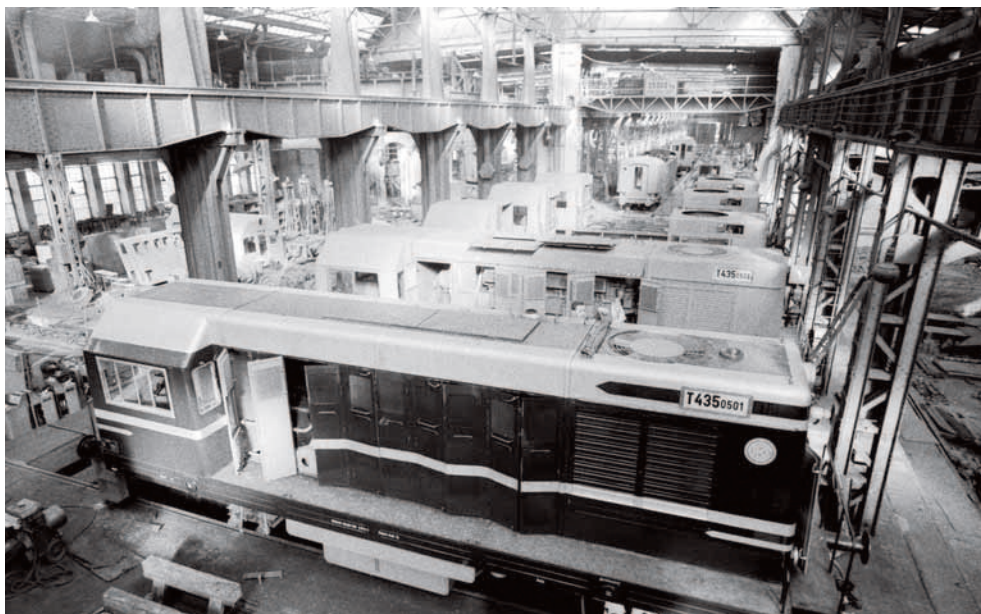
Centralizace železniční vlečkové dopravy všech dolů a koksoven OKD pod OKR – Dopravu.



Provozní stanice Josefova jáma II. s lokomotivou řady T 435.0.
Polovina 60. let 20. století



Oprava návěstidla stanice Zárubek za pomoci pracovního vlaku
vedeného lokomotivou řady T 444.0



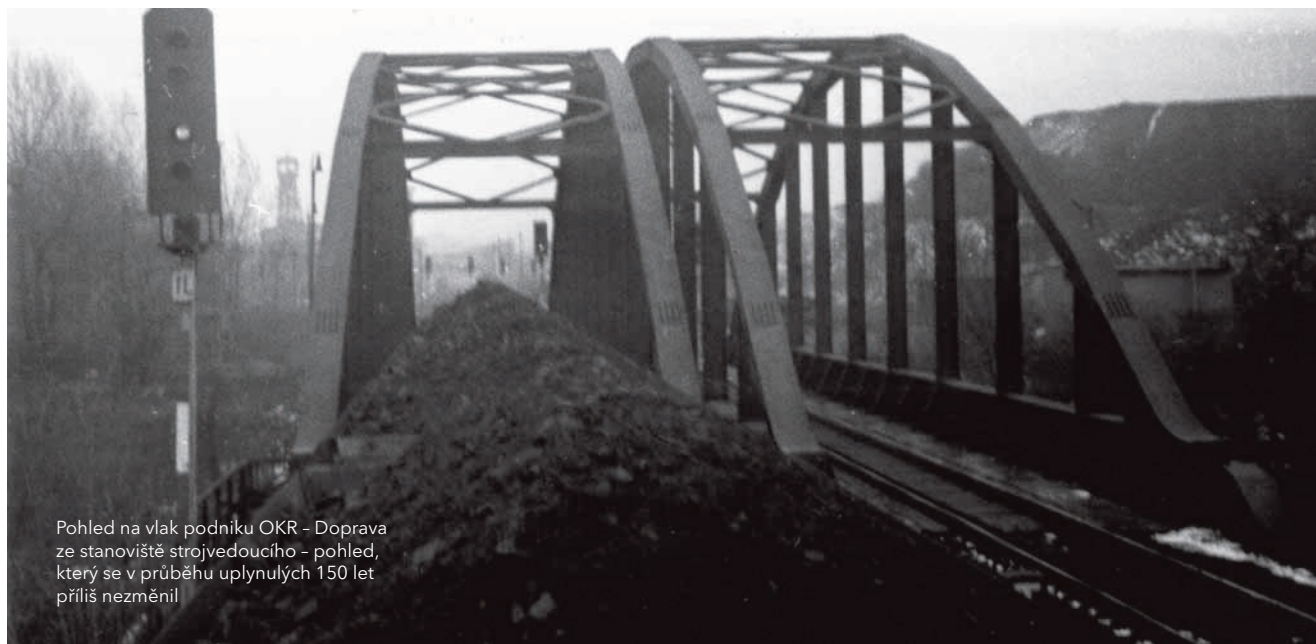
Pohled do haly ČKD Praha,
závod Sokolovo. Fotografie
z října 1958 ukazuje výrobu
nových motorových lokomotiv
řady T 435.0. Lokomotivy
této řady zasáhly významným
způsobem i do provozu Báňské
dráhy, kde zahájily proces
motorizace železniční dopravy

1982

Vstup OKR - Dopravy na státní železniční síť na základě souhlasu ministerstva dopravy se samostatným provozem vlakových souprav podniku po určených traťových úsecích ČSD v ostravské aglomeraci. OKR - Doprava se tak stává prvním externím dopravcem na státních drahách.

1987

Zahájení provozu plnicí stanice zemního plynu v Horní Suché. Provozování prvních vozidel na pohon zemním plynem.



Pohled na vlak podniku OKR - Doprava ze stanoviště strojvedoucího - pohled, který se v průběhu uplynulých 150 let příliš nezměnil



Pracovní vlak tažený těžkou posunovací lokomotivou řady T 669.0 projíždí Hrušovem

1988

Převzetí závodu těžba uhelných kalů z Báňských staveb Ostrava, včetně sušiček černouhelného granulátu.



Středisko silniční dopravy podniku OKR - Doprava v Horní Suché na přelomu 70. a 80. let 20. století



V.

OKD, DOPRAVA - STARONOVÝ HRÁČ NA TRHU

Nejdůležitější přepravovanou komoditou
v rámci ostravsko-karvinského revíru bylo uhlí



Logo OKD, Doprava používané
po privatizaci od 1. ledna 1994

K 1. lednu 1994 vznikla privatizací podniku OKR – Doprava (přejmenovaného již v lednu 1991 na OKD, a.s. – Doprava) společnost OKD, Doprava, akciová společnost (zkratka OKD, Doprava a.s.). I když plynule navázala na tradici dopravy Báňské dráhy a pokračovala v podnikání na území ostravsko-karvinské aglomerace, politicko-ekonomické změny po roce 1989 znamenaly postupné otevření trhu přepravy zboží po železnici novým dopravcům. Umožnilo to schválení zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách. Od 1. ledna 1995 vstoupil zmíněný zákon v platnost, což znamenalo expanzi společnosti mimo území revíru. Drážní úřad udělil téhož roku podniku OKD, Doprava pod evidenčním číslem 0002 licenci opravňující k podnikání na veřejné železniční síti. Společnost zároveň zahájila provoz kombinované dopravy systémem ACTS. V rámci

možnosti expandovat z vleček OKD na celou železniční síť a další vlečkové systémy v České republice začala v roce 2000 OKD, Doprava převzetím společnosti DLT s.r.o. provozovat vlečkové kolejiště na Kladně.

