

# Krize nám přivedla nejvíc zákazníků,

říká šéf operátora kombinované dopravy, společnosti Bohemiakombi, Vladimír Fišer. V rozhovoru popisuje mimo jiné počátky kombinované dopravy v Evropě, jaké jsou její výhody i nevýhody nebo kdy se silničnímu dopravci vyplatí na tento způsob přepravy přejít.

**Podle vašich webových stránek založil Bohemiakombi německý operátor kombinované dopravy Kombiverkehr. Jaké byly okolnosti vzniku společnosti?**

Protože se v evropské kombinované dopravě jezdí převážně na mezinárodních relacích, dlouhodobá strategie Kombiverkehru byla mít partnery v jednotlivých zemích. Mnohé z nich tam jen založil a pak si v nich nechal menší podíl. Takto vzniklo třeba Ökombi v Rakousku, Polkombi v Polsku nebo Bohemiakombi v Česku. Německá firma je založila a pak se snažila vzbudit zájem o kombinovanou dopravu u místních podnikatelů. V roce 1995 pak vstoupili do Bohemiakombi další společníci – České dráhy, Svaz spedice a logistiky, ČESMAD Bohemia a Ökombi. Já jsem do firmy přišel až v roce 1998. Dnes ji vlastní společně ČD Cargo, ČESMAD Bohemia a Kombiverkehr.



Jak začala naše hamburská linka? Byla to vlastně velká náhoda, vypráví Vladimír Fišer, jednatel Bohemiakombi.

**Kombiverkehr je v současnosti asi největší operátor kombinované dopravy v Evropě...**

Ano, má největší výkony. Druhý za ním je švýcarský Hupac a třetí italský Cemate.

**Co vůbec vedlo v Evropě ke vzniku kombinované dopravy?**

Kombinovaná doprava tohoto typu vznikla kvůli průjezdu napříč Alpami ze severu na jih a obráceně. Řešily se otázky spojené s životním prostředím; potřebovali nějakým způsobem „nahnat“ cargo na železnici. Alpské země to dělaly především restriktivním způsobem a omezeným vydáváním zahraničních povolenek. Omezoval se počet kamionů, které mohou Alpami projet. Pamatujete možná tzv. ekobody, které přidělovalo Rakousko; to byl jeden z motivačních faktorů – omezování počtu povolenek. Tak to ale může fungovat jen v neliberalizovaném prostředí, nemůže už to fungovat v rámci Evropské unie.

Jako další příklad uvedu naše linky Ro-La (Rollende Landstraße – přeprava celých kamionů i s řidičem, který jede v osobním voze – pozn. red.) Lovosice-Drážďany, které jsme provozovali před vstupem do EU. Motivátorem pro jejich použití tehdy byl nedostatek povolenek pro vjezd do Německa. Německá strana zavedla opatření, že ten, kdo pojedou vlakem, toto povolení nepotřebuje. Za obousměrnou jízdu vlakem zákazník pak navíc ještě získal jako bonus tzv. odměňovací

povolenku. Vypravovali jsme až 12 odjezdů vlaků denně z Lovosic do Drážďan i zpátky vytížených silničními dopravci, kteří neměli povolení a neměli jinou šanci, jak se do Německa dostat. Tato motivační výhoda – výhoda pro Ro-La – skončila, když jsme vstoupili do EU. Přístup na zahraniční trhy se liberalizoval a my jsme s touto přepravou museli během pár týdnů skončit.

**Proč Němci přístup na svůj trh takto regulovali?**

Přepravy mezi Německem a ČR zajišťovaly převážně naše dopravní firmy, protože byly levnější než německé. Němci si proto chtěli chránit svůj trh. Počet povolenek se stanovoval recipročně, ale oni české povolenky navíc nepotřebovali, takže nebyli ochotní je navyšovat pro české dopravce. Proto mohla Ro-La tehdy existovat.

