

1 000 vlaků „Bohemia Express“ je důkazem úspěšnosti projektu.

Firma BOHEMIAKOMBI zavedla v říjnu 2005 průlomovou novinku na českém přepravním trhu - přepravy silničních návěsů, výměnných nástavbe a tankových kontejnerů po železnici. Jak se tento produkt po dvou letech uchytil na českém trhu i další otázky jsme položili Vladimíru Fišerovi, jednatele společnosti BOHEMIAKOMBI.

Přestože se jedná o přepravní systém, pro který nebyl vozový park českých silničních dopravců po technické stránce z minulosti vybaven, našla si tato nová služba svoje pevné místo na trhu. Po počátečních čtyřech vlcích týdně na lince Lovosice - Duisburg jsme v červnu 2006 spustili druhou linku Lovosice - Hamburg Billwerder. Dnes jezdí 12 pravidelných vlaků týdně, z toho šest v exportních směrech a šest v importních směrech. Nákladní expresy si získaly důvěru širokého okruhu zákazníků - silničních dopravců a speditérů, pro které je hospodárnější nechat si přepravovat sedlové návěsy nebo výměnné nástavby (nejčastěji ale tankové kontejnery) po železnici, než jet po vlastní ose po silnici.



Vladimír Fišer

ROZHOVOR S ...

Jakým tempem rostl počet přeprav na vlcích „Bohemia Express“?

V roce 2005 bylo nákladními expresy „Bohemia express“ jen ve směru Duisburg přepraveno prvních 395 ložných jednotek, v roce 2006 to bylo už 2 789 ložných jednotek a v minulém roce množství přepravených jed-

notek dosáhlo čísla 6 627, což je o 138% více než v roce předchozím. Ložnou jednotkou se zde rozumí sedlový návěs, výměnná nástavba anebo tankový kontejner.

Celkový počet přepravených jednotek na vlcích obou destinací Duisburg i Hamburg jen za minulý rok přesáhl hranici 16 tisíc ložných jednotek, což řádově odpovídá ekvivalentu 12 tisíc jízdy kamionů převedených ze silnice na železnici.

Většina zákazníků na vlcích „Bohemia Express“ je dosud stále ještě ze zahraničí. Roste zájem i ze strany českých silničních dopravců?

Čeští silniční dopravci byli zpočátku silně nedůvěřiví. Kolovaly mezi nimi různé fámy, které tuto počáteční nedůvěru k přepravám silnice-železnice živily. Takové fámy se týkaly mimo jiné příznivosti cen, za které jsou přepravy na vlcích do Duisburgu a Hamburгу nabízeny a realizovány. Někteří dopravci se např. naprosto mylně domnívali, že příčinou nízkých cen jsou dotace a že tyto nízké ceny výrazně navýší, jakmile dotace pomínou. Aktuálně nejsou žádné dotace poskytovány a zákazníci sami nejlépe mohou posoudit, že ceny už třetím rokem zůstávají na nízké úrovni. Ceny v eurech byly sice mírně navýšeny, řádově kolem 5 %, vzhledem k posilování koruny vůči euru se však fakticky snižují.

O něco serióznější příčinou počáteční nedůvěry je skutečnost, 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 umí dobře poradit s náročnější formou organizace práce, mají lepší předpoklad 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.

Počáteční nedůvěra je však postupně překonávána, a tak máme stále více pravidelných přeprav i od českých silničních dopravců.

Zmínil jste Přerov. Znamená to, že existují tedy už i jiná místa než Lovosice, odkud přepravy po železnici zajišťujete?

Ano, existují. Silniční dopravci si mohou tankové kontejnery podat k přepravě nejen v Lovosicích, ale i v Přerově nebo v Kopřivnici a na Slovensku v Bratislavě, Žilině, Košicích, či Černé nad Tisou. Nově zahajujeme spolupráci také s překladištěm v Ostravě - Paskově. Pro lepší představu o rychlosti takové přepravy: tankové kontejnery jsou mezi Přerovem a Lovosicemi přepravovány v rámci tzv. nočního skoku během jedné noci.

Které cílové terminály v západní Evropě vaši zákazníci s výhodou a nejčastěji využívají?

Kromě cílových terminálů vlaků „Bohemia Express“ v Duisburgu a Hamburгу jsou cílem nejčastěji Ludwigshafen, Antverpy, Rotterdam, velmi často i Rostock a také švédský Trelleborg. Zajišťujeme pravidelné přepravy i do vzdálenějších terminálů jako jsou norský terminál Moirana anebo terminál v blízkosti španělských hranic v Bayonne. Všechna tato cílová místa jsou obsluhována přímými nákladními expresy, které slouží pouze pro kombinované přepravy silnice - železnice. Přeprava je pak dostatečně rychlá a spolehlivá.

Kde lze získat informace o jízdních řádech?

Doporučuji vyhledat si na internetu webové stránky www.kombiverkehr.de, na kterých je nainstalován nový informační systém o jízdních řádech. Stačí si zadat výchozí a cílovou zemi a konkrétní terminály a systém nabídne časově nejbližší vlaková spojení po celé Evropě.



Jak dlouho trvá taková přeprava?

Zásilka je připravena k odebrání v cílových terminálech jako je např. Duisburg, Hamburg, Rostock, Kiel, Lübeck nebo Trelleborg už následující den po jejím odjezdu na vlak z Lovosic. Do Rotterdamu trvá přeprava dva dny, do Lyonu 3 - 4 dny, do Bayonne 4 - 5 dní, a to v závislosti na dni odjezdu.

Poskytujete také informace o aktuální poloze zásilky?