V roce 2003 založila OKD, Doprava svou první dceřinou společnost v zahraničí – ŽDD, a.s., se sídlem v Bratislavě. Jejím oborem je podnikání v oblasti železniční dopravy na Slovensku, v první fázi šlo o zajištění vlečkového provozu ve Štúrovu.

Velmi diskutovaným tématem se v posledních desetiletích stala otázka ekologie a zátěže životního prostředí. Je logické, že tyto problémy pronikají i do oblasti nákladní dopravy a zodpovědné společnosti se snaží nacházet řešení. Od roku 2002 tak začaly

v rámci modernizace a ekologizace lokomotivního parku ve firemních barvách jezdit lokomotivy řady 753.7, osazené nízkoemisními motory Caterpillar.

Rok 2004 znamenal pro společnost další předěl – její vlaky poprvé překročily státní hranice. Jako vůbec první nestátní železniční dopravce odvezla OKD, Doprava nákladní vlak z ČR do Polska. Stalo se tak 29. června, kdy firma odvezla vlak ze stanice Drahotuše přes hraniční přechod Bohumín/Chałupki do polské stanice Rybnik Towarowy.

O tři roky později zprovoznila společnost OKD, Doprava kontejnerový terminál Ostrava-Paskov, jehož provozování je v současnosti jednou z klíčových součástí aktivit společnosti.

Jeho nespornou výhodou je strategické umístění ve středu velkých průmyslových zón Moravskoslezského

kraje, v blízkosti dálnice, slovenské a polské hranice, s propojením na celostátní železniční síť a významné evropské přístavy a terminály Baltského, Jaderského a Černého moře. Vedle překládky, svozu a rozvozu kontejnerů, návěsů a výměnných nástaveb nabízí terminál Ostrava-Paskov rovněž odbavení ucelených vlaků i jednotlivých vozových zásilek.

V roce 2007 se OKD, Doprava stala členem mezinárodní skupiny **New World Resources Transportation B.V. se sídlem v Amsterdamu**. Následně v roce 2008 došlo k začlenění společnosti **VIAMONT Cargo a.s.**, provozující nákladní železniční dopravu a provoz na průmyslových vlečkách v Čechách, zejména na Ústecku a Plzeňsku, a ve stejném roce se uskutečnila také akvizice společnosti **OKD, Rekultivace, a.s.** V roce 2010 se pak společnost transformovala v **Advanced World Transport a.s.**



V roce 1998 byla modernizována dieselelektrická lokomotiva 740 424-7 v barvách OKD, Doprava s motorem Caterpillar

1991

Společnost nese nový název: OKD a.s. – Doprava.

1994

Privatizace podniku a změna názvu na OKD, Doprava a.s.

1995

Podle Zákona o dráhách udělil Drážní úřad firmě OKD, Doprava licenci opravňující k podnikání na veřejné dopravní železniční cestě.



Depo Hrušov s lokomotivami podniku OKD, Doprava a.s.
Vedle sebe stojí elektrické lokomotivy 181.024-1, 181.040-7
a motorová 740.766-1

ZAJÍMAVOST

V roce 1998 zahájila OKD, Doprava vozbu vlaků vlastními elektrickými lokomotivami. Jednalo se o stroje 181.024-1 a 181.040-7, které vyrobily Škodovy závody v Plzni roku 1962. Společnost je zakoupila od Českých drah a po modernizaci dál spolehlivě slouží. Vlastní elektrická vozba byla důležitým mezníkem ve vozbě vlaků OKD, Dopravy po české železniční síti.

1995

Zahájení provozu kombinované dopravy systémem ACTS.

1997

V polovině dubna byla uvedena do provozu první elektrická lokomotiva řady 181.040.

1998

Byla zmodernizována dieselelektrická lokomotiva 740 424-7 s motorem Caterpillar. OKD, Doprava rozeběhla ve druhé polovině 90. let modernizaci svého lokomotivního parku.



Elektrická lokomotiva 181.040-7 v čele uhlénného vlaku - právě zavádění elektrické vozby bylo u podniku OKD, Doprava novinkou poloviny 90. let



Stanoviště strojvedoucího na lokomotivě 181.040-7



Dieselelektrická posunovací lokomotiva 740 404-9 v nových barvách OKD, Doprava

2000

Převzetí společnosti DLT s.r.o., vlastníka kolejíště v areálu Kladno, čímž OKD, Doprava expandovala při provozování vlečkové dopravy na Kladensko.

2001

Provoz plovoucího těžebního zařízení Watermaster, umožňujícího těžit uhelné kaly přímo ze sedimentovaných kalových nádrží a dopravovat je potrubím na místo skládky nebo dalšího zpracování.



Ani Báňské dráze a podniku OKD, Doprava se nevyhnuly katastrofální povodně v létě roku 1997. Na snímku ze 17. července 1997 je vidět, jak si vodní živěl „pohrál“ s těžkými cisternami, které zůstaly na koksově dolu Šverma, pod potrubím u čpavkárny



Povodně z roku 1997: Kapr v kolejišti stanice Ostrava – Mariánské Hory



2003

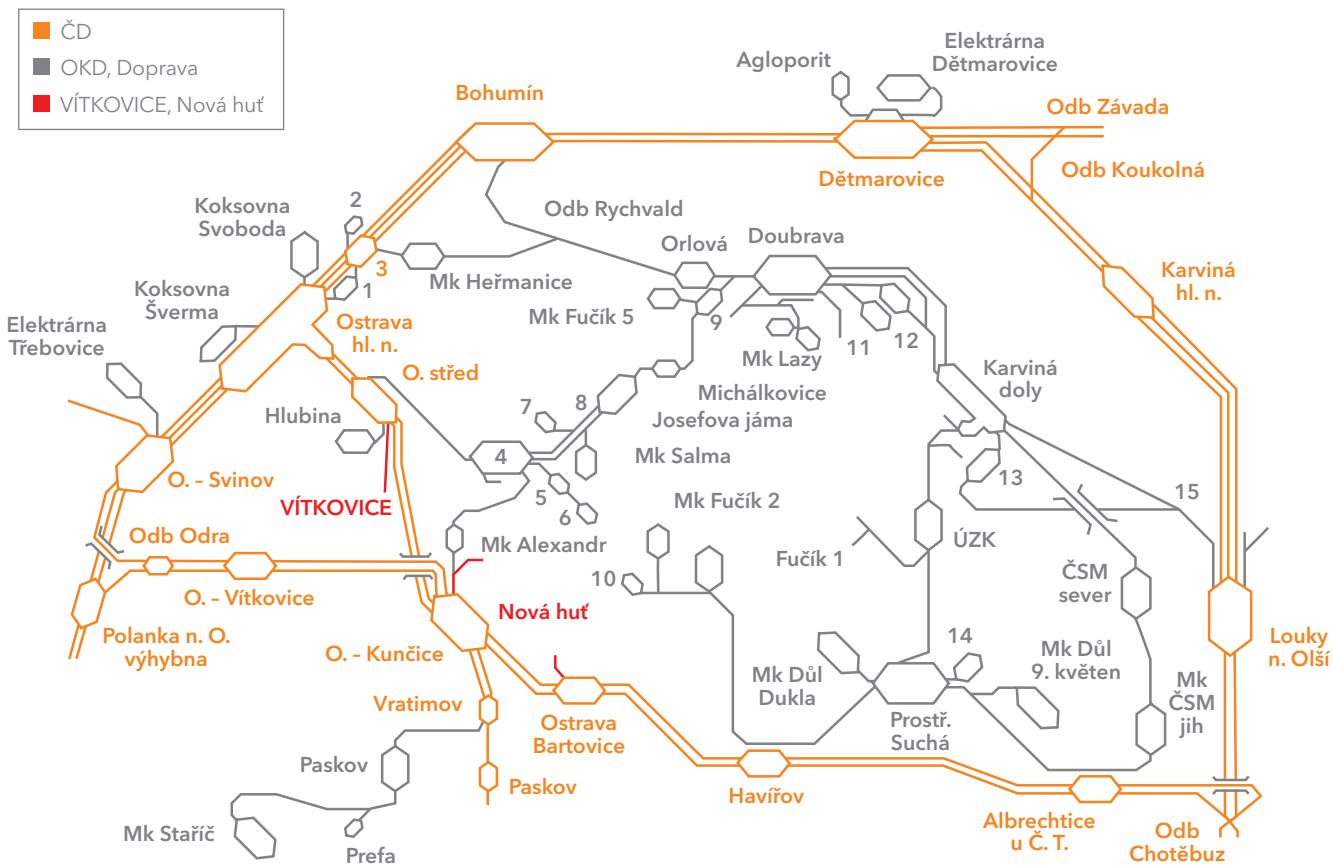
Založena dceřiná společnost ŽDD, a.s., se sídlem v Bratislavě pro podnikání v železniční dopravě na Slovensku. Zahájení vlečkového provozu v Kappa Štúrovo.

