

Výrobky Bonatrans na cestě k zákazníkovi - kamionem

V rámci našeho seriálu o putování našich výrobků k zákazníkům se dnes dostáváme k relativně tradičnímu způsobu přepravy, kterým je kamionová doprava. Ta je vzhledem ke své operativnosti, ale také rychlosti tím nejvyužívanějším způsobem dopravy výrobků k našim zákazníkům, a to jak ve formě samostatné, tak i v podobě kombinované dopravy.

Vraťme se v rámci putování našeho zboží kamionem o několik dní zpátky. Je pátek 27. května a poslední pracovní den v týdnu v kombinaci s blížícím se závěrem měsíce je pro expedici tradičně velmi rušný. Ten den zvládnou nakládky naložit celkem 5 kontejnerů, 1 vagon a 21 kamionů. Řidiči od rána čekají víceméně trpělivě v řadě podél betonového plotu a přejí si co nejdříve naložit. Tak jim zůstane co nejdříve hodina na „výkon“ a odjedou alespoň kus cesty do nového cíle, než jim vyprší jejich denní dávka povolené doby řízení.

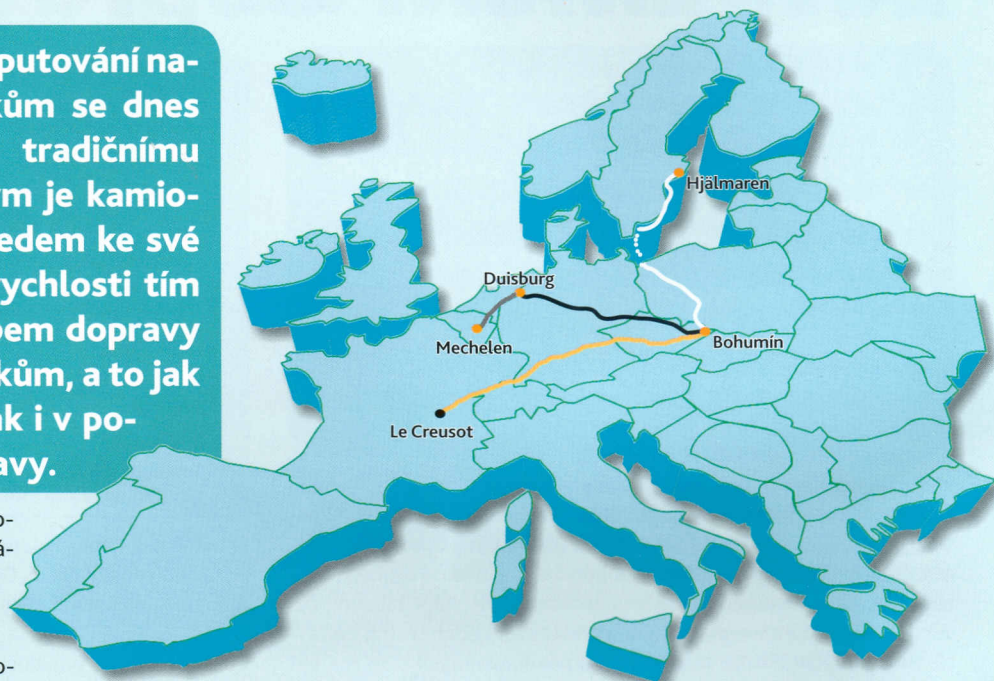
Dnes přijeli nakládat kromě českých dopravců taky polské a slovenské kamiony, je tu dokonce i jeden slovinský. Ti všichni pak rozvezou výrobky se značkou Bonatrans k zákazníkům do různých koutů Evropy, konkrétně do Německa, Rakouska,

Velké Británie, Francie, Švédska, Belgie, Slovenska i Slovinska. Zaměříme se tedy společně na tři z nich a uvidíme, že kamionová doprava neznamená vždy jenom „naložit – odvézt – vyložit“.

Kamionovou dopravu od roku 2007 zajišťovali pro Bonatrans dva regionální dopravci – DB Trans a SGM Třinec. V tomto roce přibyl další, v pořadí třetí dopravce, Ewals Cargo Care. Každému dopravci tedy budeme v rámci našeho putování sledovat jedno vozidlo.

Jako první vyjždí z brány v 10:45 kamion Ewals Cargo Care do Belgie. Řidič je pod časovým tlakem, protože do 13:00 musí být v Paskově na terminálu kombinované dopravy. Za hodinu po něm v 11:40 startuje kamion SGM s nákladem obručí do Švédska a poslední v řadě ve 12:50 odváží kola do Francie kamion DB Trans. Řidičům brzy končí povolený počet hodin, proto zaparkují a začnou čerpat předepsané hodiny odpočinku. Na cestu se vydají tak, jak už jsou zvyklí, a to v neděli v noci po dvaadvacáté hodině, kdy končí nedělní zákaz jízdy kamionů.

