

# 1000 vlaků „Bohemia Express“

Firma BOHEMIAKOMBI zavedla v říjnu 2005 průlomovou novinku na českém přepravním trhu - přepravy silničních návěsů, výměnných nástaveb a tankových kontejnerů po železnici. S Ing. Vladimírem Fišerem, jednatelem Bohemiakombi Praha jsme se na tento úspěšný projekt podívali podrobněji.

Přestože se jedná o přepravní systém, pro který nebyl vozový park českých silničních dopravců po technické stránce z minulosti vybaven, našla si nabízená služba svoje pevné místo na trhu. Po počátečních 4 vlcích týdně na lince Lovosice - Duisburg byla v červnu 2006 spuštěna druhá linka Lovosice - Hamburg Billwerder. Dnes jezdí 12 pravidelných vlaků týdně, z toho 6 v exportních směrech a 6 v importních směrech. Nákladní expresy si získaly důvěru širokého okruhu zákazníků - silničních dopravců a speditérů, pro které

vány. 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 provozní dotace poskytovány a zákazníci sami nejlépe mohou posoudit, že ceny už třetím rokem zůstávají i nadále velice příznivé. Pokud byly některé ceny udávané v eurech navýšeny, pak jen velmi mírně. Vzhledem k tomu, že čeští zákazníci platí u Bohemiakombi v českých korunách, jsou pro ně ceny za přepravy na vlcích „Bohemia Ex-



Ing. Vladimír Fišer, jednatel Bohemiakombi Praha



je hospodárnější nechat si přepravovat sedlové návěsy nebo výměnné nástavby - nejčastěji ale tankové kontejnery - po železnici, než jet po vlastní ose po silnici.

V roce 2005 bylo nákladními expresy "Bohemia express" jen ve směru Duisburg přepraveno prvních 395 ložných jednotek, v roce 2006 to bylo už 2789 ložných jednotek a v minulém roce množství přepravených jednotek dosáhlo čísla 6627, 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 jízd kamionů převedených ročně ze silnice na železnici.

Mezi českými silničními dopravci panovala zpočátku značná nedůvěra. Kolovaly mezi nimi různé fámy, které počáteční nedůvěru k přepravám silnice - železnice živily. Fámy se týkaly mimo jiné příznivosti cen, za které jsou přepravy na vlcích do Duisburgu a Hamburgu nabízeny a realizo-

press" v letošním roce dokonce ještě nižší, než byly v letech 2005 až 2007. Zpevňování české koruny vůči evropské měně bylo totiž výrazně silnější, než samotné navyšování cen za přepravy na vlcích „Bohemia Express“.

O něco serióznější příčinou počáteční nedůvěry byla 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 jezdí 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 bohužel i tato skutečnost poměrně velkou váhu.





Počáteční nedůvěra je ale už překonána, a tak postupně roste počet pravidelných přeprav i od českých silničních dopravců.

Dopracovníci 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 byla zahájena spolupráce také s překladištěm v Ostravě - Paskově. Pro lepší představu o rychlosti takové přepravy: například přepravy tankových kontejnerů jsou mezi Přerovem a Lovosicemi přepravovány v rámci tzv. nočního skoku, tj. během jedné noci.

Kromě cílových terminálů vlaků "Bohemia Express", kterými jsou Duisburg a Hamburg, bývají nejčastějším cílem přeprav Ludwigshafen, Antverpy, Rotterdam, velmi často i Rostock a také švédský Trelleborg. Pravidelně provádíme pro naše zákazníky přepravy i do velmi vzdálených terminálů, např. v Norsku anebo do francouzského terminálu v blízkosti španělských hranic v Bayonne. Všechna tato cílová místa jsou obsluhována přímými nákladními expresy, které slouží výhradně jen pro kombinované přepravy silnice - železnice. Přeprava je pak dostatečně rychlá, spolehlivá a tím pádem také dobře konkurenceschopná. Zásilkové jsou připraveny k odebrání v cílových terminálech jako je např. Duisburg, Hamburg, Rostock, Kiel, Lübeck nebo Trelleborg už hned následující den po jejím odjezdu na vlaku z Lovosic. Do Rotterdamu trvá přeprava 2 dny, do Lyonu 3 - 4 dny, do Bayonne 4-5 dní, a to v závislosti na dni odjezdu. Konkrétní informace o jízdních řádech a o dobách přepravy mezi jednotlivými terminály si zákazníci sami získávají na webových stránkách

Klienti vlaku „Bohemia Express“ mají na internetu k dispozici také informační systém CESAR, ze kterého mohou získávat informace o aktuálním stavu jejich 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 vlaků "Bohemia Express" na webových stránkách [cesar-online.com](http://cesar-online.com)

Vysoký růst zaznamenává tento progresivní způsob přepravy v sousedním Německu, mimo jiné i v přímé souvislosti se zavedením myta na dálnicích. Ne každý ví, že obdobných dálkových expresních vlaků kombinované dopravy, jakými jsou u nás zatím jen 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 miliónu přepravených zásilek (= silničních souprav) ročně a dosáhl tak osmi procentního meziročního růstu. Růst ceny nafty, 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.



Za povšimnutí stojí informace, že v Evropě tvoří větší podíl na kombinovaných přepravách právě tento druh kombinovaných přeprav (cca 60%) než samotné přepravy námořních kontejnerů z a do námořních přístavů. V České republice v tomto směru zatím ale stále ještě silně zaostáváme, a tak je kombinovaná doprava velmi často vnímána jen jako přeprava námořních kontejnerů. Bohemiakombi je tak jediným operátorem kombinované dopravy v ČR, který linky kombinované dopravy určené především pro přepravy silničních návěsů, výměnných nástaveb a tankových kontejnerů zavedl a jako neutrální operátor je nabízí širokému okruhu silničních dopravců a speditérů. Během dvou let a čtyř měsíců od startu společného projektu firem Bohemiakombi a Kombiverkehr odjelo už více než 1.000 vlaků "Bohemia Express". Přesto je to stále ještě jen začátek masivnějšího rozvoje tohoto moderního přepravního systému. Dvacet tisíc přepravených silničních souprav, které byly za tuto relativně krátkou dobu expresními vlaky "Bohemia Express" po železnici přepraveny, je už dnes dostatečně přesvědčivým a nezpochybnitelným 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 budou moci být zavedeny každodenní odjezdy vlaků z Lovosic. Nabídka se tím stane ještě více atraktivní a více konkurenceschopnou. Zavedením každodenních odjezdů vlaků dojde také ke zlepšení návaznosti na další vlaky v Duisburgu, čímž se urychlí přechody zásilek z vlaku na vlak. Kupříkladu doba přepravy do vzdáleného Lyonu anebo Bayonne se tím zkrátí o jeden celý den. Očekávaným impulsem ke zvýšení zájmu českých dopravců o přepravy silnice - železnice bude také skončení nepříjemného přechodného období po vstupu ČR do EU, ve kterém jsou naprosto nelogicky svozy a rozvozy z terminálů považovány za nepovolenou kobotáž. Pokud nepadne tato legislativní překážka bránící ještě dynamičtějšímu rozvoji přeprav silnice - železnice již k letošnímu 1. květnu, pak to musí s definitivní platností přijít nejpozději 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 základě jednorázových povolení. ■

red