2004

První přejezd vlaku OKD, Doprava přes státní hranice do Polska.

SÍŤ OSTRAVSKO-KARVINSKÝCH VLEČEK

Spletitá železniční síť je charakteristická pro všechny významné světové průmyslové aglomerace. Většinou je tato síť tvořena veřejnými tratěmi, vlečkami a vnitropodnikovými drahami. Stejně je tomu i v Ostravě, jak dokazuje mapa ostravské železniční sítě, zachycující stav v roce 2000. Na mapě chybí tramvajové tratě, které v minulosti rovněž sloužily k přepravě nákladních vozů pro potřeby jednotlivých průmyslových závodů. Mimo to, do začátku 70. let 20. století fungovala na Ostravsku rozsáhlá síť tramvajových tratí a vlečkových provozů s rozchodem pouhých 760 mm.



2006-2007

2007



Terminál Ostrava-Paskov

TERMINÁL OSTRAVA-PASKOV

Mezi služby, které terminál Ostrava-Paskov poskytuje, patří: překládka vlaků i jednotlivých zásilek, překládka, svoz a rozvoz ISO kontejnerů, skladování zboží na otevřené ploše, krátkodobá i dlouhodobá deponace kontejnerů, opravy a čištění kontejnerů, překládka bimodálních návěsů a výměnných nástaveb.



Na terminálu pracují překladače Kalmar a Hyster

2008

Akvizice společnosti VIAMONT Cargo a.s. a v následujícím roce fúze VIAMONT Cargo sloučením s OKD, Doprava, s provozem v Sokolově, Ústí nad Labem, ve Štětí a v Plzni.

2009

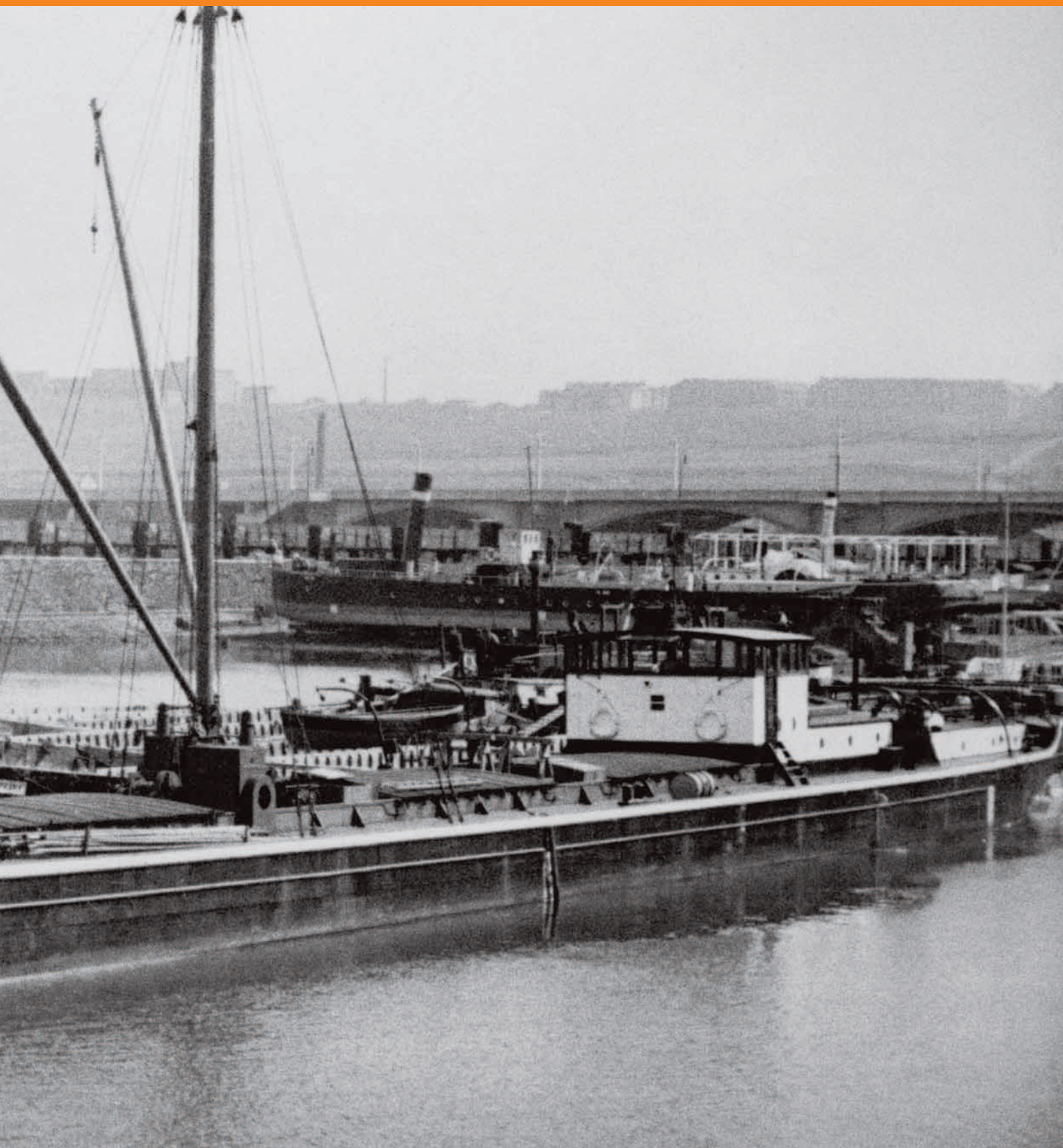
Akvizice společnosti OKD, Rekultivace, a.s.

2010

Změna obchodního jména OKD, Doprava, akciová společnost, na Advanced World Transport a.s. (AWT a.s.).

