

DOBA NAHRÁVÁ ŽELEZNICI

JEDNATEL SPOLEČNOSTI BOHEMIAKOMBI A PROPAGÁTOR KOMBINOVANÉ PŘEPRAVY SILNICE–ŽELEZNICE VLADIMÍR FIŠER SE NAD HLAVNÍMI TERITORIÍ PRVNÍHO VYDÁNÍ TRADE NEWS, AUSTRÁLIÍ A NOVÝM ZÉLANDEM, ROZPOVÍDAL O JÍZDĚ VLAKEM PODĚL AUSTRALSKÉHO POBŘEŽÍ, OPUŠTĚNÉ VLAKOVÉ STANICI VE VNITROZEMÍ A PŘÍRODNÍCH KRÁSÁCH TOHOTO KOUSKU PLANETY.



Ing. Vladimír Fišer,
jednatel společnosti Bohemiakombi

Je pravda, že se v Austrálii zboží po železnici nepřepravuje?

Přestože tam má železnice svou historii, která úzce souvisí s cukrovou třtinou, slouží převážně k přepravě osob. Na silnicích jsou k vidění tzv. roadtrains, tedy tahače s několika návěsy, které se však na okrajích obydlených zón rozdělují. Austrálie je příkladem země, kam nelze od nás zboží přepravit jinak než kombinovaně, avšak s využitím letecké nebo námořní dopravy. My dokážeme náklad přepravit do Hamburku a převést do námořního přístavu, naší hlavní doménou je však přeprava zboží po železnici uvnitř Evropy.

Terminály v Lovosicích a v Paskově jsou počátečními i koncovými body vašich pravidelných linek. Kam dnes zboží po železnici vozíte?

Lovosický terminál je propojen s Duisburgem a s Hamburkem a jejich prostřednictvím pak s řadou dalších míst v západní a severní Evropě. Terminál v Paskově je spojen s terminálem v Terstu. Na těchto linkách pravidelně vypravujeme ucelené vlaky, které v rámci mezinárodních přeprav překonávají velké vzdálenosti a jezdí v pravidelném taktu. I při přepravách zboží zákazníci ocení pravidelné odjezdy každý den ve stejnou hodinu. Týdně jich vypravíme šestadvacet.

Změnil se v posledních letech pohled českých firem na kombinovanou dopravu?

Postupně se mění. V první, téměř desetileté fázi jsme díky linkám RoLa, na nichž se přepravovaly celé kamiony, dokázali silničními dopravci, že jim může železnice dobře posloužit. Další fáze vývoje kombinované dopravy se už neobešla bez určité spoluúčasti silničních dopravců. Museli si pořídit intermodální návěsy, výměnné nástavby nebo tankové kontejnery. Tato počáteční investice představovala pro české firmy určitou překážku, proto jsme zpočátku mohli spolupracovat jen se zahraničními zákazníky. Postupně se nám však podařilo přesvědčit i české dopravce, aby do této techniky investovali, a dnes, po dalších deseti letech, tvoří většinu našich zákazníků české firmy.

Kam míříte nyní?

Ideální je stav, kdy jede na jedné lince i několik vlaků denně. Chceme tedy zahušťovat počet vlaků na relacích, kde jezdíme, a hledat příležitosti pro linky nové. Vybíráme takové přepravní směry, v nichž je opravdu silný proud kamionů a kde by bylo reálné vytvořit pravidelná vlaková spojení. Nyní cílíme na jihovýchod a poté bychom rádi vyhledali další relace mezi ČR a západní Evropou, popřípadě Itálií. Chtěli bychom se vrátit ke spojení do Verony nebo Milána.

Můžete na konkrétním příkladu jedné přepravy ukázat rychlost a další výhody vašich služeb?

Rád. Tak třeba přepravy zboží ze Zábřehu na Moravě do Zwolle v Nizozemsku. V dopoledních hodinách je zboží naloženo na kamion, poté odjíždí do Lovosic, kde se návěs odpojí od tahače a nakládá na železnici. Na zdolání vzdálenosti Lovosice–Duisburg, což je 704 km, má vlak celou noc. Do Duisburgu přijíždí druhý den dopoledne. Po přivěšení návěsu k tahači s ním okolo 13. hodiny míří k příjemci zboží do Zwolle, v 15 hodin je náklad u zákazníka.

V jakých případech se silniční dopravce rozhoduje pro železnici?

O náš servis se zpravidla začínou zajímat dopravci, kteří mají příležitost expandovat, navyšovat přepravované objemy. Místo nákupu nových kamionových souprav a zaměstnávání dalších řidičů mohou expanzi zvládnout pouze s nákupem intermodálních návěsů. Jiným



důvodem může být velmi těžké zboží a nutnost dodržovat maximální limity hmotnosti. Pokud se zboží přepravuje kombinovanou dopravou po železnici, platí pro něj na silnici na tzv. poslední míli výjimka, která povoluje čtyři tuny navíc. Další výhodou železnice je možnost jezdit v době zákazu jízdy – o víkendech, popřípadě během různých svátků. Silniční dopravce může čerpat i jiné výhody, slevy na silniční dani atd.