**Jak vypadaly vaše aktivity po vstupu do EU?**

Zájem o vlaky Ro-La byl ze dne na den pryč a my jsme s vytížením vlaků spadli ze 70 procent pod 10, prostě soupravy jezdily prázdné. Mnohdy se píše, že přepravy Ro-La skončily proto, že stát už nebyl ochotný je dotovat. Není to pravda. Obě ministerstva byla ochotná to dotovat, ale za předpokladu, že vlaky budou alespoň trochu solidně využívány. Po vstupu do EU jsme vzápětí přišli s novým servisem – s vlaky s kombinovanou přepra-

vou tankových kontejnerů, výměnných nástaveb a návěsů na dlouhé vzdálenosti.

**Dva z podílníků Bohemiakombi – sdružení silničních dopravců a železniční dopravce – jsou za normálních okolností rivalové. Jak vypadá jejich spolupráce?**

Je to občas poměrně složité. Silniční dopravce je tu jednoznačně v roli zákazníka železnice. Železniční dopravce má zájem na tom, aby získával další objemy. A silniční dopravce má zájem využít těchto služeb, pokud je to pro něj výhodnější, než jet po silnici či dálnici. Toto je spojuje. Mezi oběma stranami je Bohemiakombi jako operátor kombinované dopravy, který na jedné straně vyjednává co nejlepší ceny s železničním dopravcem, jenž by cenu nejradši navyšoval. A na druhé straně jsou silniční dopravci, kteří naopak chtějí, aby cena byla co nejnižší.

Silničních dopravců, kteří nás využívají, je celá řada. Naprostá většina z nich ale rozhodně není tak silná a velká, aby si mohli dovolit pravidelně objednávat a vytěžovat celý vlak. Kombinovaná doprava může konkurovat přímým přepravám po silnici pouze za předpokladu, že se bude jednat o dopravu uceleným vlakem na dlouhé vzdálenosti. Rolí operátora je pospojovat přepravy od jednotlivých silničních dopravců, kteří si vzájemně konkurují. Operátor jim ale nekonkuruje, je vůči nim neutrální.

**Kteří silniční dopravci vás nejvíce využívají?**

Dokud jsme provozovali Ro-La – doprovázenou dopravu motivovanou povolenkami –, byla dopravců celá škála, především Češi a Slováci. Pro jízdu na Ro-La nepotřebovali žádné speciální vybavení. Pak jsme přešli na formu nedoprovázené kombinované dopravy na delší vzdálenosti, kdy už tahač a řidič nejedou po železnici, a to již vyžaduje určitou investici na straně silničního dopravce – musí si koupit manipulovatelný návěs, tankový kontejner nebo výměnnou nástavbu. Jelikož na české straně v době vstupu do EU nikdo takové vybavení neměl, začali jsme nedoprovázenou dopravu nejprve nabízet zahraničním dopravcům. Trvalo tři roky, než se nám podařilo přesvědčit první českou firmu, že to má opravdu smysl.

**V kterém roce to bylo?**

V roce 2004 jsme vstoupili do Evropské unie, to jsme přestali dělat doprovázenou kombinovanou dopravu. Pak trvalo rok, než jsme rozjeli projekt nedoprovázené dopravy pouze tankových kontejnerů, a to pro zahraniční dopravce a speditéry. Později se přidaly intermodální návěsy, které dnes už převažují. A v roce 2008 jsme začali vozit i pro české silniční dopravce, kteří se mezitím stali našimi většinovými zákazníky. Tady vidíte relativně krátké období, během kterého se struktura našich zákazníků výrazně proměnila.

**Kdo patřil k vašim prvním zákazníkům?**

Základem linky z Hamburku bylo stěhování firmy Lego do Česka. Výběrové řízení na tyto přepravy tehdy vyhrál Kombiverkehr s železniční linkou pouze do Drážďan. Dál se mělo jezdit po silnici. Jednou jsme ale jeli společně z letiště do Lovosic a oni tam viděli směrovku na Kladno. Byli překvapeni, že je tak blízko Prahy i Lovosic. Výběrové řízení pak bylo zrušeno a nové jsme spolu s firmou Hangartner vyhráli s železniční přepravou až do Lovosic. Tak začala hamburská linka. Byla to vlastně velká náhoda.