ZA OBCHODEM NA KRAJ SVĚTA

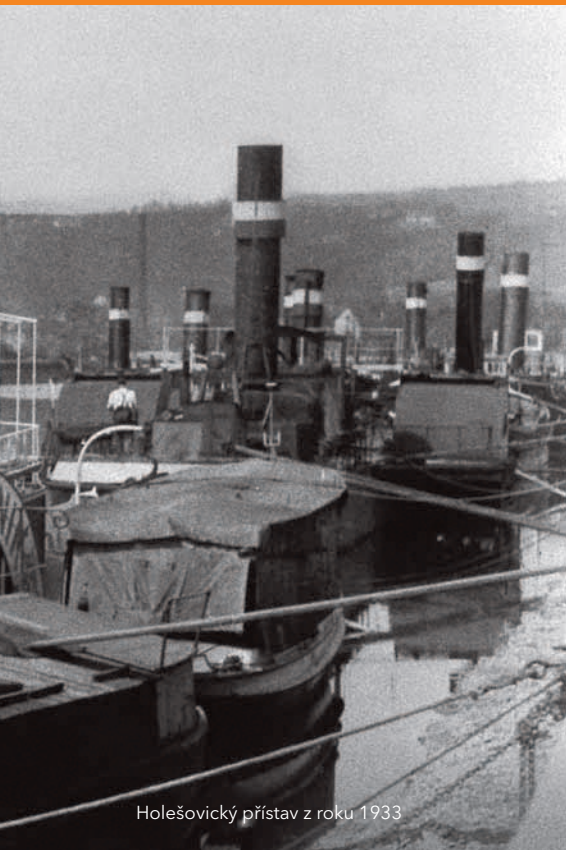






VI.

MEZINÁRODNÍ ZASÍLATELSTVÍ A OBCHOD V NOVÉM ČESKOSLOVENSKU



Holešovický přístav z roku 1933

ZAJÍMAVOST

V době první republiky se pod československou vlajkou plavilo po světových mořích a oceánech několik menších plavidel provozovaných soukromými podnikateli. Větší a významnější byla v podstatě pouze čtyři plavidla: Legie provozovaná Legiobankou, Morava a Little Evy provozované firmou Baťa, a konečně Arna, jejímž vlastníkem byl JUDr. Erich Veselý.

1920

Vůbec první námořní lodí pod československou státní vlajkou byl škuner s pomocným motorem Kehrwieber. Nový název zněl Rusalka, ale plavidlo, bohužel, záhy ztroskotalo a nikdy nebylo pod tímto jménem zapsáno do lodního registru.

Na konci roku 1918 nově vzniklá Československá republika musela jako jeden ze stěžejních úkolů náležících k čerstvě nabyté samostatnosti řešit otázku zahraničního obchodu, přístupu k surovinovým zdrojům a v neposlední řadě dopravy jak surovin, tak výrobků. Republika měla v době svého vzniku všechny předpoklady, aby se úspěšně zapojila do celoevropských a celosvětových hospodářských a obchodních struktur té doby, a začala budovat ekonomická spojení do zahraničí. Hospodářsky a průmyslově vyspělé Československo mělo solidní výrobní základnu, ale omezené vlastní surovinové zdroje. To bylo určující pro směřování vývoje našich mezinárodních obchodních vazeb.

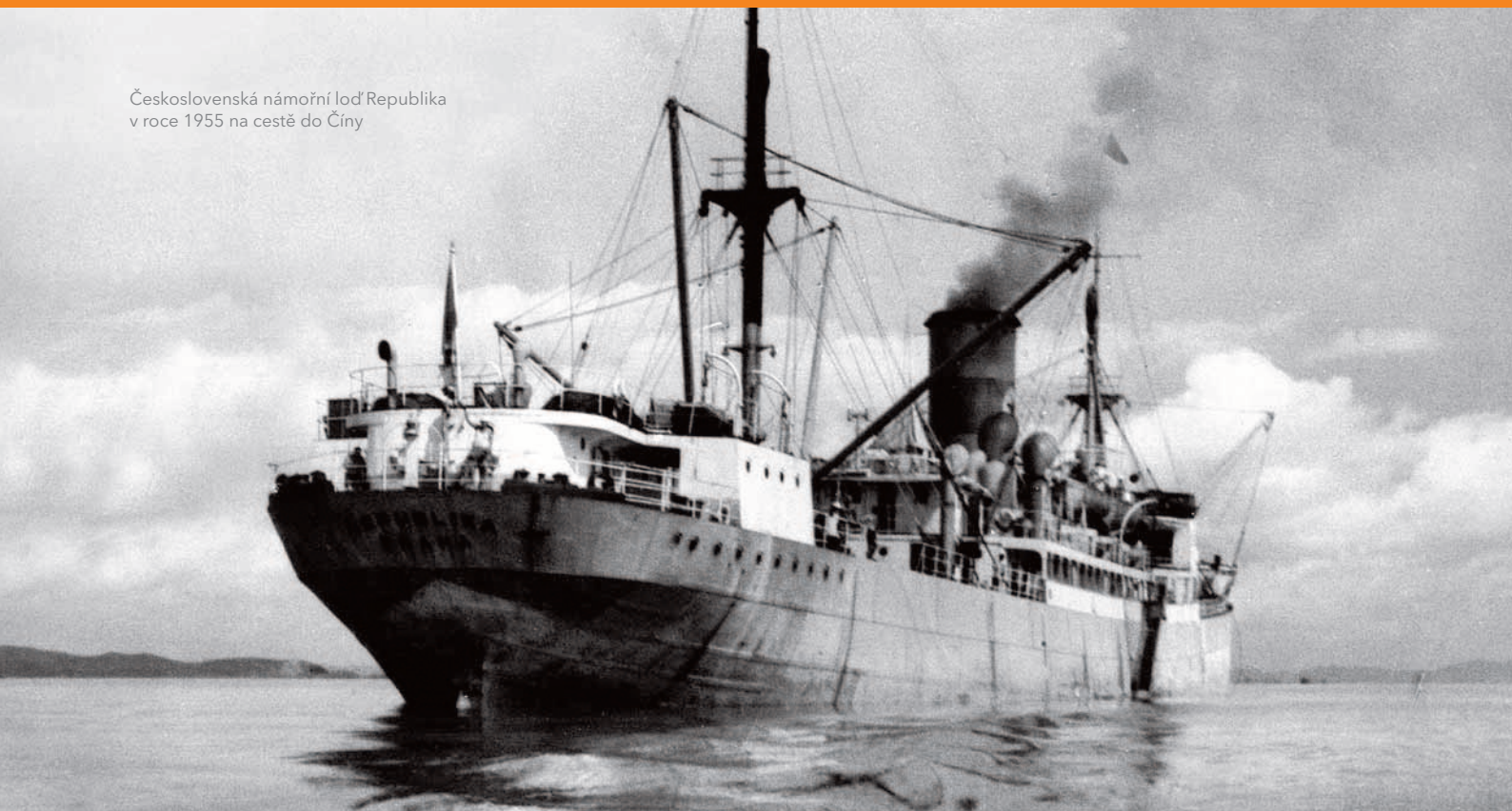
Po vzniku republiky začaly vedle již existujících německých a rakouských zasilatelských firem vznikat i firmy tuzemské, specializující se na tento druh podnikání. Záhy se české a slovenské spediční firmy spojily ve Svaz československých zasilatelů a firmy

orientující se na německy mluvící země založily **Mezinárodní svaz speditérů a zasilatelů nábytku - Globus**. Největší českou specializovanou firmou bylo sdružení československých zasilatelů **Čechoslavia, akciová společnost pro mezinárodní dopravy**.

