

ING. VLADIMÍR FIŠER (BOHEMIAKOMBI) PRO DN

„BOHEMIAKOMBI JIŽ JEZDÍ I DO RUMUNSKA A BĚLORUSKA“

Doménou společnosti Bohemiakombi byla ještě donedávna jen kombinovaná doprava silnice-železnice do západoevropských zemí. Letos však svoji nabídku rozšiřuje i o východní relace směrem do Běloruska a Rumunska. O důvodech rozšíření nabídky jsme hovořili s jednatelem společnosti Ing. Vladimírem Fišerem.

„Co vás vedlo k rozšíření vašich služeb směrem na východ a co tomu předcházelo?“

„Doposud jsme se soustředovali hlavně na přepravy do zemí, kde kombinovaná doprava

je už plně rozvinutá, především do Německa, a západní osa v naší nabídce stále převažuje. Roste však i poptávka po přepravách východním směrem a my na ni nyní reagujeme. Před-

vším díky změnám ve společnosti ČD Cargo, která pochopila, že může být výhodné kombinovat konvenční železniční přepravu s intermodálními přepravami a společně vytvářet relace přímých nákladních vlaků na dlouhé vzdálenosti.

Letos díky tomuto novému přístupu vznikl nový produkt, expresní spoj mezi Brnem a rumunským terminálem Railport Arad, kam vlak jezdí třikrát týdně. Jeho základem jsou konvenční zásilky. Kvůli nim spoj také původně vznikl, ale dnes už jím lze přepravovat i intermodální zásilky. Vzdálenost kolem 600 kilometrů vlak urazí do druhého dne, a pokud vlak odjíždí časně ráno, je v cíli již tentýž den večer, což představuje výraznou úsporu času. V současné době spoj již využívá společnost LKW Walter, které to přineslo zajímavé prodloužení už dříve existující dálkové železniční trasy Rostock-Brno na celkových zhruba 1400 kilometrů až na hranice Rumunska. Nový produkt je otevřený i dalším zákazníkům, kteří mohou tuto novou relaci používat ve spojení s našimi tradičními linkami z Německa - z Duisburgu a Hamburku do Lovosic, odtud nočním skokem do Brna a následně až do Curtici a terminálu v Aradu.“

„Vedle přeprav na západ a do Rumunska nabízíte i službu směrem na Bělorusko...“

„Ano, podobný projekt jako do Rumunska vznikl i ve směru na Bělorusko z Ostravy. Přeprava je možná vlastně již z Přerova nebo Lovosic, a to až do Brestu na polsko-běloruské hranici. Doposud zde jezdí kyvadlově jen jeden vlak týdně, ale od léta by ČD Cargo mělo zvýšit frekvenci na dva páry vlaků týdně.

Vytvořit ucelený čistě intermodální vlak do Curtici či Brestu by pro

nás za současných podmínek nebylo ekonomicky přijatelným řešením, ve spojení s konvenční železniční přepravou to vychází jako ekonomicky smysluplnější varianta. Cena je samozřejmě na prvním místě. Pokud můžeme dát společně dohromady vlak dlouhý až 680 metrů, kde se přepravuje zároveň dřevo, hotová osobní vozidla a navíc i návěsy nebo kontejnery, pak je zřejmé, že jednotková cena musí být příznivější.



Ing. Vladimír Fišer

Takže dnes se už nezaměřujeme výlučně jen na ucelené vlaky z Lovosic, ale máme na území ČR k dispozici základní trojúhelník terminálů Lovosice, Ostrava a Brno, z jehož všech tří vrcholů vycházejí mezinárodní nákladní expresy na dlouhých trasách do všech světových stran.

Jsem rád, že jsme do nových relací do Brestu a Curtici

nemuseli sami vynakládat obrovské počáteční investice, jako tomu bylo například v případě relace Lovosice-Duisburg, kde to trvalo kolem pěti let, než se vlaky naplnily tak, že začaly být rentabilní.