**Které firmy konkrétně dnes patří mezi vaše hlavní zákazníky?**

Jednou z úplně prvních českých firem byla Omega Servis Želátovice, s návěsy pak jako první přišla Autodoprava Josefa Mičky ze Slaného. Pak se přidali další jako například M+L Logistik, ČSAD Logistik Ostrava, česká pobočka Ewals Cargo Care nebo LKW Walter a další.

**Jedním z vlastníků Bohemiakombi je ČD Cargo. Můžete převážet náklad po kolejích i s jinými dopravci?**

Ano, je to dané tím, který železniční dopravce nám dá nejlepší podmínky, abychom mohli silničním dopravcům nabídnout co nejlepší produkt ve vysoké kvalitě a přitom s nízkou cenou. Rozhoduje konkurence.

**Předpokládal bych, že jako jeden z vlastníků vás ČD Cargo bude tlačit, abyste jezdili pouze s ním...**

Kdyby to bylo jen na českém území, tak se to možná bude vyvíjet tak, jak naznačujete. Ale vzhledem k tomu, že se na jízdě vlaku vždycky podílejí dva až tři železniční dopravci z různých zemí, jde o spolupráci více zahraničních firem. Pak tedy záleží na tom, kdo s kým dobře spolupracuje a kdo je schopen nabídnout lepší podmínky za celou trasu. ČD Cargo by pochopitelně bylo nejraději, kdybychom veškeré výkony jezdili s nimi. Nemáme s nimi ale žádnou exkluzivitu. Samozřejmě je spolupráce s nimi velice úzká. Ale pokud někdo nabídne lepší podmínky, je logicky v našem zájmu po takové nabídce sáhnout.

**Jaký druh nákladu vozíte nejvíce?**

Jednou z výhod kombinované dopravy je to, že silniční vozidla, která jsou její součástí, mají na silnicích v Německu, Rakousku nebo na Slovensku výjimku, že mohou být o čtyři tuny těžší, než je v silničním provozu normálně povoleno. U nás je limit až 48 tun. Ale v Německu a Rakousku je to jen 40 tun, přičemž v kombinované přepravě se tento limit zvyšuje až na 44 tun. To je nesmírná výhoda. Jako první proto za námi přišli zákazníci s těžkým cargem. Když začali využívat kombinovanou dopravu, najednou mohli naložit o 10 procent nákladu víc, a tak mohli nabídnout lepší cenu.

Vozíme tedy hlavně těžké cargo, ať jsou to výrobky ze železa, střešní krytiny, další stavebniny atd. Málom který dopravce má ale těžké cargo v obou směrech, takže zpětné výtížení zajišťují jiným nákladem jakéhokoli druhu. Také jsme vozili speciální návěsy na lince z Lovosic do Charleroi mezi dvěma továrnami jednoho výrobce těžké tabulové sklo. Zákazník ale změnil strukturu výroby, takže teď už nemá tolik nákladu, aby se naplnil celý vlak týdně.

Za zmínku stojí také projekt, který „jezdíme“ už druhým rokem z Ostravy do Terstu. Jsou to přepravy mezi Českem a Polskem na jedné straně a Tureckem na straně druhé. Vozí se návěsy turecké firmy Ekol, která je dnes tak silná, že má i vlastní trajekty mezi Tureckem a Itálií. Z Terstu pak rozváží návěsy vlaky do Německa, Polska, do Čech. Jsou to desítky vlaků týdně. Objíždějí tím Balkán.

**Ve vašich přepravách tedy převládají návěsy?**

Pokud se bavíme o kombinované dopravě obecně, převládají námořní kontejnery na lin-

kách z vnitrozemí do námořních přístavů. My se specializujeme na vnitroeuropejské přepravy a v těch u nás už převládají návěsy.