Poměrně aktuálním důvodem zvýšeného zájmu je i nedostatek kvalitních profesionálních řidičů. Objevila se také otázka minimální mzdy na území Německa, která se vztahuje i na zahraniční firmy, které tam vysílají své řidiče.

Je přeprava zboží po železnici bezpečná?

Vlak jede plynule bez větších zastávek a tím, že se jednotlivé vozy cestou nepřezazují, není zboží vystaveno rizikům krádeže ani větším dynamickým rázům. Dynamické účinky jízdy po železnici jsou mnohem menší než na silnici. Pro jednoho z našich zákazníků vozíme například těžké tabulové sklo a nikdy jsme neřešili jeho poškození. Na silnici je naopak dnes větší riziko krádeže v době odpočinku řidiče na odstavných plochách.

Motivuje firmy také výrazný ekologický aspekt železnice?

Díky kombinované dopravě se snižuje závislost dopravy na naftě, nejsou přetíženy silnice, snižuje se znečištění ovzduší emisemi. Ovšem pro české firmy prozatím není ekologický aspekt tou hlavní motivací ke změnám. ■

S VLADIMÍŘEM FÍSEREM HOVOŘILA VLASTA PISKAČOVÁ
FOTO: ARCHIV BOHEMIAKOMBI

Příklad efektivní přepravy se sníženými emisemi

Pondělí, 26. ledna 2015

- 10.30 Řidič kamionu pan Čech odjíždí z výrobního závodu v Zábřehu na Moravě s návěsem naloženým zbožím pro příjemce v Nizozemsku a míří do Lovosic.
- 15.00 Pan Čech přijíždí do terminálu v Lovosicích, kde návěs odpojí, aby si připojil jiný návěs, se kterým se vrací na Moravu.
- 18.00 Návěs se zbožím ze Zábřehu je naložen do kapsového vozu v soupravě vlaku.
- 21.16 Nákladní expresní vlak 41361 do Duisburgu odjíždí z Lovosic směr Děčín.

Úterý 27. ledna 2015

- 11.14 Vlak přijíždí do terminálu v Duisburgu a po technické kontrole je přistaven ke složení návěsů.
- 13.15 Řidič pan Němec přivěšuje sledovaný návěs se zbožím ze Zábřehu a zamíří s ním k příjemci do Zwolle.
- 16.00 Po vyložení zboží ve Zwolle pan Němec přejíždí na nakládku zboží do Enschede, kde bude ještě večer nakládat zboží do Olomouce.
- 17.30 Pan Němec naložil zásilku v Enschede a odjíždí do Münsteru, kde bude časně ráno návěs dokládat dalším zbožím do Pardubic.

Středa 28. ledna 2015

- 06.00 Návěs je přistavený k nakládku zboží v Münsteru.
- 09.00 Řidič pan Němec přijíždí s naloženým návěsem do terminálu v Duisburgu, kde návěs odvěsí a předá jej pracovníkům terminálu.
- 20.30 Návěs je naložen na kapsový vůz řazený v soupravě vozů pro Lovosice.
- 21.30 Naložení posledního návěsu do vlaku pro Lovosice, nakládka celého vlaku naloženého celkem 27 návěsy a 6 tankovými kontejnery je ukončena.
- 22.53 Po technické a komerční kontrole vlak odjíždí z Duisburgu. Cestou zastavuje jen z dopravních důvodů nebo z důvodu střídání strojvedoucího.

Čtvrtek 29. ledna 2015

- 10.52 V Drážďanech vlak zapřáhá dvousystémová lokomotiva ČD Cargo, která jej dopraví do terminálu v Lovosicích.
- 13.01 Vlak přijíždí do Lovosic a po technické prohlídce vozů a jejich vyložení je návěs přichystán k předání řidiči panu Čechovi.
- 15.30 Pan Čech si přivěšuje návěs a odjíždí s ním do Pardubic k příjemci zásilky z Münsteru. Vykládku druhé zásilky má naplánovanou v Olomouci na páteční ráno.

Rekapitulace

- 1 Řidič pan Čech obstarává nakládky 5 návěsů týdně v Zábřehu na Moravě včetně jejich návozu do Lovosic a zároveň obstarává odvoz a vykládku 5 návěsů z Nizozemska, jež přebírá v Lovosicích. Každou noc spí doma.
- 2 Řidič pan Němec obstarává vykládku a nakládku 5 návěsů týdně v Nizozemsku. Domů se vrací až na víkend.