Léta okupace znamenala z pochopitelných důvodů naprostý rozvrat vybudovaných ekonomicko-hospodářských mezinárodních vztahů a s tím spojený úpadek firem specializujících se na spediční a zasilatelskou činnost. Na území protektorátu mohly sice podnikat již fungující firmy, ale upřednostňovány byly ty s německou účastí.

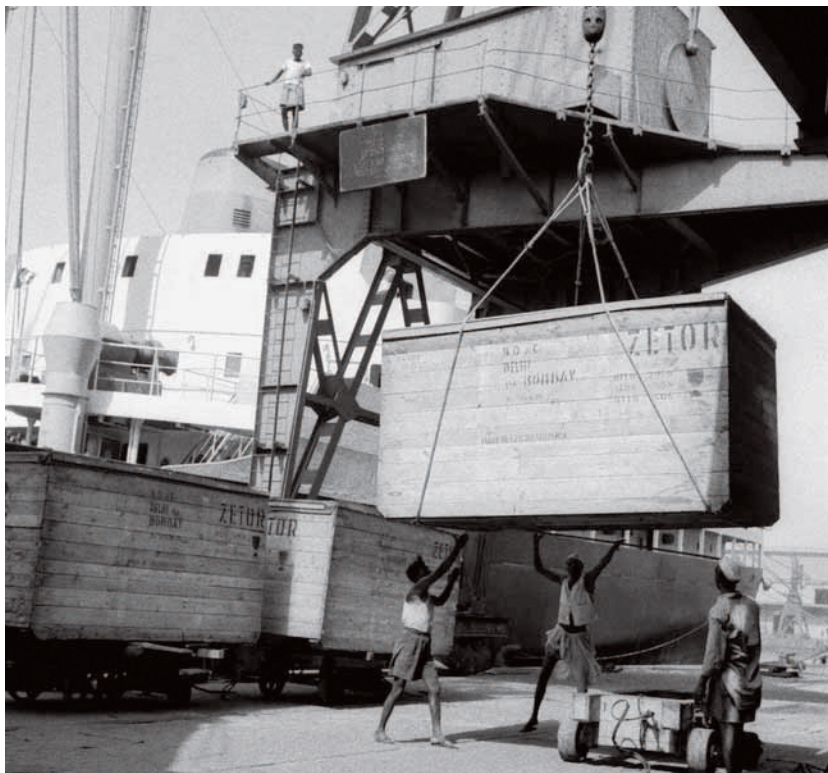
Po roce 1945 začala na našem území opět působit řada firem – **Čechoslavia, a.s.**, jež disponovala největší sítí filiálék jak u nás, tak v Evropě (a jednou v New Yorku), **Řivnáč a Šůla, Intersped, Mezidopra, Slovenská dopravná spoločnosť** a další.

Československá námořní loď Republika
v roce 1955 na cestě do Číny



VII.

PŘEDCHŮDCI ČECHOFRACHTU



Do bombajského přístavu připlula 17. května 1958 loď Dukla s nákladem traktorů Zetor. Jednalo se o tehdy největší a nejmodernější z nákladních lodí plujících pod československou vlajkou

Únorem 1948 bylo určeno další směřování vývoje mezinárodního zasílatelství u nás. Bylo zcela jasné, že v zájmu režimu bude centralizovat veškeré zahraničněekonomické podnikání (včetně přepravy a obchodu) pod křídla několika málo organizací. Právní rámec tomuto kroku poskytl zákon č. 119/1948 Sb., o státní organizaci zahraničního obchodu a mezinárodního zasílatelství. Do konce roku 1948 ukončily všechny firmy podnikající v této oblasti svou činnost nebo byly v likvidaci a od 1. ledna 1949 převzala veškeré související aktivity **Československá akciová společnost pro mezinárodní zasílatelství - Metrans**.

Metrans byla zřízena vyhláškou MZO č. 2471 ze dne 15. října 1948 s účinností od 1. prosince 1948. Společnost ale nebyla vystavěna na zelené louce, většina

z více než 2000 zaměstnanců přešla k Metransu ze zrušených firem. Centrála sídlila v Praze, pobočné závody pak v Brně a Bratislavě. Nový podnik provozoval zejména zasílatelství se všemi s touto činností spojenými úkony, zprostředkovával pojištění, provozoval celní jednatelství, provozoval sklady a vykonával s tím související úkony, zastupoval rejdařství a domácí i zahraniční dopravní společnosti, provozoval námořní plavbu, a to vlastními i charterovými plavidly, a podílel se na aktivitách zahraničních zasílatelských společností v cizině.



Nákladní loď Mír



Nakládání cukru určeného pro export na palubu lodě Československé plavby labsko-oderské přímo v mělnické rafinerii



Nákladní loď Mír v rumunském přístavu Konstanca v roce 1959. Snímek zachycuje ukládání zboží do tzv. „ládoven“



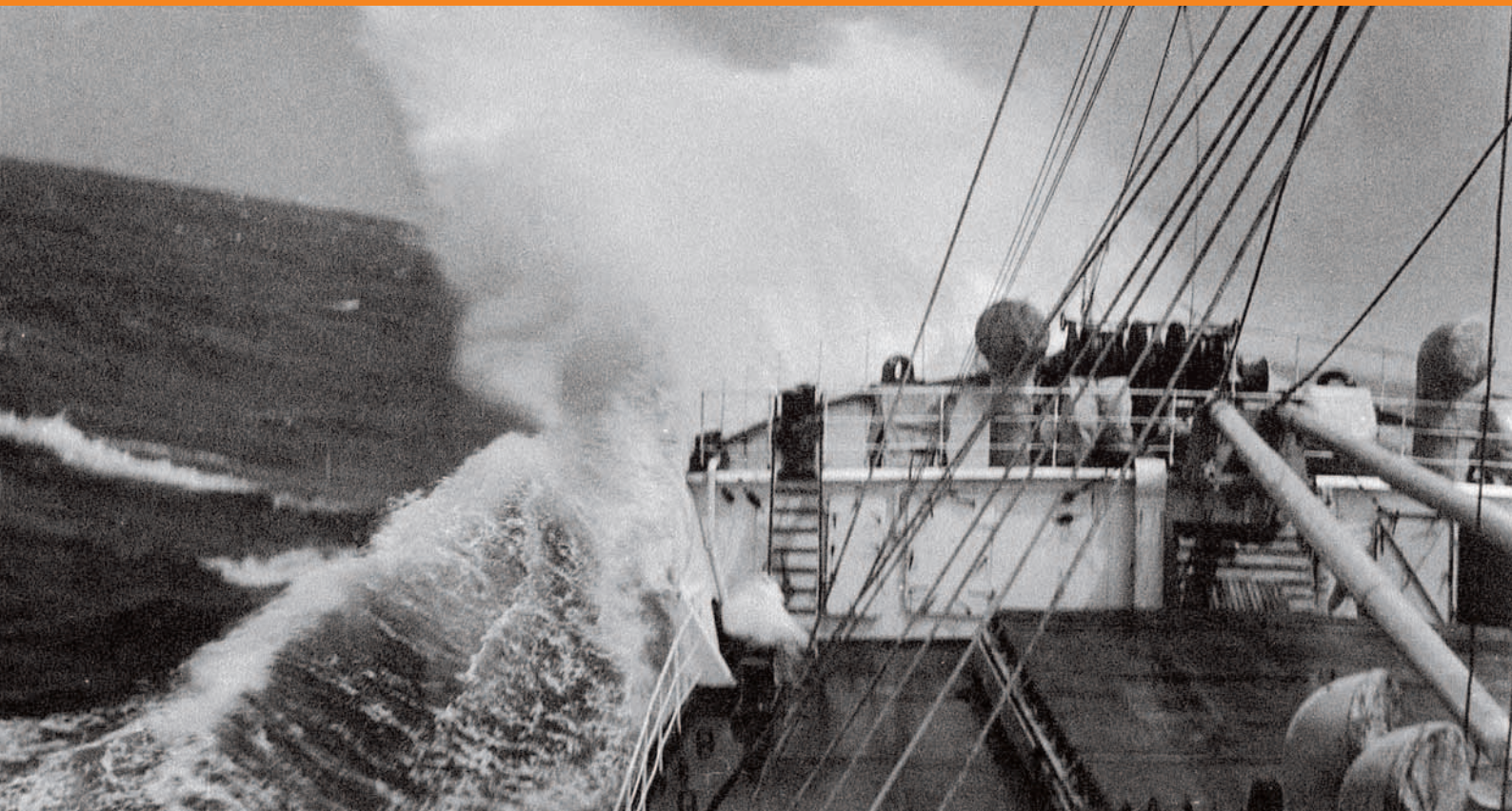
Nakládání nákladních automobilů Škoda 706 pro Jižní Ameriku na polskou loď Żeromski - říjen 1962, přístav Gdyně