**Proč se na vnitrozemských relacích po Evropě nevozí více kontejnery?**

Bylo by to jednodušší, protože bychom je mohli vozit na univerzálních kontejnerových vozech, zatímco pro návěsy musíme mít speciální kapsové vozy, které jsou dražší. Návěsy mají ale pro exportéry celou řadu výhod, které se na první pohled zdají nevýznamné. Za prvé, výrobní podniky jsou zvyklé nakládat do návěsu z boku. Druhý důvod souvisí s tím, že jsme neúspěšnější u těžkého carga. Tára návěsu je nižší než v součtu tára podvozku a kontejneru na něm. Když to porovnáte, zjistíte, že s kontejnerem by dopravce výhodu oněch čtyř tun navíc nedokázal uplatnit tolik jako u návěsu. Rozdíl jsou dvě tuny, což je pět procent nákladu. Další výhodou je to, že tzv. meganávěsy, které také vozíme, mají vnitřní ložnou výšku tři metry. To žádný kontejner nenabídne.

**Jak musejí být vlaky výtížené, aby se vám jízda vyplatila?**

Vlaky musí jezdit využité nejméně na 85 až 90 procent. Tedy v průměru. Jinak by byly ztrátové. Vzhledem k tomu, že vlaky musí jezdit v pravidelném taktu s pevným jízdním řádem, není vůbec snadné tak vysokého průměrného výtížení dosáhnout.

**Daří se vám vozit náklad i po Česku mezi Ostravou a Lovosicemi?**

Výjimečně. Ta vzdálenost je příliš krátká, než aby se to vyplácelo. Daří se to, pokud je to v návaznosti na mezinárodní přepravu.

**Na jaké vzdálenosti se vyplatí kombinovaná doprava?**

Linka Lovosice–Hamburk má 570 kilometrů. Pod tuto vzdálenost už to ztrácí smysl. Čím delší vzdálenost, tím lépe. Průměrná vzdálenost železniční části nedoprovázené kombinované dopravy se v Evropě pohybuje něco přes 800 kilometrů.

**Existují kromě Ostravy-Paskova a Lovosic ještě nějaké jiné terminály, které byste mohli využívat?**

Abychom se tam cítili, že jsou to terminály skutečně veřejné a neutrální a že činností pro-

**BOHEMIAKOMBI**

Společnost je operátorem kombinované dopravy; funguje tedy jako koordinátor mezi silničními dopravci, operátory terminálů a železničními dopravci. Vznikla v roce 1992 pod názvem Kombiverkehr-CS jako 100procentní dceřiná společnost německého operátora kombinované dopravy. Dnes mají ve firmě podíl tři společnosti – ČESMAD Bohemia (40 %), ČD Cargo (30 %) a Kombiverkehr (30 %). Od roku 1996 je Bohemiakombi členem Mezinárodní unie společností pro kombinovanou dopravu silnice-železnice UIRR. Společnost má kancelář v Praze a využívá terminály v Lovosicích a Ostravě-Paskově, prostřednictvím zahraničních partnerů pak i jinde v Evropě. Na linkách Ro-La odvezla v letech 1993–1999 na lince České Budějovice – Villach téměř 37 tisíc kamionů a v letech 1994–2004 na trase Lovosice–Drážďany přes 830 tisíc kamionů. Dnes je aktivní na linkách Lovosice–Duisburg, Lovosice–Hamburk, Ostrava–Lovosice–Duisburg a Ostrava–Terst. Ročně odveze po železnici kolem 40 tisíc ložných jednotek.



Na terminálu převládá manipulace s návěsy.



Těžkotonážní překladač jednotku uchopí, odveze k vlaku...

► vozovatelů terminálů nejsou ohrožené naše obchodní zájmy, tak ne. Mohli bychom využívat i Mělník, pokud bychom tam spolupracovali přímo s Českými přístavy, které jsou provozovatelem části terminálu. Mělník ale není daleko od Lovosic, takže k tomu zatím nemáme důvod.

