



České silniční dopravce nelze získat pouhými slovy. Musí především na konkrétních příkladech v praxi vidět, že náš produkt je dobrý a životaschopný. Pak budou i ochotni investovat do nového vybavení.

povolení. Pokud ale český dopravce chce v Německu naložit a v Německu vyložit, tedy dělat vnitro dopravu, pak tato není povolená po přechodnou dobu 2+2+1 rok. V našem případě u vlaků do Duisburgu se ale podařilo s německou stranou dohodnout výjimku, že si Češi mohou sami rozvozy v Duisburgu zařizovat, na což dostávají jednorázová povolení. Ale to je spíš téma pro odborný časopis pro autodopravce. Nejdůležitější výhodou je především atraktivita

SILNIČNÍ DOPRAVA PO ŽELEZNICI

Laická veřejnost naposledy četla o přepravě nákladu po železnici v souvislosti se systémem kombinované dopravy RoLa převážející kamiony z Lovosic do Dážďan. O tom, že vlaky se „silničním“ nákladem vyjíždějí z Lovosic i v současné době, se toho už moc neví. O přepravě budoucnosti hovoří jednatel společnosti Bohemiakombi Ing. Vladimír Fišer.

Rozdíl mezi tehdejší RoLa a současnou kombinovanou dopravou jsou dva: „RoLa byla mohutně, především však trvale, finančně podporovaná německou i českou stranou, zatímco kombinovaná přeprava, jak ji provozujeme nyní, si na sebe musí vydělat. Druhý rozdíl je technický. RoLa přepravovala celé kamiony, tedy i řidiče. My přepravujeme pouze sedlové návěsy, výměnné nástavby nebo tankové kontejnery. Tahače a řidiči zůstávají zde,“ říká na úvod Vladimír Fišer.

Četl jsem, že čeští dopravci nemohou tento způsob dopravy využívat. Proč?

Aby mohl český dopravce využít kombinovanou dopravu, musí mít náklad v ložných jednotkách kombinované dopravy. Těmi mohou být silniční návěsy, nástavby nebo kontejnery, které lze snadno uchopit jeřábem a ze silničního vozidla přeložit na

železniční vůz. Všechna tato zařízení musí být schopna překládky – musí mít speciální uchopovací prvky a pevnější konstrukci. Češi na to nejsou zvyklí, proto jsme zatím z osmdesáti procent jezdili pro zahraniční zákazníky.

Když pracujete především pro zahraniční zákazníky, tak to znamená že oni tady mají svoje tahače?

„ČEŠI NEJSOU ZVYKLÍ, PROTO Z OSMDEŠÁTI PROCENT JSME JEZDILI PRO ZAHRANIČNÍ ZÁKAZNÍKY.“

Oni tady mají české partnery, se kterými kooperují. V Německu si doveze náklad na vlak a tady už na něj čeká český dopravce, aby ho dovezl českému zákazníkovi.

Jaké jsou výhody této přepravy?

Výhody jsou legislativního i ekonomického rázu. Silniční dopravce může jezdit i o víkendech. V Německu, kde

je povolený limit 40 tun, může v případě kombinované dopravy vézt do terminálu až 44 tun, čili o deset procent vyšší limit hmotnosti. Může si uplatnit slevu na silniční dani, a to až do výše sto procent. Další výhodou je, že si český dopravce může realizovat i rozvozy z Duisburgu na německé straně. V rámci přístupových dohod k Evropské unii je totiž dáno, že svozy a rozvozy jsou z německé strany stále považovány za nepovolenou kobotáž. Pro vysvětlení: mezinárodní silniční nákladní doprava byla v roce 2004 plně zliberalizovaná, je jí tedy možné provádět bez

ceny. Cena se stala plně srovnatelnou s přímou dopravou po silnici, anebo ještě srozumitelněji řečeno – je nižší. Jedná se přitom o přepravy na rychlých vlacích, které vzdálenost z Lovosic do Duisburgu, tj. asi 700 km, urazí za přibližně 14 hodin. K tomu je potřeba připočítat přibližně dvě hodiny na naložení a vyložení, takže zásilka je během dvaceti hodin připravená v Duisburgu k odběru silničním dopravcem. Obdobná služba je nabízena i jiným směrem do Hamburku. Ta je ještě rychlejší. Jízda vlaku trvá deset hodin plus dvě hodiny nakládky a vykládky



text: Jiří Roth; foto: Eva Rothová, archiv Bohemiakombi

v terminálech. Naše vlaky provozujeme společně s naším partnerem Kombiverkehr, který využívá terminály v Duisburgu i Hamburku jako tzv. „gate way“ – český pojem pro to není – tedy

„HLAVNĚ JE TU DŮLEŽITÁ ATRAKTIVITA CENY, KTERÁ JE PRO DOPRAVCE VÝHODNĚJŠÍ NEŽ PŘÍMÁ DOPRAVA PO SILNICI.“

místa, odkud vycházejí obdobné vlaky a kterými můžeme nabídnout další návaznou přepravu i do jiných míst v Evropě. Evropa je tak po železnici rychle dostupná od Lyonu až po Dánsko a Švédsko. Pro srovnání, když jsme provozovali kombinovanou dopravu běžnými nákladními vlaky do Duisburgu, tak byla zásilka na cestě tři až čtyři dny. Nyní u přímých vlaků se už mluví jen o hodinách a nikoliv o dnech. To je obrovský rozdíl v rychlosti, ale i v kvalitě přepravy. A není to jenom o vyšší rychlosti. Vyšší

dopraců brání jejich technické vybavení?

