

ING. VLADIMÍR FIŠER (BOHEMIAKOMBI) PRO DN

## „TISÍC VLAKŮ BOHEMIA EXPRESS JE DŮKAZEM ÚSPĚŠNOSTI PROJEKTU“

Téměř dvacet tisíc silničních souprav přepravil během ani ne dvou a půl roku provozu vlaků Bohemia Express mezi terminálem v Lovosicích a Německem po železnici operátor Bohemiakombi. V poslední době se již linka přiblížila hranici ziskovosti, ale státní podporu by Bohemiakombi uvítala i nyní. Podle jednatele společnosti Ing. Vladimíra Fišera by stát mohl pomáhat hlavně silničním dopravcům při pořízování potřebné techniky – výměnných nástaveb, tankových kontejnerů a silničních návěsů pro přepravu po železnici.



Ing. Vladimír Fišer

„Vaše společnost zavedla na českém přepravním trhu průlomovou novinku – přepravu silničních návěsů, výměnných nástaveb a tankových kontejnerů po železnici – v říjnu roku 2005. Jak zákazníci nový produkt přijali a jak se jej naučili využívat?“

„Přestože se jedná o přepravní systém, pro který nebyl vozový park českých silničních dopravců po technické stránce v minulosti vybaven, našla si nová služba na trhu pevné místo. Po počátečních čtyřech vlacích týdně na lince Lovosice – Duisburg je dnes již v provozu celkem dvanáct pravidelných vlaků týdně, z toho šest v exportních směrech a šest v importu. Nákladní expresy si získaly důvěru širokého okruhu zákazníků – silničních dopravců a speditérů, pro které je hospodárnější přeprava sedlových návěsů nebo výměnných nástaveb

(nejčastěji však tankových kontejnerů) po železnici než po vlastní ose po silnici.“

„Jakým tempem počet přeprav na vlacích Bohemia Express zhruba roste?“

„Zatímco v roce 2005 přepravily nákladní expresy Bohemia express prvních 395 ložných jednotek, v roce 2006 jich bylo jen ve směru na Duisburg už 2789 a loni dosáhl jejich počet čísla 6627. Meziročně se tak zvýšil o 138 procent. Celkový počet přepravených jednotek na vlacích obou destinací – Duisburg i Hamburk – za loňský rok přesáhl hranici 16 tisíc ložných jednotek, což řádově odpovídá ekvivalentu 12 tisíc jízd kamionů převedených ze silnice na železnici.“

„Většina zákazníků vlaků Bohemia Express je však ještě stále z řad zahraničních firem. Zvyšuje se postupně i zájem ze strany českých silničních dopravců?“

„Čeští silniční dopravci byli zpočátku silně nedůvěřiví. Kolovaly mezi nimi různé fámy, které počáteční nedůvěru k přepravám silnice – železnice živily. Týkaly se mimo jiné příznivosti cen, za které přepravy na vlacích do Duisburgu a Hamburku nabízíme a realizujeme. Někteří dopravci se například naprosto mylně domnívali, že příčinou nízkých cen jsou dotace, takže se ceny výrazně navýší, jakmile dotace pomínou. Aktuálně však nejsou žádné dotace poskytovány a zákazníci sami nejlépe mohou posoudit, že ceny už třetím rokem zůstávají na nízké úrovni. Vzhledem k tomu, že naše ceníky jsou v €, jsou dnes naše ceny pro českého zákazníka v důsledku zpevnění koruny vůči euru vlastně dokonce ještě nižší než před dvěma lety.“

O něco serióznější příčinou počáteční nedůvěry bylo to, že přepravy v kombinaci silnice – železnice jsou pro silniční dopravce organizačně přece jen trochu náročnější než relativně jednodušší organizace práce u přímé přepravy po silnici. Lze připustit, že silnější silniční dopravci, kteří si umějí dobře poradit s náročnější formou organizace práce, mají lepší předpo-



Foto: BOHEMIAKOMBI

klad být v kombinované dopravě silnice – železnice úspěšnější. Nelze podceňovat ani fakt, že mnozí řidiči jezdívali raději dálkové trasy než krátké trasy jen do Lovosic nebo Přerova. U malých firem, kde mají větší slovo řidiči než analýza vlastních nákladů, může mít tato skutečnost i poměrně velkou váhu.

