

Silniční dopravci se vrací na koleje

Když v červnu 2004 skončila pravidelná přeprava kamionů po železnici mezi Lovosicemi a Drážďanami, málokdo tehdy věřil myšlence, že se někdy v budoucnu podaří kamiony mezi Německem a Českou republikou znovu zase vrátit na koleje.

Společnost Bohemiakombi, která přepravy tzv. vlaků ROLA na české straně v minulosti zajišťovala, kupodivu stále zřetelněji dokazuje, že kamiony přepravovat po kolejích přece jenom lze, a to dokonce i bez trvalých státních dotací. Bylo k tomu třeba zvolit jinou technologii než jakou nabízely vlaky RoLa, kterými se po kolejích přepravovali také řidiči a silniční taháče. Po třech letech od zavedení speciálních mezinárodních nákladních expresů „Bohemia Express“ s přepravou silničních návěsů, cisternových kontejnerů a výměnných nástaveb je dnes zcela zjevné, že kombinovaná přeprava silnice – železnice má svoje pevné místo i v našich podmínkách a postupně získává své příznivce také v řadách českých silničních dopravců. Sít evropských vlaků kombinované dopravy funguje západně od našich hranic už pěknou řádku let. Sít vlaků slouží silničním dopravcům jako alternativa k přímým přepravám po silnici. Firmě Bohemiakombi se podařilo tuto síť rozšířit do České republiky. Začala provozovat přímé vlaky z Lovosic do vzdálených uzlů v Hamburku a Duisburgu. Tím se otevřela možnost přechodu zásilek na vlaky po celé západní Evropě, od Skandinávie až po Španělsko nebo Portugalsko. Specifikem služby firmy Bohemiakombi je skutečnost, že nabízená služba je určena právě silničním dopravcům. Především v tom spočívá odlišnost jejich služeb od servisu ostatních operátorů kombinované dopravy na českém trhu. Silniční dopravce je totiž na vlaku zákazníkem a nikoliv pouhým subdodavatelem počátečního nebo koncového úseku přepravy, jak je to běžné u vlaků s přepravou námořních kontejnerů. Oslovili jsme jednatele firmy Bohemiakombi ing. Vladimíra Fišera.

Zůstává český silniční dopravce stále ještě zdrženlivý a konzervativní k myšlence kombinované přepravy silnice - železnice?

Nový systém speciálních expresních vlaků kombinované dopravy silnice – železnice s přepravou cisternových kontejnerů, sedlových návěsů a výměnných nástaveb provozujeme v České republice už tři roky. I po tak dlouhé době na vlacích stále ještě převažují zahraniční zákazníci. Dnes ale už i čeští dopravci dobře vědí, že je pro ně ekonomicky výhodnější posílat své cisterno-

vé kontejnery a návěsy vlakem a v Německu, Belgii, Holandsku či jinde si je vyzvednout a dodat k zákazníkovi. Silniční dopravci už ví, že naše ceny za přepravu po železnici jsou nižší než jsou vlastní náklady silničního dopravce v případě přímé přepravy po silnici. Čeští silniční dopravci se ale musí vyrovnávat s určitou psychologickou bariérou nedůvěry, kterou k tomuto systému měli. Na kombinovanou přepravu nebyli připraveni po technické stránce, poměrně náročné je také zvládnutí složitějšího způsobu organizace práce. Silniční dopravce musí umět organizačně sladit tři články přepravního řetězce – úsek po silnici, úsek po železnici a konečný

českého zákazníka. Meganávěsy se přepravují na speciálních kapsových železničních vozech, které jsou v ČR technickou novinkou. Jakmile si zákazník vyzkoušel, jak přepravní systém v praxi funguje, zůstal už tomuto systému věrný. Silniční dopravce si dokázal sám zorganizovat silniční svozy a rozvozy nejen na české straně, ale i z německého terminálu ke svému zákazníkovi. Bezprostředně po první zkušební jízdě začal zákazník přepravovat tento meganávěs po železnici pravidelně. Je to pro nás dobrý příklad úspěšného překonání jeho vlastních organizačních a psychologických bariér.

Na kterých vlacích jezdí tyto meganávěsy?