ZAJÍMAVOST

Ještě počátkem 90. let měla československá námořní flota 22 lodí. Po listopadové revoluci došlo k částečné výměně větší části starých plavidel za nová, lépe odpovídající přísnějším technickým normám i komerčnímu využití. ČNP (Československá námořní plavba) nastoupila cestu restrukturalizace a prokázala velmi dobrou schopnost přizpůsobit se nově nastoleným tržním podmínkám v zahraničním obchodu. Dokladem je i více než dvojnásobný nárůst hodnoty akcií mezi léty 1993 a 1997. Společnost ČNP byla zařazena do 1. vlny kupónové privatizace, kde se v roce 1992 majiteli staly vedle společností OZO Čechofracht a Finop i řada privatizačních fondů a drobných akcionářů. V roce 1995 byl většinový podíl akcií odkoupen skupinou okolo Harvardských fondů a podnik byl tak ovládnut majoritním vlastníkem, který veškerá plavidla odprodal, což byl konec úspěšného působení plavidel plujících pod československou vlajkou na poli mezinárodní námořní přepravy.



Loď Dukla kotví v červnu 1958 v šanghajském přístavu Chuang-pchu



VIII.

S ČECHOFRACHTEM DO CELÉHO SVĚTA



1952



1953

ČECHOFRACHT

1992

Rozhodnutím ministerstva zahraničního obchodu ze dne 12. března 1952 vznikl s účinností od 1. ledna 1952 podnik **Čechofracht**, který převzal veškerou agendu Metrtransu týkající se námořní přepravy. Následujícího roku, v říjnu 1953, pak byla upravena právní forma obou podniků – akciová společnost Metrtrans byla přeměněna na podnik pro mezinárodní zasílatelství, Čechofracht na podnik pro námořní dopravu. První lodí, kterou Čechofracht provozoval, se stal parník Republika z roku 1920 o nosnosti 11 000 DWT (z angl. **deadweight tonnage** – vyjadřuje celkovou nosnost lodi v tunách). Pod jménem Evanthia byl v listopadu 1951 zakoupen v Řecku a od roku 1952 provozován Čechofrachtem.

Významným krokem pro československou námořní plavbu byl podpis Protokolu o rozvoji námořní dopravy mezi ČSR a ČLR v polovině roku 1953. Číňané pak

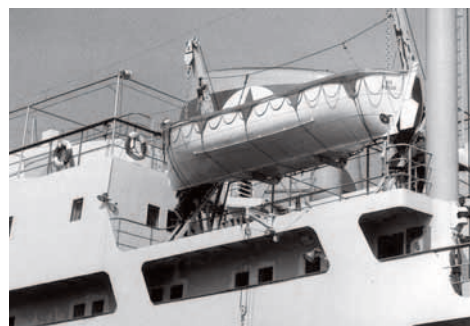
provozovali své lodě pod československou vlajkou. Nově vzniklé tzv. lidově demokratické státy třetího světa měly po druhé světové válce a s nástupem války studené z politicko-hospodářských důvodů těžkosti s provozováním obchodních styků hlavně se státy západní Evropy a Severní Ameriky. Podpis Protokolu byl jednou z možností, jak tyto problémy obejít.

V roce 1953 zakoupil Čechofracht od čínského partnera naši druhou námořní loď – původně francouzský parník Volta z roku 1949 o 7 100 DWT, plavící se v našich barvách pod jménem Julius Fučík. Následovala plavidla Lidice o 8 500 DWT (postavena roku 1954 a jako naše první loď poháněna dieselovým motorem), Mír I. o 12 500 DWT (postavena roku 1958) a Dukla o 10 000 DWT (vybavená chladicími boxy, postavená rovněž roku 1958). Všechny tyto lodi byly jako původně čínské postaveny v různých evropských loděnicích.

Jako předstupeň k dalším transformačním změnám došlo 1. srpna 1958 k rozšíření předmětu podnikání Čechofrachtu o mezinárodní zasilatelství. Metrans postoupil Čechofrachtu veškerou agendu a převedl na něj všechny své zaměstnance. Čechofracht tak prováděl jak obstaratelskou, tak vlastní provozně dopravní činnost. Vyhláškou ministerstva zahraničního obchodu byla nakonec v roce 1959 založena rejdařská společnost **Československá námořní plavba** (ČNP), která navázala na aktivity obou předchůdců. Z Čechofrachtu přešla na nástupnický subjekt veškerá agenda spjatá s provozováním námořní dopravy, ČNP převzala zároveň veškeré příslušné pracovníky a pochopitelně převzala od Čechofrachtu všechna dosud provozovaná námořní plavidla.

Po ukončení aktivit na poli provozování námořní dopravy v roce 1959 se Čechofracht plně věnoval zahraničnímu obchodu. Soustředil ve svých rukách

veškerý československý export i import a zcela se orientoval na spolupráci s tuzemskými dovozci a vývozci a samozřejmě se zahraničními partnery. Čechofracht jako jeden z prvních zaváděl u nás do praxe moderní přepravní systémy – hlavně kontejnerovou přepravu. Významnou oblastí v přepravních aktivitách Čechofrachtu se stala silnice a železnice. Železniční přeprava spadala v rámci podniku dokonce pod zcela samostatnou skupinu. Nedílnou součástí podnikání společnosti byla i spolupráce s **Československou plavbou labsko-oderskou** a **Československou plavbou dunajskou**. Aby bylo portfolio nabízených typů přepravy úplné, věnoval se podnik také přepravě letecké. Díky dlouholetým kontaktům s partnery jak v západní, tak východní Evropě se Čechofrachtu podařilo vybudovat efektivní a spolehlivou speditérskou síť po celém kontinentu, využívanou jak našimi, tak zahraničními podniky a společnostmi.



1951

V Řecku byl zakoupen parník *Evanthia*, který se stal první poválečnou lodí plavící se pod jménem Republika a pod československou vlajkou po světových oceánech.