### Zastavili jste linku Ostrava–Verona. Jaký byl důvod?

S ní jsme začali v roce 2012. Náběh tam byl velice solidní, během tří měsíců jsme přešli ze dvou vlaků týdně na tři. Pak přišla finanční krize v jižní Evropě, pokles přeprav na Itálii a zákazník ubylo natolik, že jsme tam sklízeli ztráty. Důvodem byly také bezkonkurenčně nízké ceny ze strany polských silničních dopravců. Souběžně s tím jsme ale rozjeli zmíněnou linku do Terstu pro turecký Ekol a ta funguje.

### Vaše vlaky jezdí sice jen na čtyři místa v Evropě, nabízíte ale i návazná spojení. Spolu-

### pracujete při tom pouze s Kombiverkehrem, nebo i dalšími operátory?

Spolupracujeme i s dalšími společnostmi, které provozují linky z terminálů, do nichž jezdí naše vlaky. Tím je vytvořena síť linek pokrývající prakticky celou západní polovinu Evropy.

### Kromě klasické vertikální překládky se po Evropě vyvíjejí i různé formy horizontální překládky. Jak jsou úspěšné?

Jak jsou efektivní, nemůžu posoudit. Zatím se ale žádná z těchto technologií nerozšířila tak jako vertikální překládka. Hlavní problém je v tom, že vybavení je drahé a také je potřeba speciální zařízení v terminálech. To vše se musí promítnout do koncové ceny za přepravu. Cena je rozhodujícím kritériem.

Jaromír Cabalka (ředitel terminálu ČD DUSS Lovosice): Jednu výhodu to přináší, a sice že na to nejsou potřeba speciální návěsy. Je to tedy zajímavé pro silniční dopravce,

na druhou stranu kvůli vysokým vstupním nákladům na celý systém musí platit vysoké ceny za použití terminálu. Většinou se to v Evropě používá tak, že výrobce systému horizontální překládky projekt zainvestuje spolu s nějakou silnou společností, jako je třeba Volkswagen v Německu.

### Podporuje dnes stát nějak kombinovanou dopravu v Česku?

Hlavně ve vládních prohlášeních. Musíme ale být objektivní. Podporuje ji i tak, že vlaky kombinované dopravy platí nižší cenu za použití železniční infrastruktury než ostatní vlaky. Obdobně je zvýhodněná i přeprava jednotlivých vozových zásilek. Další výhodou je, že kamiony mohou svázat a rozvážet náklad i v době zákazu jízdy. Ministerstvo dopravy také připravuje program podpory modernizace a výstavby terminálů na roky 2015 až 2020. Je tady rovněž určitá podpora ze strany Evropské unie.

## Kombinovaný terminál v Lovosicích

Terminál ČD-DUSS Lovosice sloužil do roku 2004 pro přepravy doprovázené kombinované dopravy, tzv. Ro-La. Po vstupu Česka do Evropské unie se ale poptávka po této formě dopravy snížila natolik, že u nás zanikla, a plocha tak zůstala prakticky nevyužitá.

Lidé kolem kombinované dopravy proto tehdy přesvědčovali vedení Českých drah, že by se měl areál přebudovat na otevřené intermodální překladiště. Argumentovali tím, že trh se bude liberalizovat a stále více otvírat a zahraniční dopravci a operátoři tento segment železniční nákladní dopravy časem zaberou. „Říkali jsme tehdy: a co mají České dráhy? Měli byste stavět v zahraničí, nemáte ale terminály ani na českém území,“ popisuje Vladimír Fišer, jednatel Bohemiakombi.

### PŘESTAVBA

Vedení českého národního dopravce nakonec tyto argumenty přijalo a v letech 2006

až 2008 proběhla na lovosickém terminálu přestavba, zejména zpevnění plochy kvůli vysoké váze těžkotonážních překladačů. „Nám Lovosice stačí, ale z pohledu velkých evropských terminálů je to drobeček. Délka plochy je pouze 350 metrů, zatímco délka vlaku je 610 metrů,“ říká Vladimír Fišer. Vlak se proto vykládá nadvakrát.