Obecně však lze říci, že i čeští zákazníci postupně překonávají počáteční nedůvěru a že i od nich získáváme stále více pravidelných přeprav.“

„V čem se musí změnit vozový park českých silničních dopravců, aby mohli tento ekonomicky výhodnější servis využívat?“

„Silniční cisterny lze s výhodou nahradit tankovými kontejnery, tedy cisternami vestavěnými do kontejnerových rámců, aby je bylo možné v terminálech snadno a rychle překládat na železniční vozy. Běžně používané silniční návěsy lze nahradit tzv. manipulovatelnými návěsy – návěsy, které mají uchopovací elementy nutné pro překládku na železniční vůz. Při nákupu dopravcům doporučuji, aby od výrobce požadovali, aby byl návěs vybaven kódovými štítky, které jsou při přepravách po železnici nezbytné.“

„To však asi znamená dodatečné zvýšení hmotnosti...“

„Rozdíl v hmotnosti návěsů není tak velký, aby hrál rozhodující roli. Sedlové návěsy použitelné i pro přepravy po železnici jsou těžší jen asi o 750 kilogramů. Pro silniční dopravce, kteří musí používat německé silnice a dálnice, je tato relativní nevýhoda bohatě kompenzována vyšším limitem hmotnosti silniční soupravy u svozů a rozvozů v kombinované dopravě, a to o čtyři tony. Většina zahraničních silničních přeprav směřuje na západ, takže tato výhoda daná německou legislativou je velmi důležitá i pro české silniční dopravce.“

„A co rozdíl v pořizovací ceně?“

„Ani rozdíl v ceně není nijak podstatný. Manipulovatelné návěsy jsou sice o něco dražší, rozdíl však činí něco kolem 1000 €. Tato částka nehraje v porovnání s celkovou cenou návěsu prakticky žádnou roli. A porovnání ceny silniční cisterny a tankového kontejneru? Podle informací získaných od našich zákazníků je pořizovací cena tankového kontejneru i s podvozkem naopak výrazně nižší, než je cena cisternového návěsu.“

„Zmínili jste Přerov. Znamená to, že už přepravy po železnici zajišťujete i z jiných míst než jen z Lovosic?“

„Ano. Silniční dopravci mohou tankové kontejnery podat k přepravě nejen v Lovosicích, ale i v Přerově nebo v Koprivnici a na Sloven-

sku v Bratislavě, Žilině, Košicích či Čierné nad Tisou. Nově zahajujeme spolupráci také s překladištěm v Ostravě-Paskově. Pro lepší představu o rychlosti takové přepravy: tankové kontejnery mezi Přerovem a Lovosicemi přepravujeme v rámci tzv. nočního skoku během jedné noci.“

„Kde mohou zájemci získat informace o jízdních rádech?“

„Doporučuji vyhledat si na internetu webové stránky [www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de), na nichž je nainstalován nový informační systém o jízdních rádech. Stačí, když si zadají výchozí a cílovou ze-

mi a konkrétní terminály, a systém jim nabídne časově nejbližší vlaková spojení po celé Evropě.“

„Poskytujete také informace o aktuální poloze zásilků?“

„Zákazníci mají na internetu k dispozici informační systém CESAR, ze kterého mohou získávat informace o aktuálním stavu zásilky, tedy kdy byla zásilka podána k přepravě po železnici, kdy dorazila do terminálu, zda již byla přeložena na návazný vlak, kdy byla vyzvednuta z cílového terminálu a podobně.“