1953

Čechofracht koupil druhou námořní loď – *Julius Fučík*. V následujících letech následovala plavidla *Lidice*, *Mír* a *Dukla*.



IX.

KVALITA ZAVAZUJE



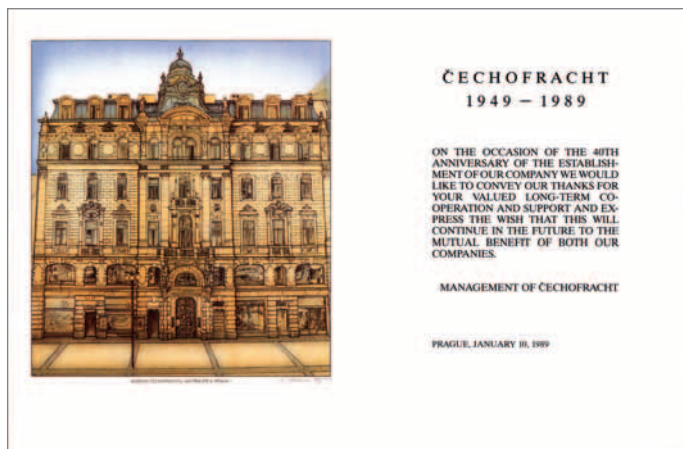
Lod' Československé námořní plavby Blaník v září 1971 ve štětinském přístavu. Také lodě ČNP Čechofracht využíval k provozování mezinárodního obchodu

1967

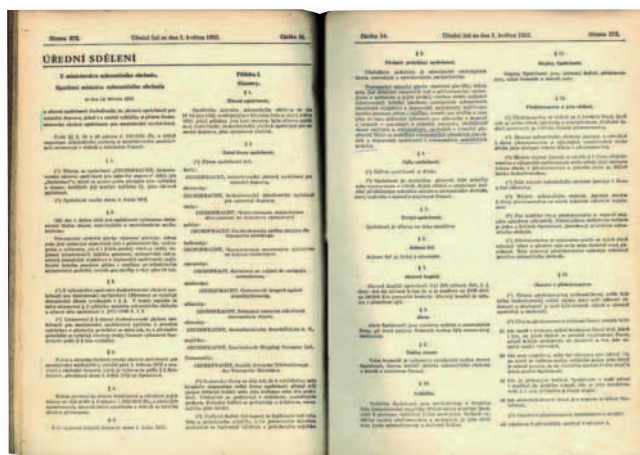
Jediným československým námořním plavidlem, které bylo po druhé světové válce ztraceno, se stala loď Pionýr provozovaná Československou námořní plavbou. 6. srpna 1967 uvízla 90 metrů dlouhá loď při zpětné plavbě z Kuby do Evropy na korálových útesech u ostrova Mayaguana v souostroví Bahamy, což vedlo k jejímu vážnému poškození. Náklad i posádka se podařilo zachránit, ale loď zde byla z rozhodnutí našich úřadů ponechána svému osudu a potopila se. Její záchrana by byla velmi komplikovaná a náročná. Pionýr, jako naše nejmenší námořní loď o nosnosti 3 025 DWT, byla vyrobena v loděnicích u bulharské Varny a původně byla určena pouze pro plavby ve Středozemním a Černém moři.

Nejlepším vyjádřením kvality Čechofrachtu jakožto zasilatelské společnosti je fakt, že jako první podnik svého druhu ze zemí východního bloku v září 1963 na kongresu v Luzernu rozšířil v rámci řádného členství řady **Světové federace zasilatelských svazů** (FIATA). Podobného ocenění se Čechofrachtu dostalo o osm let později, kdy se stal členem **Mezinárodního sdružení pro leteckou přepravu** (IATA). Ve svých obchodních aktivitách pokračoval Čechofracht i v šedesátých, sedmdesátých a osmdesátých letech. O jeho kvalitách svědčí úspěšná transformace na akciovou společnost v roce 1991. Tentýž rok se společnost stala členem nově založeného Svazu spedice a logistiky. O čtyři roky později se společnost přestěhovala do nového terminálu v Praze-Hostivaři, což jí umožnilo rozšířit nabídku služeb o skladovou logistiku.

Na celkové ploše 60 000 m² se totiž nacházejí, kromě desetipodlažní administrativní budovy, také sklady o rozloze 12 000 m². Rok 2005 znamenal pro Čechofracht zásadní rozšíření a transformaci. Železniční přeprava byla přesunuta do společnosti SPEDI-TRANS Praha. Dopravu po silnici zajistila nově dceřiná společnost BlueTrucks. V roce 2008 rozšířil Čechofracht svou činnost o expresní přepravy po Evropě a o další dva roky později se stal součástí skupiny AWT. Obchodní název společnosti byl v této souvislosti změněn na AWT Čechofracht a.s. Od loňského roku opět platí, že Čechofracht se věnuje především zasilatelství s kompletní nabídkou všech typů přeprav. Do společnosti byla zpět začleněna celovozová, a především železniční spedice, která je dnes klíčovou službou společnosti.



Pamětní list k výročí 40 let od založení společnosti Čechofracht



Základací kniha Čechofrachu



Původní sídlo Čechofrachu v Praze na Příkopěch

1971

Čechofracht se stává členem Mezinárodního sdružení pro leteckou dopravu (IATA).

1991

Transformace Čechofrachu na akciovou společnost pro námořní dopravu a mezinárodní zasilatelství a rozšíření předmětu podnikání o obchodní a celně-deklarační činnost.



Areál Čechofrachtu v pražské Hostivaři



Logo Čechofrachtu používané od roku 1995 do roku 2010

2010

Čechofracht se stává součástí skupiny AWT a v této souvislosti dochází k jeho přejmenování na AWT Čechofracht a.s.

ZAJÍMAVOST

Za dobu životnosti a provozování jednotlivých plavidel pod československou vlajkou se vložené prostředky obvykle vrátily více než dvojnásobně. Československé lodě, ať už ve službách Čechofrachtu nebo později ČNP, ve svých nákladových prostorách přepravily více než 61 milionů tun zboží, přičemž urazily dohromady asi 51 milionů kilometrů. Čechofracht služeb plavidel provozovaných ČNP nadále hojně využíval i po postoupení svých lodí právě tomuto podniku.







X.

AWT - POKRAČOVÁNÍ TRADICE



Jak vyplývá z předchozích kapitol, základy dnešní AWT položila série akvizic dopravních společností v letech 2008 a 2009. Výsledkem byla zkraje poměrně složitá struktura téměř tří desítek firem s různými názvy i logy. V roce 2010 proto celý proces vyústil v přejmenování těchto firem a zastřešení pod jednotné logo a novou silnou značku na trhu dopravy a logistiky – Advanced World Transport.

Obchodní jméno stejného znění získala samotná OKD, Doprava, ostatní klíčové společnosti skupiny si pak jako symbol příslušnosti k jedné silné skupině včlenily před původní název zkratku AWT jako například AWT Čechofracht.

Následné dva roky byly věnovány především nastavení efektivní struktury, vnitřních procesů, budování společné

firemní kultury a tvorbě nové obchodní strategie. Řada firem byla sloučena a AWT tak dnes tvoří v zásadě tři hlavní dopravní společnosti (Advanced World Transport, AWT Čechofracht a AWT ROSCO) a dvě železniční společnosti v zahraničí (AWT Rail SK a AWT Rail HU). Částečně mimo obor samotné dopravy pak stojí společnost AWT Rekultivace.