Zákazníci mají na internetu k dispozici informační systém CESAR, ze kterého mohou získávat informace o aktuálním stavu zásilky, tj. 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 apod. Tento informační systém byl vyvinut v úzké spolupráci čtyř významných evropských operátorů kombinované dopravy (Kombiverkehr - D, CEMAT - I, HUPAC - CH, NOVATRANS - F). Informace o svých zásilkách mohou získávat všichni zákazníci kombinované dopravy silnice-železnice, a tedy i zákazníci našich vlaků „Bohemia Express“ na webových stránkách cesar-online.com

Lze na internetu vyhledat i ceny za přepravu?

To by asi nebylo příliš v zájmu silničních dopravců. Cenovou nabídku ale rádi zašleme každému silničnímu dopravci, který o ni projeví zájem. Stačí o ni jakoukoliv formou požádat naše obchodníky. Kontakt na ně na webových stránkách nalezíte samozřejmě lze, a to na www.bohemiakombi.cz

Jak vidíte rozvoj přeprav silnice - železnice v budoucnosti?

V Evropě tvoří takovéto přepravy větší podíl na kombinovaných přepravách (cca 60 %) než kontejnerové přepravy z a do námořních přístavů. V České republice je Bohemiakombi zatím jediným operátorem kombinované dopravy, 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 1 000 vlaků „Bohemia Express“! Přesto jsme stále ještě teprve na prahu masivnějšího rozvoje tohoto progresivního přepravního systému. Dvacet tisíc přepravených silničních souprav, které jsme za tuto relativně krátkou dobu expresními vlaky „Bohemia Express“ po železnici přepravili, je už dnes dostatečně přesvědčivým a nespochybnitelným důkazem, že i v České republice bude o kombinované přepravě silnice-železnice vysoký zájem. Tento zájem v dohledné době navíc ještě dále významně vzroste po té, co začneme nabízet každodenní odjezdy

vlaků z Lovosic. Nabídka se tím stane zase o něco více atraktivní a více konkurenceschopnou. Zavedením každodenních odjezdů vlaků dojde navíc ke zlepšení návaznosti na jiné vlaky, a zrychlí se tím přechody zásilek z vlaku na vlak v Duisburgu. Tak např. doba přepravy do vzdáleného Lyonu anebo Bayonne se tím zkrátí o celý jeden den. Očekávaným impulsem ke zvýšení zájmu českých dopravců o přepravu silnice-železnice bude také skončení nepřijemného přechodného období po vstupu ČR do EU, ve kterém jsou naprosto nelogicky svozy a rozvozy z terminálů považovány za nepovolenou kabotáž. Pokud nepadne tato legislativní překážka bránící ještě dynamičtějšmu rozvoji přeprav silnice-železnice již k letošnímu 1. květnu, pak to musí s definitivní platností přijít nejspíše za rok. Českým dopravcům tak konečně bude legálně umožněno provádět svozy a rozvozy např. po Německu, Švédsku, ale i jinde v zahraničí s vlastními silničními tahači. Dnes to je legálně možné zatím pouze v Duisburgu, a to na jednorázová povolení.

Jak vypadá rozvoj těchto přeprav v sousedním Německu?

Ne každý ví, že obdobných dálkových expresních vlaků kombinované dopravy, jakými jsou u nás linky „Bohemia Express“, jezdí dnes německý operátor Kombiverkehr v Německu a po Evropě už více než 170 vlakových spojů každou noc. V závěru minulého roku Kombiverkehr prolomil hranici jednoho milionu přepravených zásilek (= silničních souprav) ročně a dosáhl tak 8% meziročního růstu. Růst ceny ropy, zavádění mýtného na evropských dálnicích a silnicích, přísnější sociální předpisy a zpřísnující se podmínky pro bezpečnější provoz na silnici, digitální tachografy, ale i nedostatek kvalifikovaných řidičů, to všechno jsou faktory, které moderním systémům efektivní kombinované dopravy silnice-železnice do budoucna významně nahrávají.

Mají za takových zpřísněných podmínek na silnicích ještě šanci na návrat třeba i vlaky RoLa představující doprovázenou formu kombinované dopravy?

Vlaky RoLa měly svůj smysl v době, která je už dnes v podmínkách českého přepravního trhu nenávratnou historií. Systémy RoLa - tj. přepravy celých kamionů včetně tahačů a s řidičem v lehátkovém voze jsou vysoce nákladné a nevhodné. Mohou se proto prosadit jen tam, kde jsou od státu k dispozici nejen štědré provozní dotace, ale zároveň jsou uplatňované i tvrdé restrikce směřované proti volnému pohybu kamionů na silnicích - např. ve formě nočních zákazů jízdy pro kamiony, omezením jejich maximální hmotnosti anebo vyžadováním povolenek k jízdě pro zahraniční kamiony. Po rozšíření EU leží naše země ze všech stran obklopena jinými členskými zeměmi EU, a zahraniční povolení tím prakticky ztratila na významu. Restrikce v podobě zákazů nočních jízdy pro kamiony anebo snižování limitu hmotnosti v našich podmínkách rovněž zcela jistě do budoucna nepřipadá v úvahu.

Vysoká nákladovost systému RoLa je ve velmi ostrém kontrastu s nízkou úrovní cen, kterou by byli silniční dopravci za přepravu na vlcích RoLa ochotni ještě zaplatit. K tomu, aby vlaky RoLa byly dostatečně konkurenceschopnou alternativou k přímé přepravě kamionů po silnici, by cena za přepravu nesměla nijak výrazně přesahovat úroveň ušetřených nákladů za nespoteřovanou naftu kamionů a ušetřeného mýtného. Takto nízké tržby by však stačily pokrýt jen zlomek z celkových nákladů, které systém vlaků RoLa s sebou nese. Na renesanci vlaků RoLa v podmínkách ČR proto už jen z tohoto praktického důvodu nevěřím.

Děkujeme za rozhovor.