Ano. Čeští autodopravci byli z minulosti navykli nakupovat silniční cisterny, které se však po železnici nedají snadno a efektivně přepravovat. Po železnici lze dobře přepravovat tzv. tankové kontejnery, tedy cisterny zabudované do kontejnerových rámců, které se nechají uchopit překládacím zařízením a naložit na železniční vůz. Za největší přínos a pokrok považují, že čeští

Vzhledem k tomu, že tento přechod je spojený s investicemi, je to spíš dlouhodobá záležitost.

Mají autodopravci nějaké zvýhodnění ze strany státu?

Mají ho státem slíbené, ale zatím jen na papíře. V roce 2005 schválilo ministerstvo dopravy program podpory kombinované dopravy do roku 2012, kde se hovoří o tom, že těm silničním dopravcům, kteří investují do ložných jednotek kombinované

objevila se po několika měsících určitá stagnace. Šli jsme proto do ještě většího rizika a začali jezdit třikrát týdně. To už pro zákazníky představovalo odjezdy vlaků každý druhý pracovní den. V krátkém čase byl pak zájem zákazníků mnohonásobně vyšší. Původní nabídka s odjezdy vlaků pouze jednou za tři až čtyři dny nebyla z pohledu našich zákazníků dostatečně konkurenceschopnou alternativou k přímým přepravám po silnici.



V roce 2006 jsme na vlcích „Bohemia Express“ mezi Německem a Lovosicemi přepravili 7576 ložných jednotek, což je 6235 jízd kamionových souprav přemístěných ze silnice na železnici. Letos jsme stejných výkonů dosáhli již za necelého půl roku. Předpokládáme, že za celý rok 2007 pro železnici tímto způsobem získáme více než dvanáct tisíc jízd kamionových souprav.



„ALE CO JE POZITVNÍ, ŽE ČEŠTÍ SPEDITÉŘI A AUTODOPRAVCI VIDÍ, ŽE TUDY PŮJDE VÝVOJ, ŽE NAŠE PŘEPRAVA JE KVALITNÍ.“

kvalita je zde kupodivu spojena s nižší cenou. Pro železnici je tento druh přepravy méně nákladný, protože se zásilky nemusí přeřazovat v jednotlivých seřadovacích nádražích. To stálo čas a peníze. Naše vlaky jsou tvořeny stálými soupravami, tzv. shuttly, které jezdí kvadrovým způsobem mezi Lovosicemi a Duisburgem nebo mezi Lovosicemi a Hamburkem.

Dá se tedy říci, že většímu využití ze strany českých

speditéřů a autodopravců na tomto konkrétním příkladu vidí, kudy půjde další vývoj. Na vlastní oči se přesvědčují, že tato přeprava je kvalitní, spolehlivá a přitom levná a že se jejich investice do nového technického vybavení – speciálních tankových kontejnerů – brzy vyplatí. Dnes po dvou letech fungování systému ucelených vlaků jasně dokazujeme, že kombinovaná doprava je i u nás přepravním systémem budoucnosti, na který se orientuje celá vyspělá Evropa.

dopravy, stát poskytne až třicet procent investiční dotace. V průběhu uplynulých dvou let ale zatím žádný z nich nic nedostal. Ze strany ministerstva nebyla dosud ani vyhlášena výzva na podávání návrhů na konkrétní projekty. Je to otázka peněz, samozřejmě.

Kolikrát v současnosti jezdíte?

Třikrát. Tři odjezdy z Lovosic do Hamburku a tři odjezdy z Lovosic do Duisburgu. Stejně tak v opačném směru. Teď už bychom brzy potřebovali dotáhnout jízdní řád až na každodenní odjezdy. Když jsme zpočátku jezdili jen dvakrát týdně,

Kdo vás v současné době hlavně živí? Jsou to zahraniční speditéři?

Postupně se dostáváme do fáze efektivního vytěžování vlaků, které již zajistí plné pokrytí nákladů tržbami bez jakýchkoliv provozních dotací. Při zahájení realizace projektu se předpokládalo, že to potrvá zhruba dva roky, nežli se náš projekt stane efektivním. U vlakového spojení do Duisburgu dosáhneme této dvouleté hranice letos v říjnu. Odjezdy vlaků je třeba zákazníkům nabízet podle předem daného pevného jízdního řádu. Nelze s vlaky odjíždět až teprve tehdy, kdy je vlak plně naložený. I proto byla počáteční ztrátová fáze tak dlouhá. Během dvou let jsme ale získali dostatečně široké portfolio pravidelných zákazníků, jejichž přepravy umožňují tento progresivní produkt na evropském trhu nejen udržet, nýbrž ho i dále rozšiřovat. A k tomu potřebujeme i české zákazníky. ■