



PŘEDSTAVENÍ: New Iveco Daily

ČERVENEC–SRPEN/JÚL–AUGUST 2014, číslo 7–8

ČESKO-SLOVENSKÉ VYDÁNÍ



TEST:

Nové
podvozky
u DAF CF
a XF ukázaly
své přednosti v Ardenách

ROZHOVOR:

Vladimír Fišer

Jednatel Bohemiakombi Praha

VAN JOURNAL

VELMI POVEDENÝ
FORD TOURNEO COURIER



TECHNIKA

SPECIALISTA
PRO DISTRIBUCI
RENAULT TRUCKS D



cena 79,90 Kč (pro předplatitele 60,00 Kč); cena pro SK 2,99 € (pre predplatiteľov 2,25 €)

www.lastauto.cz, www.autoviny.sk

„Není snadné
přesvědčit někoho,
kdo miluje pivo,
aby začal pít víno.
V přeneseném
významu to platí
i v kombinované
dopravě.“

Vladimír Fišer

Kdo nechce, hledá důvody

Přirozené konkurenční výhody silnice, dané především její plošnou i časovou flexibilitou, přivedly na silniční dopravní infrastrukturu v období po vstupu ČR do EU nové typy přepravy, které ji v mnoha případech nepřiměřeně a zbytečně zahlcují.

To vyvolává negativní nálady veřejnosti a politiků vůči kamionové přepravě. Naproti tomu je v ČR k dispozici zrekonstruovaná kapacita železniční infrastruktury. Východiskem z této situace může být i specializovaná kombinovaná přeprava zboží po železnici. Nejen o budoucnosti kombinované dopravy v České republice

kontejnerových vlaků z námořních přístavů a souběžně s ním také státem dotovaný systém ucelených vlaků s přepravou celých kamionů – tzv. RoLa (Rollende Landstrasse, tedy řidičem doprovázená přeprava). Ty skončily krátce po našem vstupu do EU. Ve srovnání s nákladným systémem RoLa jsou ekonomicky výrazně efektivnější linky kontinentální kom-

■ **Dnes provozujete jen linky nedoprovázené kombinované dopravy. Kterým směrem chcete síť linek rozšiřovat?**

Silniční návěsy, už bez tahačů, přepravujeme po železnici na několika linkách.

„Silniční návěsy, už bez tahačů, přepravujeme po železnici v Evropě na několika linkách“

jsme si povídali s Vladimírem Fišerem, jednatelem společnosti Bohemiakombi Praha.

■ **Jaká je vlastně historie kombinované dopravy v ČR?**

Její historie není nijak dlouhá. V devadesátých letech se v ČR úspěšně rozvíjel vysoce efektivní systém ucelených

binované dopravy s přepravami návěsů a výměnných nástaveb. Ty v ČR vznikají až teprve v posledních letech.

■ **Kolik kamionů v doprovázené přepravě jste v té době byli schopni odbavit?**

Hodně, bylo to až kolem 100 000 kamionů ročně.



Ve srovnání s nákladným systémem RoLa jsou ekonomicky výrazně efektivnější linky kontinentální kombinované dopravy s přepravami návěsů a výměnných nástaveb.



Vladimír Fišer *1956

Vzdělání:

1971–1975 Gymnázium v Náchodě
1975–1980 VŠ dopravy a spojů v Žilině

Profesní praxe:

1998–nyní Jednatel společnosti Bohemiakombi spol. s r. o.
1997–1998 Odbor strategie na GŘ ČD
1993–1997 Manažerské pozice na středním článku řízení železničního provozu
1990–1993 Dopravní náměstek žst. Hradec Králové hl. n.
1982–1990 Technolog provozu železniční dopravy
1976–1982 Výpravčí vlaků

Rodinný stav:

Ženatý, tři děti

Foto: Ondra Kroutil



Významným pilířem evropské podpory kombinované dopravy jsou dotační programy.

Přímé linky již existují do Německa, Belgie a Itálie. Na ty navazují další spoje do zemí Beneluxu či severní Evropy.

Od roku 2006 na lince z Lovosic do Hamburku, od roku 2008 do Duisburgu. Počínaje rokem 2010 už návěsy umíme přepravovat po železnici až do Ostravy. V roce 2011 jsme zprovoznili linku Ostrava–Verona. Tu jsme v loňském roce nahradili linkou do Terstu a nově otevřeli linku do Charleroi v Belgii.

■ **V čem spočívají největší výhody současné kombinované dopravy?**

Silniční soupravy přepravované v kombinované dopravě smí jezdit po silnicích a dálnicích v Německu, Rakousku a na Slovensku s nákladem až o čtyři tuny těžším než přímo po silnici. To je motivace ze všech výhod nejpádňější. Navíc pro ně neplatí víkendové a sváteční zákazy jízd.

■ **A co výhody pro silniční dopravce? Jsou nějaké?**

Tak například za vozidla využívaná v kombinované dopravě se nemusí platit silniční daň. Významnou výhodou pro silniční dopravce je zvládnání mnohem vyšších výkonů při menším počtu řidičů a vozidel, jinými slovy při menší vázanosti kapitálu. Silniční dopravce šetří na personálních nákladech, na nákladech za pohonné hmoty, na mýtném.

■ **A pro koncové zákazníky?**

Uvedené výhody se promítají až do nákladů koncových zákazníků. Především u těžkého zboží se využití kombinované dopravy projevuje snížením nákladů na dopravu.