Vedení lovosického terminálu v současnosti uvažuje o prodloužení manipulační plochy, aby bylo možné vykládat celé vlaky najednou bez posouvání. Hlavní vykládkové a nakládkové koleje již tu správnou délku mají, je potřeba k nim dobudovat manipulační plochu. „Rekonstrukce a dostavba ploch není připravena na letošní rok, je to otázka strategického plánu společnosti. V letošním roce se rekonstrukce bude týkat zásadní modernizace zabezpečovacího zařízení kolejí a současně se letos zaměříme na další rozvoj IT. Chceme se například pro-

pojit právě se společnostmi Bohemiakombi a Kombiverkehr jednotným systémem,“ říká Jaromír Cabalka, ředitel firmy ČD DUSS Terminál, v níž má dnes hlavní podíl ČD Cargo a minoritní DB Mobility Logistics.

Bohemiakombi je s přibližně 2000 manipulacemi za měsíc největším zákazníkem terminálu. Týdně plní devět exportních a importních vlaků. Jako dopravce tu převládá ČD Cargo, terminál je ale veřejný a nabízí své služby na základě rovného přístupu ke všem zákazníkům. „Na základě této myšlenky byl terminál již v letech 2006 až 2008 budován a čerpal při výstavbě jako veřejný terminál i výhody podpory Evropské unie,“ potvrzuje Jaromír Cabalka.

Železniční infrastrukturu terminálu tvoří čtyři základní koleje, přičemž tři jsou manipulační a čtvrtá slouží jako objízdná a odstavná. Nakládá (a vykládá) se pak pomocí překladačů na dvě krajní. Výhodou manipulačních kolejí jsou takzvané „trolejové špičky“, které poskytují výhodu možnosti obsluhy těchto kolejí elektrickou (vlakovou) lokomotivou,





... a vloží do speciálního kapsového vagonu.



Aby byly pravidelné linky rentabilní, musí být v průměru vytížené na 85 až 90 procent.

### Existuje nějaký systém pro sledování nákladu v kombinované dopravě?

V Evropě funguje informační systém CESAR, který založili a vytvořili přední evropské operátory. Vkládají se do něj informace o změnách stavu zásilek. Není to tedy sledování průběžné, ale zákazník se ze systému dozví, jestli je zásilka už ve výchozím terminálu, zda je naložená na vlaku nebo na cestě do uzlového nebo cílového terminálu, či už na silnici z cílového terminálu cestou k příjemci zboží apod. Díky tomu, že námi využívané terminály i my máme propojení se systémem Kombiverkehr, jsou v systému sledovatelné i naše zásilky, a to i když jedou na vlacích jiných operátorů zapojených do systému.

### Jak vypadá přechod ze silnice na kombinovanou dopravu, pokud se pro ni dopravce rozhodne?

Nejdříve se na to musí silniční dopravce přeprogramovat po technické stránce. Cena intermodál-

ních návěsů se ale nijak zvlášť neliší od ceny běžných návěsů. Dříve byl rozdíl možná ve výši 10 procent, dneska už je však minimální. Pak přichází druhá fáze – vlastní provoz a organizace kombinované dopravy. Je to o něco složitější, než když náklad jede jen po silnici. Zboží je sice naloženo po celou dobu přepravy v jednom a tom samém návěsu, silniční dopravce ale musí poskládat jednotlivé části řetězce. První silniční tahač je u nakládky zboží u odesílatele zboží a musí s návěsem dojet včas na terminál. Pak je třeba zajistit jiný tahač, který zase odveze zásilku z cílového terminálu vlaku do cílové destinace zboží.

Zákazníci, kteří k nám přijdou s tím, že chtějí kombinovanou dopravu zkusit, nedůvěřují většinou žádnému partnerovi v zahraničí a chtějí mít všechno pod vlastní kontrolou. Umístí si proto řidiče s tahači pro poslední míli k cílovému železničnímu terminálu v zahraničí a organizují si silniční část sami. Takto to dělá většina českých firem.