Náš nováček, společnost Ewals Cargo Care začala v tomto roce provozovat kombinovanou dopravu silnice-železnice i v našem regionu. Ve spolupráci s železničním operátorem Bohemiakombi používá 10x týdně trať Paskov – Lovosice – Duisburg a zpět. Naše kola určená pro belgickou železnici SNCB tak dopraví právě touto cestou. Náš konkrétní řidič dorazil v pátek 27. května na terminál do Paskova včas. Od tohoto místa pojedou dál už jenom samostatný návěs. Mohutný překladač Hyster sevře odstavěný návěs do kleštin, lehce ho vyzvedne a už ho převáží ke kolejišti, kde ho pohodlně uloží do speciálního „kapsového“ vagonu s typovým označením Sdggmrss. Speciálními prvky se návěs připevní k vagonu a je připravený na cestování po železnici. Ucelený vlak Bohemiakombi vyjždí v pátek v 15:00 z Paskova a v pondělí ve 12:50 je už v Duisburgu. Pokud někte-



Mohutný překladač ukládá návěs do speciálního „kapsového“ vagonu



rá firma v okolí tohoto německého města přijímá zboží i odpoledne, tak ho dostane ještě tentýž den.

Mezitím v noci z neděle na pondělí vyjždějí další dva odpočinutí řidiči každý svou cestou. DB Trans míří do jižní části Francie a optimální trasa vede bohužel po záplatované, přeplněné a obávané dálnici D1, potom dále po D5 směr Rozvadov. Samotná cesta po tuzemsku má dva světlé okamžiky: na začátku, kde je dálnice pořád téměř jako nová a obrovským způsobem zrychlila a zpříjemnila cestu; a na konci, protože se už nějaký ten rok nemusí čekat v celodenních kolonách na celní odbavení při přejezdu hranice. Vzpomene si dnes ještě někdo z Vás na hlášení: „Situace na hraničních přechodech“ vždy ve zprávách, po sportu a počasí? „Kamiony čekají na příjezd 8 hodin, na výjezd 12 hodin. Odbavování osobních aut probíhá bez čekání a plynule“. Ve skutečnosti ale byly čekací doby až dvojnásobné proti těm „růžovým“, veřejně oznamovaným. Dnes tudy kamiony naštěstí plynule „prosviští“. Následuje nájezd na „Autobahn“ a poté je cesta ještě mnohem pohodovější. Pořád ale platí, že je třeba si hlídat maximální povolenou rychlost, pamatovat na povinné přestávky a dodržovat povolenou dobu jízdy podle mezinárodní dohody AETR.

Kamion SGM Třinec vyráží v rozdílu od svého kolegy opačným směrem, a to na sever. Brzy přejíždí hranice do Polska a po historické a věčně opravované A4 zamíří do přístavu Svinoústi nedaleko polsko-německých hranic. Tady čeká na zarezervovaný trajekt směr Švédsko. Po svém nalodění už může řidič jen odpočívat. Samozřejmě, pokud ovšem netrpí mořskou nemocí. Plavba trajektem Polferries do Švédska zabere necelých osm hodin a končí v Ystadu. Je

to přístavní město úplně na spodní „špičce“ Švédska. Jakmile má kamion pod koly znovu pevnou zem, může si řidič začít vychutnávat něco víc než 500 km jízdy nádhernou severskou krajinou lesů a jezer. Poblíž jezera Hjälmarén cesta našich obručí k zákazníkovi končí. Po kontrole nákladu a opatrném vyložení si řidič nechá potvrdit první dva dokumenty ze známé trojky „camrák – dodák – ložák“ a svůj závazek vůči Bonatransu může považovat za splněný.

Zatím se v německém Duisburgu překládá náš návěs z vagonu zpátky na silnici. Přijíždí nizozemský tahač, aby zařídil poslední článek v řetězci kombinované dopravy. Zapřahuje návěs a společně pokračují dalších 200 km na západ do Belgie, kde v úterý dopoledne očekávají naše kola v Mechelenu. Kamion DB Trans již

také jako jeho další dva kolegové dokončil svou „misi“ a složil v úterý 31. května kola, konkrétně v Le Creusot.

Teď si tedy mohou šoféři v cizině začít u svých dispečerů zjišťovat, co s nimi bude dál a co jim připravili na zpáteční cestu. Není na co čekat, protože ideální případ znamená rychle naložit „zpátečku“, odvézt a složit ji tak, aby se v pátek mohlo znovu nakládat. To je ten správný ideální stav i pro expedici Bonatransu, když nám dopravci poskytují dostatek kamionů, které se rychle točí v rytmu export-import.

Už dávno neplatí, že stav kamionu a místo, kde se právě nacházel, bylo víceméně neznámé, dokud řidič nezavolal odněkud z budky dispečerovi. Mezitím se oblastí kamionové dopravy přehnal vlna mobilních telefonů. Zpočátku stačilo mít „všechny řidiče vybavené mobilními telefony“ a zavolat nebo poslat SMS s dotazem „Kde jsi?“, abyste v kamionové dopravě rozdrtili konkurenci, která se nestačila podobně včas vyzbrojit. Dnešní systémy GPS komunikace ale nyní poskytují dříve nepředstavitelné množství informací a maximální komfort pro všechny zúčastněné strany – pro řidiče, dispečery i odesílatele.

Pořád na cestách, zodpovědnost za náklad, starost o spolehlivý provoz celého kamionu, rozmanité dopravní předpisy, občas nějaké bloudění, pokuty, menší i větší poruchy a to všechno pod stálým a přísným dohledem tachografu. S tím vším musí řidič počítat, když dělá svou práci. Tak si občas na oplátku zkuste, třeba když se Vám bude zdát D1 přečpaná kamiony, potichu zabroukat: „...jó řidič, ten tvrdě chleba má!“

*Ing. Lubomír Bašniar
Vedoucí oddělení expedice*