■ **Na západ od našich hranic taková přeprava existuje již poměrně dlouho, proč se s ní u nás začalo tak pozdě?**

To je na dlouhé vyprávění. Kontinentální kombinovaná doprava se v Německu začala rozvíjet zhruba o 30 let dříve než

„Pro kombinovanou dopravu neplatí některé zákazy jízd“

u nás, a to v době, kdy tam byl rozsah silniční nákladní dopravy silně omezo-
ván udělováním licencí a mezinárodní doprava limitována povolenkami. Přeprava v kombinované dopravě byla v tomto směru zvýhodňována a silniční dopravci tím způsobem motivováni k jejímu využívání. Proto začali investovat do silniční techniky použitelné i v kombinované dopravě. U nás byl historický vývoj jiný.

■ **Na jakých základech stojí evropská kombinovaná doprava silnice-železnice-silnice?**

Kombinovaná doprava se v jednotlivých evropských zemích těšila a dodnes těží z různých zvýhodnění oproti přímým silničním přepravám. Například už jmenovaná výjimka vyšší hmotnosti vozidel v kombinované dopravě, výjimky ze zákazů jízd apod. Je to forma částečné kompenzace vyšších nákladů na složitější organizaci přepravy se zapojením železnice. Významným pilířem evropské podpory kombinované dopravy jsou dotační programy na budování infrastruktury veřejných překládkových terminálů z veřejných peněz.

■ **Existuje nějaký program ohledně finanční podpory ze strany státu?**

Právě se připravuje program v rámci operačního programu Doprava na roky 2014–2020.

■ **Je těžké získat klienty ze strany českých dopravních firem právě pro tuto přepravu?**

Není snadné přesvědčit někoho, kdo odedávna miluje pivo, aby se najednou přeorientoval na víno. Jako za časů Karla IV. a Buška z Velhartic: „Zprvu trpké zdá se...“ Jakmile však pozná tu pravou chuť vína, které musí být samozřejmě kvalitní, už se ho nevzdá. V přeneseném slova smyslu to platí i o kombinované dopravě.

■ **Jak je pro dopravce složité přejít se svou technikou (návěsy, cisterny) na železnici?**

Úplně jednoduché to není a stojí to počáteční investicí. V tomto směru se v roce 2009 velmi dobře osvědčila investiční dotace nabídnutá za tím účelem silničním dopravcům.



Silniční dopravce ušetří na personálních nákladech, mýtu i na pohonných hmotách.



Tato přeprava má své výhody, například za vozidla využívaná v kombinované dopravě se nemusí platit silniční daň.

Silniční soupravy přepravované v kombinované dopravě mohou být v některých státech až o čtyři tuny těžší.

■ **Můžete nám říci, kdo je vašim největším zákazníkem z dopravních firem v České republice?**

Je jich několik. K prvním patřily firma pana Josefa Mičky ze Slaného a Omega Servis Želatovice, k nim se pak přidal ČSAD Logistik Ostrava nebo firma M+L Logistik či česká pobočka firmy Ewals Cargo Care CZ.

■ **Do kterých evropských států se lze dostat na linkách kombinované dopravy z České republiky?**

Přímými linkami z ČR do Německa, Belgie a Itálie. Návazně na tyto linky pak dalšími linkami do zemí Beneluxu, Španělska, Francie, Dánska, Švédska, Norska, Řecka, Turecka atd.

■ **Jaká vzdálenost je ještě rentabilní pro dopravní firmy? Dá se říci, že čím kratší je trasa po železnici, tím více se přeprava prodražuje a naopak?**

Důležitou roli v tomto směru hraje výše nákladů spojených s překládkou. A samozřejmě z toho vyplývá fakt, že čím delší je úsek po železnici, tím je kombinovaná doprava efektivnější. Konkrétním číslem to nemohu vyjádřit. Záleží to na mnoha okolnostech, které je při tom třeba zohlednit.

■ **Kdo je v současné době největším evropským operátorem v kombinované přepravě a jak s ním spolupracujete?**

Největší přepravní objemy v kombinované dopravě dlouhodobě vykazuje operátor Kombiverkehr Frankfurt. V loňském roce přepravil po železnici 937 671 zásek, denně vypravuje asi 170 vlaků. Firma Kombiverkehr je jedním z našich společníků a zároveň obchodním a provozním partnerem na linkách vedených do a z České republiky.

Jan Kvartek ■

PÁR OTÁZEK NA ZÁVĚR...

■ **Jaké jsou vaše záliby v době pracovního volna?**

Zálibou číslo jedna se aktuálně stala moje nejmenší dcera. K dalším zálibám patří hory, příroda, lyže, kolo a taky zahrada.

■ **Jak často jste za volantem?**

Téměř denně. Pro cesty do práce a po Praze ale upřednostňuji hromadnou dopravu.

■ **Kdy jste poprvé řídil automobil a jaký to byl?**

V 18 letech Škodu 1000 MB.

■ **Existuje vůz vašich snů?**

Asi ne. Líbí se mi auta německé výroby.

■ **Co u automobilu upřednostňujete, je to cena, nižší spotřeba, pohodlí, sportovní vlastnosti, exotika nebo kombinace různých kritérií?**

Kombinace užité hodnoty, pohodlí a spotřeby. Ale svezemím

rychlým dynamickým autem určitě nepohrdnu.

■ **Která je vaše nejoblíbenější značka, vyjma těch automobilových?**

Svijany.

■ **Co nebo kdo vás dokáže vyvést z míry?**

Bezohlednost. A taky lidská hloupost spojená s nadutostí.

■ **Jakou jste měl v době studií představu o profesním zaměření, které byste chtěl vykonávat?**

Jako kluk jsem chtěl být řidičem kamionu, jako student jsem se zaměřil na železniční dopravu. Výsledkem se nakonec stala kombinace obou představ: kamiony na kolejích.

■ **Jaké je vaše životní krédo?**

Kdo chce, hledá řešení. Kdo nechce, hledá důvody.