Nedávno k nám přišel zájemce o kombinovanou dopravu, jehož zákazník chce navyšovat objem výroby o desítky procent. Ten dopravce ale nemá takovou kapacitu vozového parku, aby navýšení pokryl, a nechce se mu kupovat nové tahače a nabírat lidi. Je ochoten maximálně nakoupit návěsy. To je přesně vhodný okamžik pro vstup do kombinované dopravy, protože tak dopravce navýšení přeprav zvládne, aniž by rozšiřoval personální stav a investoval do tahačů.

### Takže velkým motivačním faktorem je i to, že firma nemusí vázat peníze v technice a mzdách...

Ano, krize v roce 2009 k nám přivedla vlastně nejvíce zákazníků, protože si toto začali uvědomovat. Aby se ale dopravci kombinovaná doprava vyplatila, musí mít vyšší a pravidelné přepravní objemy. A čím větší firma, tím snáze může do tohoto systému vstoupit. ✘

Radek Novotný

FOTO: AUTOR

přestože hlavní část kolejí pro manipulace je samozřejmě bez trolejového vedení.

Celá infrastruktura terminálu má stále ještě zajímavý potenciál růstu, a to jak v železniční modernizaci, tak i v manipulačních plochách a skladovacích kapacitách. Neustálý nárůst objemů v překládkách tohoto terminálu na potřebu rozšíření jednoznačně ukazuje.

Nad kontejnery, které jsou hlavní logistickou jednotkou kombinované dopravy, tu převažují výměnné nástavby a sedlové návěsy. Tyto jednotky jsou však právě díky nemožnému stohování, tak jak je to obvyklé u kontejnerů, velmi náročné na kapacitu skladování.

### CELNÍ ŘÍZENÍ I SPEDIČNÍ ČINNOSTI

Součástí lovosického terminálu je i menší sklad s přímým vjezdem po kolejích. „Pro nás je to přidaná hodnota k hlavním terminálovým operacím, kterými jsou překládky v kombinované dopravě. Vnitřní kolej i sklad jsou součástí celního prostoru, což přináší

výhody vykládky, skladování a kontroly zboží pod celním dohledem.

„Naším zákazníkům slouží kromě celního řízení i jako detenční sklad. Pokud by měli skladovat zboží v kontejneru po delší období před vykládkou, je tato doba spojena s poměrně vysokými poplatky za pronájem kontejneru. Pak je pro některé zákazníky výhodnější složit zboží u nás do skladu a prázdný kontejner vrátit rejdaři. Provádíme zde ale i další běžné logistické činnosti,“ říká Jaromír Cabalka.

V době reportáže byl sklad zaplněn. Částečně paletami s rozloženými kartony, které se odtud exportují po silnici do Německa, a také nákladními pneumatikami, jež se importují námořní dopravou ze Šrí Lanky a z přístavu dále po železnici do ČR. „V našem skladu se po vyložení z kontejnerů ukládají a expedují dle jednotlivých objednávek pro společnost Čemat. Prostřednictvím tohoto malého skladu o rozloze 2500 metrů čtverečních zmanipulujeme 100 až 120 kamionů a kontejnerů za měsíc. K tomuto objemu je přidána i drob-

ná spediční činnost, kdy využíváme dopravce s menšími auty k rozvážení zboží ke koncovým zákazníkům,“ říká Jaromír Cabalka.

### CHYBNÉ SPOJENÍ

Vedle intermodálního terminálu stojí i kontroverzní logistické centrum Lovosice napojené na vlečku, které si dlouhodobě pronajímá ČD Cargo od společnosti Hyparkos patřící do realitní skupiny HB Reavis podnikatele Ivana Chrenka. Loni na podzim podle informací z médií neprošel přes dozorčí radu dopravce návrh na odkoupení ztrátového areálu, který má ČD Cargo v pronájmu od roku 2010. Vedení dopravní firmy za něj chtělo dát miliardu, přitom se mu sklad nedaří smysluplně využít. Argumentovalo tím, že za nevýhodný 15letý pronájem zaplatí prakticky stejnou sumu.

Mnoho lidí si tento problémový areál spojuje s vedlejším terminálem kombinované dopravy, jsou to ale dvě naprosto rozdílné záležitosti, upozorňuje Vladimír Fišer. ✘

Radek Novotný