Pro zmíněné přepravy meganávěsů jsme museli nasadit speciální kapsové vozy T3000, do kterých lze nakládat návěsy se sníženou podlahou a vnitřní ložnou třímetrovou výškou. Železniční vozy T3000 jezdí na vlacích do Duisburgu, kde si zákazník sám meganávěsy vyzvedává, aby je přepravil do Belgie na vykládku a zpětnou nakládku, a ještě v ten samý den cestuje návěs zpět. Takto stihne během dvou týdnů zrealizovat tři kompletní obrátky s jediným návěsem. Je vhodné připomenout, že sedlové návěsy, na jejichž přepravu po železnici stačí běžné kapsové vozy německých železnic, přepravujeme na vlacích mezi Lovosicemi a Hamburkem již třetím rokem.

Jaké jsou aktuální novinky v nabídce Bohemiakombi?

V červenci jsme rozšířili naši nabídku o přepravy novými vlaky kombinované dopravy „Bohemia Express“ z Lovosic do Terstu. Aktuálně v první fázi jezdí zatím jen jeden pár vlaků týdně. Zpočátku je tato trasa využívána hlavně pro přepravy námořních kontejnerů z přístavu Terst a zpět. Očekáváme, že jakmile zájem vzroste, navýšíme počet odjezdů a linka se tak stane zajímavou také pro suchozemské přepravy mezi Itálií a ČR, tedy pro cisternové kontejnery, pro sedlové návěsy nebo výměnné nástavby. Od září jsme naše služby nově rozšířili také o přepravy z Lovosic do švýcarské Basileje. Je to první švýcarský terminál v naší nabídce. Lze jej využít pro přepravy do Švýcarska, ale také do Německa, neboť terminál leží přímo na hranicích mezi Švý-



Jednatel Bohemiakombi ing. Vladimír Fišer

úsek po silnici. Součinnost řidičů a dispečerů musí fungovat bezchybně a na vysoké úrovni. Dopravce, který si však tento náročnější systém práce osvojí, v něm rychle najde výhody a zůstane u něj.

V červenci jste uskutečnili první zkušební jízdu meganávěsu na vlaku. Jaký byl ohlas? Zkušební jízdu jsme zorganizovali pro jednoho

PŘEPRAVA KAMIONŮ NA ŽELEZNICI ←



Kamiony na cestě z Německa

carskem a Německem. Nabídka je výhodná především pro přepravy cisternových kontejnerů. Přeprava trvá dva dny a představuje zajímavé řešení například pro zákazníky, kteří do Švýcarska přepravují chemikálie. Po třech letech tak z Lovosic nabízíme přepravy ložných jednotek v síti vlaků kombinované dopravy už do 37 terminálů v deseti evropských zemích.

Co připravujete do budoucna?

V nejbližší době chystáme navýšení počtu odjezdů vlaků do Duisburgu. Dnes uskutečňujeme tři odjezdy vlaků týdně, od poloviny října budou už čtyři, to znamená téměř každý pracovní den. Stejně tak i v opačném směru z Duisburgu do Lovosic. S navýšením na každodenní odjezdy počítáme v první polovině příštího roku.

Zaznamenáváte stoupající zájem také z řad českých zákazníků?

Jednoznačně ano. Zájem ze strany českých firem stoupá. Rostoucí náklady, zejména stoupající ceny nafty nutí silniční dopravce hledat alternativní cesty pro jejich přepravy. Rovněž stále tvrdší koruna je pro ně silnou motivací. Naše ceny jsou kalkulovány v evropské měně, takže při přepočtu na českou měnu jsou ceny pro české silniční dopravce letos dokonce nižší, než byly v roce 2005.

Takže počty kamionů převedených ze silnice na koleje rostou?

Aktuálně už přepravujeme po kolejích více než 350 kamionů týdně. Je to sice stále jen kapka v moři v záplavě kamionů na našich silnicích, ale meziroční zvýšení přeprav o 18 %, které zatím letos evidujeme, dokazuje velmi slušnou dynamiku růstu. Tato zpráva je o to více potěšující, že vlaky již rok dokážeme provozovat i bez jakýchkoliv státních dotací. Pokud MD dokáže v dohledné době naplnit svůj vlastní „Program podpory kombinované dopravy 2006 – 2011“ také příslušnými finančními zdroji, budou moci vznikat další nové linky kombinované dopravy a počet kamionů převedených ze silnice na koleje poroste ještě rychleji.

-RED- ■



Správný základ pro váš náklad

www.avia.cz