

Chcete přepravy ve stylu Green Logistics? Můžete je mít!

Hlavním impulsem pro vznik kontinentálních linek kombinované dopravy Bohemia Express v letech 2005 a 2006 nebyly ekologické aspekty, nýbrž ryzí podnikatelský záměr. Ten byl postavený na vizi nového železničního servisu sloužícího potřebám silničních dopravců, jež musí plně fungovat na bázi ekonomicky výhodné spolupráce pro silnici i pro železnici na principu win-win. Zavedení linek bylo zároveň nesporným ekologickým přínosem, neboť z přepravní logistiky tohoto projektu postaveného na propojení kratších úseků přepravy po silnici s delšími úseky realizovanými po železničních kolejích je už na první pohled každému zřejmý zelený nádech Green Logistic.

Návěsy nebo výměnné nástavby naložené zbožím jsou po silnici naváženy do Lovosic, kde jsou překládány na soupravu speciálních železničních vozů a přímými vlaky na vzdálenosti několika stovek kilometrů přepravovány do cílových terminálů v Duisburgu nebo v Hamburku. V těchto terminálech se zásilek znovu ujímají silniční dopravci, aby je po silnici dopravili ke svým koncovým zákazníkům – příjemcům zboží. To vše se musí odehrát se stejnou spolehlivostí dodání a se srovnatelnou rychlostí přepravy jako při přímé přepravě po silnici, a pokud možno také s nižšími přepravními náklady. Vzhledem k tomu, že se jedná o přepravy s přinejmenším dvojnásobnou produktivitou práce, je za předpokladu dosahování dobrého vytěžení vlaků i poslední zmíněná výhoda nižších celkových přepravních nákladů reálně dosažitelná.

Linky kontinentální kombinované dopravy vznikly brzy po zastavení vlaků RoLa, kterými se až do okamžiku rozšíření Evropské unie o 10 zemí střední a východní Evropy v roce 2004 přepravovaly kamiony na krátkém 90kilometrovém přeshraničním úseku mezi Lovosicemi a Drážďanami. Tehdy se po železničních kolejích nepřepravovaly pouze návěsy a výměnné nástavby, nýbrž celé kamiony včetně tahačů a jejich řidičů v lehátkovém voze. Takové přepravy sice naplňovaly ekologické cíle převodu přepravy zboží ze silnice na železnici, nebyly však ekonomicky efektivní. Staly se tak příkladem „zelené“, nikoliv však hospodárné logistiky. I proto musely skončit, i proto neměly nárok na přežití na plně liberalizovaném přepravním trhu.

Nové linky (řidičem) nedoprovázené kombinované

dopravy jsou dnes nejen „zelené“, ale také hospodárné. Jsou provozovány na mnohem delších vzdálenostech (Lovosice – Duisburg 704 km po železnici), navíc jsou schopny na jednom vlaku přepravit až dvojnásobný objem carga, než kdysi vlaky RoLa.

A protože mluvíme o „Green Logistics“, pokusme se zamyslet nad otázkou, čím vlastně linky životnímu prostředí prospívají nebo přesněji vyjádřeno – o méně škodí životnímu prostředí než přímá přeprava zboží po silnici, a pokusme se tento efekt také vyčíslit. Při aktuálních přepravních výkonech dvou linek, které ročně převedou na koleje cca 15 000 kamionových jízd, se každopádně jedná o roční úsporu asi tří milionů litrů nafty, neboť vlaky jsou vedeny v elektrické trakci. Pro lepší názornost: nedojde ke spálení takového množství nafty, které se vejde do 120 silničních cisteren anebo naplní čtyři celé vlaky složené z cisternových vozů. Pokud použijeme metodiku výpočtu úspor tzv. externích nákladů podle programu EU Marco Polo, pak tyto dvě linky přináší každým rokem úspory ve výši 3 milionů EUR, neboť ročně přesouvají přepravní výkon



150 milionů tkm ze silnic na železniční koleje. Za dobu čtyřletého provozu tedy linky Bohemia Express už přispěly k lepší ochraně životního prostředí částkou přesahující 10 milionů EUR.