Zdá se, že železniční dopravci konečně začínají vnímat, že intermodální přepravy lze rozumně kombinovat s konvenčními. Když jsme to po nich chtěli před dvanácti lety, naráželi jsme na jejich nezáměr.“

„Má na rozvoj kombinované dopravy vliv podpora železniční dopravy ze strany Evropské komise?“

„Jsou to investice do budoucna, které význam bezpečnosti mají. Intermodalita výrazně snižuje negativní vlivy nákladní dopravy přece už jen tím, že využívá elektrickou energii. Přínosná je především investiční podpora do výstavby evropské sítě veřejných terminálů, jakou získalo například AWT formou významné dotace z fondu CEF (Connecting Europe Facility) na zdvojnásobení kapacity terminálu v Paskově.“

Na druhou stranu některá rozhodnutí Evropské komise, jako byl třeba program Marco Polo, byla bohužel i zneužitelná, a proto se neosvědčila. Příkladem může být železniční přeprava návěsů z Polska do Rotterdamu, která fungovala jen tři roky, tedy jen po dobu, kdy byla financována s podporou tohoto programu. Šlo prakticky jen o účelové využití situace, které už hraničí spíše se zneužitím, nikoliv o počáteční podporu nového perspektivního projektu. Obdobný příklad bychom našli i v ČR.

Naopak užitečnou podporou může být zlevnění dopravní cesty pro intermodální vlaky na kontinentálních linkách. Různé státy k tomu přistupují odlišně a i v České republice tato forma podpory částečně funguje.

Problémem je na některých úsecích infrastruktura, úzká hrdla na železniční síti. Právě ta se Evropská komise snaží odstranit definováním páteřních nákladních koridorů a jejich podporou. Cílem je dosáhnout stavu, aby tyto koridory napříč Evropou měly jednotné parametry a umožnily jízdy i dlouhých vlaků. Doposud jsme bohužel většinou limitováni jejich maximální délkou 600 metrů, protože delší vlaky na většině nádraží předjet nelze. Přitom s narůstající délkou vlaku výrazně klesá jednotková cena na přepravovaný návěs. Vlaky v intermodální dopravě nebývají nijak těžké, nepřevážuje se zde ruda nebo uhlí. Proto nás nelimituje hmotnost vlaku, nýbrž jeho délka. Úměrně s délkou vlaků roste efektivita přeprav, snižují se jejich jednotkové náklady a železniční infrastruktura na tento vývoj musí reagovat.“

Milan Frydryšek

Společnost Bohemiakombi byla založena v roce 1992 pod názvem Kombiverkehr-CS jako 100% dceřiná společnost německého operátora kombinované dopravy, společnosti Kombiverkehr. Díky novým společníkům se firma v roce 1996 přejmenovala na současný název a stala se průkopníkem kombinované přepravy silnice-železnice v ČR. Dnes provozuje několik vlastních linek mezi ČR a Německem a má k dispozici celou síť linek dalších zahraničních operátorů, s nimiž úzce spolupracuje na linkách do více než 40 klíčových terminálů v Evropě. Dlouhodobou strategií je další rozvoj sítě kontinentálních linek v ČR. Na stávajících linkách zvyšuje počet odjezdů vlaků a připravuje i zprovoznění nových linek.

Je možné exportovat zboží v kamionech

- ekologičtěji?
- energeticky úsporněji?
- efektivněji?

Rozhodně ano!
Nově i do Brestu a Aradu –
za velmi atraktivní ceny
a výrazně zkrácený
tranzit time

Let's combine it!

Naše nabídka:

Ostrava/Brno – Lovosice – Duisburg a zpět	5+5 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Hamburg a zpět	3+3 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Antwerpen a zpět	3+3 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Rotterdam a zpět	5+5 týdně
Ostrava/Brno – Lovosice – Moerdijk a zpět	3+3 týdně
Lovosice – Brno – Arad a zpět	3+3 týdně
Lovosice – Ostrava – Brest a zpět	1+1 týdně

BOHEMIAKOMBI
KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.
Opletalova 6, 113 76 Praha 1, tel.: (+420) 242 444 560,
fax: (+420) 242 444 924, e-mail: info@bohemiakombi.cz
Informační servis přes internet: www.bohemiakombi.cz

UIRR – Union Internationale
des sociétés de transport
combiné Rail-Route

6704

S.CS GENIOS
High-tech made in Germany!

The New Generation
GENIOS
The New Generation

SCHMITZ CARGOBULL
EST. 1897

Ve znamení inovací

Nová generace návěsu s jedinečnou technologií výroby a konstrukce rámu.

SCHMITZ CARGOBULL
The Trailer Company.

Nový plachtový návěs S.CS GENIOS nabízí mimo revoluční technologie také inovativní řešení pro snazší ovládání a rychlejší nakládku a vykládku – just more.

www.ewt.cz

Více info na: +420 326 901 200