„Mohou si na internetu vyhledat i ceny za přepravu?“

„To by asi nebylo příliš v zájmu silničních dopravců. Cenovou nabídku však rádi zašleme každému silničnímu dopravci, který o ni projeví zájem. Může o ni požádat naše obchodníky jakoukoliv formou. Kontakt na ně na našich webových stránkách nalézt samozřejmě lze.“

„Jak vidíte rozvoj přeprav silnice – železnice v budoucnosti?“

„V Evropě mají takové přepravy větší podíl na kombinovaných přepravách (zhruba 60 procent) než kontejnerové přepravy z a do námořních přístavů. V České republice je Bohemiakombi zatím jediným operátorem, který kontinentální linky kombinované dopravy zavedl a jako neutrální operátor je nabízí širokému okruhu silničních dopravců a speditérů. Po dvou letech a čtyřech měsících provozu dvou linek jsme už odvezli více než tisíc vlaků Bohemia Express.“

Dosud přepravených dvacet tisíc silničních souprav je však už dnes dostatečně přesvědčivým a nezpochybnitelným důkazem, že i v České republice bude o kombinované přepravě silnice – železnice vysoký zájem. A v dohledné době, až začneme nabízet každodenní odjezdy vlaků z Lovosic, bezpochyby dále poroste. Nabídka se tak stane zase o něco atraktivnější a konkurenceschopnější. Po zavedení každodenních odjezdů vlaků se navíc zlepší návaznost na jiné vlaky na evropské síti a tím se zrychlí přechod zásilek z vlaku na vlak v Duisburgu.

Očekávaným impulzem ke zvýšení zájmu českých dopravců o přepravu silnice – železnice bude také skončení nepříjemného přechodného období po vstupu České republiky do Evropské unie, ve kterém jsou naprosto nelogicky svozy a rozvozy z terminálů považovány za nepovolenou kobotáž. Pokud nepadne tato legislativní překážka bránící ještě dynamičtějším rozvoji přeprav silnice – železnice již k letošnímu 1. květnu, pak to musí s definitivní platností přijít nejpozději za rok.“

(spa)

[www.bohemiakombi.cz](http://www.bohemiakombi.cz)  
[cesar-online.com](http://cesar-online.com)

## BOHEMIA EXPRESS

### SPECIÁLNÍ SERVIS PRO SILNIČNÍ DOPRAVCE A SPEDITÉRY

- ➔ Rychlé a spolehlivé přepravy po železnici mezi ČR a 35 terminály kombinované dopravy v osmi evropských zemích
- ➔ 12 pravidelných vlaků týdně tvoří další článek dynamicky se rozvíjející sítě linek kombinované dopravy silnice/železnice evropského významu



### Z LOVOSIC nebo PŘEROVA do:

- **Německo:**
  - Duisburg Hafen, Ludwigshafen,
  - Hamburg Billwerder, Rostock, Kiel, Lübeck
- **Belgie:** Antwerpen, Zeebrugge
- **Dánsko:** Taulov, Hoje Taastrup
- **Holandsko:** Rotterdam
- **Švédsko:** Trelleborg, Stockholm, Gävle, Göteborg, Hallsberg, Sundsvall
- **Norsko:** Oslo
- **Francie:** Lyon, Bayonne
- **Španělsko** ● **Portugalsko**



### INFORMAČNÍ SERVIS PŘES INTERNET:

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

o jízdních rádech na:  
[www.kombiverkehr.de](http://www.kombiverkehr.de)

průběžné sledování zásilek na:  
[www.cesar-online.com](http://www.cesar-online.com)

**BOHEMIAKOMBI**  
 Kombinovaná doprava silnice – železnice  
 člen UIRR - Mezinárodní unie společností kombinované dopravy silnice – železnice

Opletalova 6, 113 76, Praha 1  
 tel.: (+420) 242 444 560, fax: (+420) 242 444 924  
 e-mail: [info@bohemiakombi.cz](mailto:info@bohemiakombi.cz)  
 internet: [www.bohemiakombi.cz](http://www.bohemiakombi.cz)