

# Efektivní způsob přepravy

**Když v roce 2004 skončila přeprava kamionů po železnici na tzv. lince RoLa mezi Lovosicemi a Drážďanami, málokdo věřil odvážným tvrzením společnosti Bohemiakombi, že se jí podaří přepravu kamionů po železnici do Německa v krátké době obnovit.**

Dnes Bohemiakombi dává práci hned dvěma terminálům kombinované dopravy, které v Lovosicích každodenně překládají sedlové návěsy, výměnné nástavby a tankové kontejnery z kamionů na železniční vozy a naopak. O rozhovor jsme požádali ředitele společnosti Bohemiakombi Ing. Vladimíra Fišera.

**Proč musel být provoz vlaků RoLa Lovosice-Drážďany vlastně ukončen?**

Původní RoLa neměla po přistoupení ČR k Evropské unii prakticky žádnou šanci na přežití a ani mohutné státní dotace z české i saské strany ji nebyly schopny udržet při životě. Přeprava celých kamionů, které doprovázeli jejich řidiči v lehátkovém voze, nemohla být dostatečně konkurenceschopnou alternativou k přímé přepravě po silnici, a to z čistě ekonomických důvodů.

**V čem tedy spočívá kouzlo nového způsobu přepravy, který dokáže být efektivní i bez dlouhodobě poskytovaných dotací?**

Dnešní vlaky tzv. nedoprovázené kombinované dopravy, které převážejí místo celých kamionů jenom návěsy, tankové kontejnery nebo výměnné nástavby, jsou schopné pře-



pravovat o polovinu více nákladu, než v minulosti vlaky RoLa. Nový systém přepravy nákladů přináší pro silniční dopravce větší úsporu. Jeho tahače ani řidiči už nejsou po dobu přepravy návěsů po železnici neefektivně vázání, a mohou být využíváni pro další přepravy. Silniční dopravce je tak schopen zvládat až trojnásobné přepravní objemy při nezvýšeném počtu řidičů a tahačů. Potřebuje si zajistit jen větší počet návěsů, výměnných nástaveb či tankových kontejnerů. Tento efekt je pro silniční dopravce nesmírně důležitý právě v dnešní době, kdy se ukazuje nepříjemný nedostatek kvalifikovaných řidičů v mezinárodní nákladní dopravě.

**Jaký je o nový druh přepravy zájem?**

Zatím stále ještě silně převažuje zájem ze strany zahraničních zákazníků před domácími. Tedy silniční dopravců, jejichž dispečerů si umějí práci v systému silnice-železnice-silnice dobře zorganizovat. Musejí samozřejmě mít k dispozici odpovídající silniční techniku, kterou lze pro tento druh kombinované dopravy nasadit. To je za-

tím bohužel zásadní problém domácích silničních dopravců.

**České firmy potřebné návěsy, výměnné nástavby a tankové kontejnery nevlastní?**

Většinou je zatím nemají. A je to také největší překážka, proč tohoto servisu dosud ve větší míře nevyužívají. Přišli jsme s novou službou, kterou na českém trhu až dosud nikdo nenabízel.

**Jak jste tedy s tímto průkopnickým projektem na českém území úspěšní?**

S prvním pravidelným vlakovým spojením z Lovosic do Duisburgu jsme začali v říjnu 2005. Na trase dlouhé 704 km jsme zpočátku vozili spíše poloprázdné vlaky – dva vlaky týdně v exportu a dva v importu. České dopravní firmy s investicemi do nové techniky poměrně dlouho otálely a vyčkávaly, jak se situace vyvine. Až teprve po více než půl roce se vytěžování vlaků začalo postupně zlepšovat. Po jednom roce jsme museli zvýšit počet vlaků o polovinu, přičemž na každém z nich dnes přepravujeme troj až čtyřnásobné množství nákladu, než tomu bylo v prvním roce. Dnes už existují první české dopravní firmy, které pochopily ekonomickou výhodnost kombinované dopravy a místo do silničních cisteren začaly investovat do tankových kontejnerů, které mohou používat jak pro přímé přepravy po silnici, tak i v kombinaci se železnici. To je ob-

rovský průlom v myšlení domácích silničních dopravců, s nímž jsme počítali a na který jsme čekali.

**Cílovou stanicí vašich vlaků je pouze Duisburg?**

Od června loňského roku jsme systémem rozšířili o další nové vlaky z Lovosic do suchozemského terminálu Hamburg Billwerder. Přes terminály v Duisburgu a Hamburgu, které jsou významnými uzly na síti evropských vlaků kombinované dopravy umíme nabídnout přepravy z České republiky od Skandinávie přes Dánsko, Holandsko, Belgie až po Francii, Španělsko a Portugalsko.

