

Kombinovaná doprava má dobrou budoucnost i v Česku

V roce 1998 nastoupil Vladimír Fišer jako jednatel společnosti Bohemiakombi, která je jedním z největších operátorů kombinované přepravy v Česku. O sedm let později prosadil projekt první kontinentální linky nedoprovázené kombinované dopravy na území České republiky a navíc pod jeho vedením Bohemiakombi jako první operátor v ČR zavedl pravidelné přepravy návěsů v takzvaných kapsových vozech ucelenými vlaky na linkách mezi Lovosicemi a Německem a poté i mezi Ostravou a Itálií.

Můžete stručně popsat činnost vaší firmy? Jak jste se vlastně etablovali na dopravním trhu?

Společnost byla založena v roce 1992 německým operátorem Kombiverkehr Frankfurt nad Mohanem za účelem rozvoje a rozšíření kombinované dopravy, tedy vzájemně výhodné spolupráce silničních dopravců se železnicí, i na území Československa. V roce 1993 firma společně s rakouským operátorem Okombi otevřela první linku přeprav silničních kamionů po železnici, která je známá pod zkratkou RoLa, z Českých Budějovic do Villachu. O rok později pak vznikla druhá linka RoLa z Lovosic do Drážďan. Úspěšným projektem byly v 90. letech také ucelené vlaky s výměnnými nástavbami z mladoboleslavské Škody do Poznaně.

Jak spolupracuje vaše firma s ČD Cargo, dceřinou společností Českých drah?

ČD Cargo je vedle sdružení silničních dopravců ČESMAD BOHEMIA jedním z českých společností s podílem na Bohemiakombi. ČD Cargo je pro nás ale především rozhodujícím dodavatelem a spolehlivým železničním dopravcem našich vlaků na českém území. Škoda jen, že Cargo dosud nepřekročilo svůj stín, aby pro nás mohlo vlaky dopravovat i v zahraničí. Velmi bychom to uvítali a ocenili především v posledních os-

mi měsících. Stávky německých strojevodců, organizovaných v odborech GDL, by se nás pak vůbec netýkaly...

Dopravní odborníci tvrdí, že se kombinovanou dopravou může ušetřit při vývozu zboží do zahraničí až třetina nákladů na přepravu. Je to pravda?

Musíme být objektivní a na náklady kombinované dopravy nahlížet v kontextu celého řetězce silnice-železnice-silnice. Nelze to posuzovat jen podle nákladů za železniční úsek. Náklady na takzvanou první a poslední míli totiž hrají velmi důležitou roli. Při jejich zohlednění tvrzení o ušetření až třetiny nákladů není na místě. V každém případě se ale o určitou míru úspory nákladů jednat musí, jinak by to nemělo žádný smysl a systém by nemohl fungovat.

Proč je stále kombinovaná doprava v českých zemích jakousi popelkou? To se tolik přepravci bojí železnice, nebo je pro ně moc drahá?

Rámcové podmínky v Čechách kombinované dopravy nijak zvlášť nepřejí. Legislativní zvýhodnění kombinované dopravy a její podpora státem je v sousedních zemích vyšší, systematictější a promyšlenější. Brány české železnice, které by se mohly otevřít pro silniční dopravce, zůstávají zavřeny. Po jednorázové investici Českých drah do terminálu ČD DUSS v Lovosicích v devadesátých letech se nestalo nic, co by pro silniční dopravce znamenalo podání ruky ke konkrétní spolupráci ze strany železnice.

Jak se vlastně náš stát v současnosti staví k problematice této dopravy a jak jí pomáhá?

Podporuje kombinovanou dopravu slevami z ceny za použití železniční dopravní cesty. Modernizuje železniční koridory, ale přitom neinvestuje do veřejné přepravní infrastruktury, která by umožňovala přesun nákladní dopravy ze silnice na železnici.

Nadějně začala v 90. letech v ČR fungovat přeprava zvaná jako RoLa, tedy kamiony na železničních vozech. Vlaky naložené automobilovými soupravami jezdily mezi Lovosicemi a německými Drážďany. Po několika letech se od projektu upustilo a kamiony se opět vrátili na přetížené silnice. Proč se tak stalo? A je nějaká šance tento způsob přeprav opět obnovit?



FOTO AUTOR

Linky RoLa ztratily své opodstatnění po liberalizaci mezinárodní silniční nákladní dopravy, k níž došlo vstupem České republiky do EU. Hlavní motivací pro využívání linek RoLa byla skutečnost, že při jejich použití silniční dopravce nepotřeboval pro vstup do Německa zahraniční povolenku. Těch byl nedostatek a jejich počet byl regulován. Reálnou šancí na obnovení linek RoLa nevidím. Je to překonaný systém, který bez státních dotací ani nemůže fungovat. Ve své době dobře posloužil, to bezpochyby ano. Je však třeba rozvíjet perspektivní systémy kombinované dopravy, které se dokážou obejít bez provozních dotací.

Jaký je váš pohled na budoucnost nákladních přeprav po dráze v českém i celoevropském kontextu?