Vznik AWT byl zásadní událostí nejen pro český trh. Skupina je dnes podle některých kritérií dokonce největším soukromým nákladním železničním dopravcem v celé Evropě. Dohromady zaměstnává téměř 2 500 pracovníků a její tržby se blíží 10 miliardám korun. Ročně přepraví okolo 11 milionů tun zboží, k čemuž využívá rozsáhlý park zhruba 160 lokomotiv a 6 000 vagonů. Dalších přibližně 35 milionů tun zboží projde za rok mnoha desítkami vleček, které AWT spravuje.

AWT má přímé zastoupení v osmi zemích Evropy a širokou síť partnerů po celém světě. Zatímco Advanced World Transport (často neformálně označovaná zkratkou jako společnost AWT) se věnuje železniční dopravě, AWT Čechofracht nabízí komplexní spediční služby. I zde hraje nejdůležitější roli železnice. Skupina rovněž vlastní strategicky umístěný terminál Ostrava-Paskov a patří mezi přední průkopníky kombinované dopravy. Vedle tradiční dopravy uhlí, chemických produktů, oceli, dřeva či papíru posiluje AWT své postavení také v dopravě pro automobilový průmysl a v přepravě kontejnerů.



Lokomotiva řady 753



Ostravsko-karvinské vlečky



Překládka kontejnerů na terminálu Ostrava-Paskov



Vlak přistavený k nakládce

STRATEGICKÉ UMÍSTĚNÍ TERMINÁLU OSTRAVA-PASKOV

Terminál Ostrava-Paskov vyniká strategickou pozicí v srdci Evropy s propojením do důležitých evropských přístavů a terminálů. Z hlediska středoevropského regionu je terminál na spojnici mezi přístavy Baltského, Jaderského a Černého moře. V rámci Moravskoslezského kraje je terminál umístěn ve středu velkých průmyslových zón Moravskoslezského kraje. Terminál se nachází v okruhu 50 km od průmyslových zón v Ostravě-Hrabové, Nošovicích, Mošnově, Českém Těšíně a Třinci. Hranice se Slovenskem je vzdálena 60 km, s Polskem 25 km.





KONTEJNERY V ČESKOSLOVENSKU

První kontejnery pro použití v přepravě zboží se u nás objevily v polovině 60. let, kdy byly využívány pro přepravu na tranzitních vlacích. Koncem 60. let začaly být kontejnery jakožto univerzální přepravní jednotka vyráběny pro země RVHP v NDR a Maďarsku. Zpočátku byly využívány východoněmecké kontejnery, ale již v roce 1970 bylo zakoupeno prvních 33 kontejnerů přímo pro potřeby mezinárodní nákladní přepravy ČSD (univerzální skříňové kontejnery ISO 1C). Pro vnitrostátní dopravu se kontejnery začaly využívat o dva roky později.

Několik prototypů kontejnerů ale jako náhradu za kontejnery východoněmecké, s bočními dveřmi, vyrobily také československé podniky. Národní podnik Orličan v Chocni vyrobil prototyp kontejneru 1C a zároveň několik izotermických kontejnerů typů 1A, 1C a 1D, Vagónka Česká Lípa prototyp kontejneru typu 1D a malý kontejner typu Uk 32 a konečně popradská vagónka vyrobila prototypy kontejnerů 1C a 1A. U prototypů ale většinou i zůstalo a kontejnery se u nás ve větších sériích nadále nevyráběly.



XI.

VSTŘÍC BUDOUCNOSTI



Společnosti sdružené pod značkou AWT dnes stojí na silných základech, které pomáhalo vybudovat několik generací zkušených zaměstnanců. Integrací těchto firem do společné skupiny se podařilo vytvořit synergie a rozsah služeb, které nemají ve středoevropském regionu obdoby. Díky nové, propracované strategii má skupina AWT zároveň jasno, kam chce dále směřovat.

AWT by se postupně měla stát synonymem pro moderní služby v oblasti těžké dopravy a logistiky, a to zejména ve střední a východní Evropě. Skupina se chce soustředit na oblasti, ve kterých má největší zkušenosti a sílu. Vedle samotné železniční dopravy a spedice to bude zejména budování a provozování železničních vleček v průmyslových podnicích.

AWT má zároveň ambici propojovat železnici s dalšími druhy dopravy. Budoucnost vidíme zejména v rozvoji terminálů a kontinentální kombinované dopravy a v propojení železničních toků s klíčovými evropskými přístavy.

AWT bude i nadále předním poskytovatelem 3PL služeb (Third Party Logistics), tedy logistických řešení na klíč především velkým průmyslovým podnikům. Tyto společnosti již v dnešním globalizovaném světě nechtějí dělat dopravní a logistické činnosti samy nebo s pomocí velkého množství lokálních firem. Očekávají komplexní služby na klíč; nejlepší řešení, která propojí různé typy činností a efektivně zabezpečí potřeby jejich výrobních závodů napříč státy.

Právě neustálé zkvalitňování 3PL služeb považujeme za největší výzvu nákladní dopravy pro příští léta. Velké firmy v oblasti dopravy a logistiky musejí být především špičkovými konzultanty. Architekty, kteří přijdou s chytrým a efektivním řešením na míru potřebám.

AWT má ambici být v čele tohoto procesu. Budeme nablízku svým zákazníkům, budeme pečlivě sledovat nejnovější trendy a hledat způsoby, jak pomoci ještě více. Zkrátka budeme stále o krok napřed.

Pojďme společně psát budoucnost nákladní dopravy!

Sídlo AWT v komplexu budov Orchard v Ostravě na ulici Hornopolská



Kolektiv autorů

PhDr. Daniel Kamas
Mgr. Jiří Střecha
Mgr. Pavel Bek

Bison & Rose

Ing. Petr Jonák
Mgr. Kateřina Vavrochová
Mgr. Katherini Koláčková

Poděkování

Rádi bychom poděkovali všem, kteří přispěli ke vzniku této publikace. Velmi si ceníme jejich práce a inspirativních poznámek, jež byly při vzniku tohoto dokumentu nepostradatelné.

Ing. Miroslav Ambros
Katarína Babišová
archiv: Ing. Jindřich Bek
Ing. Bohumil Bonczek
Libor Buchtela
JUDr. Martin Cetl
Radovan Čermák
Ing. Miroslav Dycka
Ing. Eva Dycková
Eva Heřmanová
Jaroslava Hrubá
Roman Jaroš
Jiří Kadaník
Ing. Jiří Kladiva, CSc.
Petr Mičulka
Ing. Jaroslav Nový
Boris Renner
Ing. Alice Rybářová
Ing. Petr Šlegř
Ing. Jan Šrom
Jiří Zerzoň

Děkujeme také archivu OKD.



Tato kniha byla vytištěna na certifikovaném ekologickém papíru FSC, jehož nákupem podporujeme lesní hospodaření šetrné k přírodě a místním lidem.

Vydavatel:
Advanced World Transport a.s.

Sídlo společnosti:
Hornopolská 3314/38, Ostrava, Moravská Ostrava,
PSČ 702 62, Česká republika
IČO: 47675977, DIČ: CZ699002915
Telefon: +420 596 166 111
Fax: +420 596 116 748
Web: www.awt.eu

Produkce: Bison & Rose
Grafická úprava a sazba: Bison & Rose
Výroba: Integraf, s.r.o., www.integraf.cz