**Jak je to ve vašem případě s rychlostí přepravy po železnici?**

Je prakticky srovnatelná se silnicí. Například cestu z Hamburku do Lovosic urazí vlak za pouhých 10 hodin, dosahuje tedy průměrné cestovní rychlosti vyšší než 60 km/hod. V praxi to vypadá tak, že návěs podaný k přepravě po železnici v Lovosicích si může silniční dopravce následující den časně ráno vyzvednout v Hamburku anebo v Duisburgu k další přepravě k zákazníkovi.

**Přímé vlaky z Německa končí svoji jízdu v Lovosicích. Přepravy dále do vnitrozemí po železnici už nepokračují?**

Většina přeprav má své místo určené v severních Čechách, kde je silná koncentrace chemického průmyslu. Takové přepravy pokračují z Lovosic k zákazníkovi ve většině případů po silnici. Jiné zásilky ale pokračují z Lovosic dále do vnitrozemí a na Slovensko po železnici. Nabízíme přepravy do terminálu v Přerově, v Kopřivnici i do terminálů kombinované dopravy na Sloven-

sku. Vyskytují se i takové případy, kdy jsou zásilky po železnici přepravěny až k zákazníkovi na jeho vlastní vlečku.

**Jaké počty kamionů se vám daří přemísťovat ze silnice na železnici?**

V současné době vypravujeme šest vlaků týdně v exportu a šest vlaků v importu, což představuje 250 až 300 kamionů týdně, které už nezatěžují silnici mezi Lovosicemi a Ústím nad Labem, nýbrž do Německa odjíždějí a zpátky se vrací po železnici údolím Labe. Na tradici dřívějších vlaků RoLa se tedy tímto způsobem opravdu podařilo v krátké době úspěšně navázat.

**Jakou roli hrají v případě tohoto projektu České dráhy?**

České dráhy ve spolupráci s německou národní železnici vystupují především v roli železničních dopravců. Pro spuštění druhé linky Lovosice-Hamburg Billwerder uvedly České dráhy do provozu vlastní překladače na ploše, která se dříve využívala pro vlaky RoLa. Společně s německou společností DUSS založily letos dceřinou společností, která se stala provozovatelem terminálu ČD-DUSS Lovosice. České dráhy jsou kromě toho i jedním z pěti společníků Bohemiakombi, takže spolupráce s nimi je velmi těsná. (red) □

**BOHEMIAKOMBI**  
Kombinovaná doprava silnice - železnice

[www.bohemiakombi.cz](http://www.bohemiakombi.cz)

**Podzimní akce  
ušetří až  
15 000 korun**

**Při koupi auta na leasing  
u CAC LEASING**

Člen **UniCredit Group**

Speciální podzimní akce, které platí při financování nákupu automobilu vybranými produkty CAC Auto Finance, tj. leasingem nebo úvěrem, přidala v září do své nabídky společnost CAC LEASING. Díky této akci je možné ušetřit při leasingu až 15 000 korun. Výhodný úvěr k financování automobilů je nabízen pod názvem Super Credit a zvýhodnění se u něj projeví ve snížení pravidelných měsíčních splátek. Partnerem pro tuto podzimní akci se stala pojišťovna Allianz. Jiří Vintr, manažer oddělení řízení produktů společnosti CAC LEASING, k této akci upřesňuje: „U leasingu poskytujeme slevu z akontace. Výše této slevy je u vozů v ceně do 500 000 Kč včetně DPH 10 000 korun a u automobilů s vyšší pořizovací cenou dokonce 15 000 korun.“ Akce je nabízena při financování automobilů značek Audi, Citroën, Fiat, Ford, Honda, Hyundai, KIA, Peugeot, Škoda a VW a platí na smlouvy uzavřené až do konce prosince. Pro tyto značky je také platný zvýhodněný úvěr Super Credit.

**Jubilejní smlouva s odměnou 300 000 Kč**

V nejbližší době očekává společnost CAC LEASING uzavření jubilejní tří sté tisíci smlouvy o financování. Šťastlivec, který podepíše tuto smlouvu, obdrží neobvyklou prémii ve výši 300 000 Kč. Jubilejní může být leasingová smlouva na auto, stroje nebo nemovitosti, případně smlouva o úvěru či splátkovém prodeji.

Společnost CAC LEASING patří do renomované evropské finanční skupiny UniCredit Group. V listopadu letošního roku se proto její jméno změnilo na UniCredit Leasing CZ. Dosaďované jméno společnosti však ponesou nadále ve svém názvu produkty financování dopravní techniky, které jsou označeny CAC Auto Finance.

CAC LEASING, a.s.  
Zákaznické centrum: 844 11 33 55  
[info@cac.cz](mailto:info@cac.cz), [www.cac.cz](http://www.cac.cz)

**CAC  
LEASING**