Každého, kdo se nad těmito čísly jen trochu zamyslí, musí napadnout jedině: proč se takových linek neprovozuje už dávno mnohem více a proč končí v Lovosicích a nevedou napříč Českou republikou? Vždyť by přece mohly významně napomoci ke zmenšení problémů s přetížeností dálnice D1...

Odpověď na tuto otázku je vcelku jednoduchá. Stačí si představit, že z té nekonečné kolony kamionů na D1 je zapotřebí vybrat denně alespoň 30 až 40 takových, které ve stejný den a ve stejném čase pojedou po stejné trase dlouhé alespoň 700 až 800 km. A když už se takový nesnadný úkol podaří splnit, přijde na řadu ještě náročnější úkol: přesvědčit majitele silničních dopravních firem k tomu, aby se zbavili svých dosud používaných lehčích návěsů a namísto nich se vybavili novými speciálními, které budou uchopitelné kleštinami za účelem jejich naložení na železniční soupravu.

Tak docela snadný úkol to tedy není, a přesto se ho postupně daří poměrně úspěšně plnit. Po počátečním vyčkávaní a prvních zkušenostech z praktického provozu lovosických linek se pro myšlenku zelené logistiky podařilo přesvědčit hned několik majitelů českých dopravních firem. Investovali své vlastní peníze do nových návěsů, nádržkových kontejnerů, chladírenských návěsů a meganávěsů a linku pravidelně využívají. Ne snad proto, že by toužili získat označení provozovatele Green Logistics, ale prostě proto, že se jim to vyplácí a v souvislosti se stále rostoucími náklady za naftu, mýto, řidiče, atd. se jim to do budoucna bude podle všeho vyplácet ještě více.

V roce 2008 se na linkách Bohemia Express přepravila jen pouhá necelá 4 % zásilek pro české dopravní firmy. Zbývajících 96 % zásilek bylo přepraveno pro zahraniční dopravní firmy a české firmy zde plnily jen úlohu subdodavatele na tzv. „poslední míli“ pro své zahraniční partnery. V roce 2009 poznamenaném globální ekonomickou krizí to už ale bylo 12 % zásilek pro české dopravní firmy a v letošním roce jejich podíl dosahuje už 17 %. Zdá se, že se podařilo prolomit psychologickou bariéru nedůvěry českých silničních dopravců vůči železničním kolejím a že se ledy konečně hnuly. „Green Logistics“ tak pomaloučku přece jen dostává zelenou.

A na závěr potěšující novinka: pro relaci Duisburg provozovatel linek BOHEMIAKOMBI objednává k 13. červnu 2010 trasy vlaků v nových časových polohách, takže nakládku návěsů bude možná až do cca 20 hodin večer a návěsy budou už krátce po poledni následujícího dne připraveny k vyzvednutí v Duisburgu. Tato změna časové polohy vlaků umožní významně zrychlení přepravy v celém přepravním řetězci až o jeden den. To přivede na koleje zase další nové přepravy, aby vlaky na linkách už v brzké době mohly odjíždět každý den... ■

Vladimír Fišer, BOHEMIAKOMBI Praha

Jak vypadá používání linek v běžné každodenní praxi?

Návěsy naložené zbožím jsou do Lovosic průběžně naváženy v dobách mezi jednotlivými odjezdy vlaků, nejpozději však hodinu před odjezdem vlaku. Konec nakládky na vlak v Lovosicích ve směru do Duisburgu je vždy v úterý, čtvrtek a sobotu v 8.00 hodin, návěsy si silniční dopravce může vyzvedávat v Duisburgu následující den už od 2.00 hodiny ráno. V opačném směru se musí předávat v Duisburgu nejpozději do 23.00 hodin a den poté se mohou vyzvedávat v Lovosicích v odpoledních hodinách.

V relaci do Hamburku je konec nakládky v Lovosicích v 16.00 hodin (odjezdy vždy v pondělí, ve středu a v pátek), vyzvednutí zásilky v Hamburku Billwerder je možné od 10.00 hodin následujícího dne. V opačném směru z Hamburku do Lovosic je konec nakládky v Hamburku Billwerder ve 21.30 hodin, a to vždy v úterý a ve čtvrtek, anebo v 11.00 hodin každou sobotu. Příjezdy vlaků do Lovosic jsou před polednem následujícího dne, v případě sobotního vlaku z Hamburku pak v neděli večer od 18.00 hodin.