Bohužel musím konstatovat, že proces liberalizace na železnici zatím přinesl ovoce, které chutná hořce a železnici nové objemy dosud nepřinesl. Vlivem konkurence se výrazně snížily ceny u těch železničních přeprav, které měla dráha tak říkajíc jisté: hromadné substráty z vlečky na vlečku, jimž silnice cenově nemohla konkurovat, se dnes přepravují ještě levněji, naopak ceny za přepravu jednotlivých vozových zásilek šly na železnici natolik vzhůru, že už přestávají být konkurenceschopné. Národní železniční dopravci navíc ztrácejí ekonomickou sílu a schopnost efektivně zajišťovat plošnou obsluhu na svém území.

Kudy by se tedy v nejbližších letech měla vydat kombinovaná přeprava?

Objemy musí železnice hledat jinde. Najde je na nejsilnějších přepravních osách, kde dnes kamiony zaplňují pravý pruh dálnice. Železniční dopravci budou muset neobvolně opustit ideu plošné obsluhy, přenechat ji silnici, a naopak si osvojit myšlenku dlouhých vlaků na evropských relacích. Jediným segmentem, kde evropské železnice vykazují růsty, je kombinovaná doprava.

A tak je tomu i u nás. Jsem optimista a záměry evropské dopravní politiky dané evropskými nařízeními mě naplňují určitou nadějí. Tři z celkem devíti evropských železničních nákladních koridorů definovaných tímto nařízením vedou přes území ČR. To vůbec není špatný předpoklad do budoucna. Nákladní vlaky o délce 740 metrů, s rychlostí alespoň 100 km/hod a nápravovým tlakem alespoň 22,5 tun se mohou stát úspěšnou a žádanou alternativou pro silniční dopravce, aby sami své dálkové přepravy na železnici převedli. Jen k tomu dodávám, že musí být ještě dodržena podmínka průřezného profilu P/C 400, která umožní přepravy silničních návěsů s rohovou výškou čtyři metry v kapsových železničních vozech. Což by pro tuzemskou železniční síť neměl být zásadní problém. **MARTIN HARÁK**

KRÁTCE

V Hlubočepch funguje nová zastávka



Cestující mohou při jízdě vlakem v metropoli využívat novou železniční zastávku. V pražských Hlubočepch se ve středu 19. 8. otevřela stanice, která leží poblíž zastávky MHD Hlubočepská. Na smíchovské nádraží se z ní cestující dostanou do pěti minut. Nahrazuje nevyhovující zastávku původně umístěnou stranou zástavby. V ranní a odpolední špičce odjíždí z Hlubočep do centra vlaky každou půl hodinu, mimo ni zhruba v hodinových intervalech. Po dokončení modernizace trati by se interval v hlavních časech mohl zkrátit na 20 minut. Výstavba nových pražských zastávek začala loni, kdy v září vznikly v Hostivici, Rudné a v Chýni západně od metropole. **(pes)**

Louny hostí konferenci Autobus a vlak

Louny se stanou ve dnech 8. a 9. října dějištěm mezinárodní odborné konference pořádané Českými drahami, Univerzitou Pardubice DF J. Pernera pod záštitou Ústeckého kraje. Motto akce je všeřikající: Autobus a vlak – konkurence nebo spolupráce? Na konferenci vystoupí zástupci z Čech, Německa a Rakouska z řad dopravců, operátorů, výrobců vozidel i pronajímatelů. Jsme svědky uvolnění trhu dálkové autobusové dopravy v západní Evropě a boomu vnitrostátní autobusové dopravy zejména v Německu. Jak tento trend ovlivní železniční dopravu, její nabídku a dlouhodobou konkurenceschopnost? Přitáhne nové cestující do veřejné dopravy? I na tyto otázky se v Lounech budou hledat odpovědi. **(mn)**

Na Chebsku oslaví 150 let železného dráhy

Máte rádi železniční historii? Pak neváhejte a přijďte v rámci svátku železničářů oslavit 150 let od příjezdu prvního vlaku do Karlovarského kraje. Přípravou jsou jízdy nostalgických vlaků s parními i motorovými lokomotivami a doprovodný program ve stanicích Cheb. Akce se uskuteční v sobotu 19. září. Nadšence jistě potěší například jízdy z Karlových Varů přes Cheb do Aše a zpět s parní lokomotivou Všudybylkou, z Chebu do Františkových Lázní a do Tršnice s Kamfleinjnkem a motorovou lokomotivou Prasátkem. Více informací najdete na webu www.denzeleznice.cz. **(red)**

VLADIMÍR FIŠER

Po studiu na Vysoké škole dopravní v Žilině v roce 1980 odešel pracovat jako výpravčí vlaků u bývalých ČSD do železničních stanic ve východních Čechách. V 80. letech pracoval jako samostatný technolog železniční stanice Hradec Králové hl. n., v devadesátých letech přešel do funkce dopravního náměstka. Po zřízení Obchodně provozního ředitelství ČD v Hradci Králové vykonával funkci provozního náměstka ředitele až do rozpuštění a zrušení tohoto oblastního ředitelství v roce 1997. Naposledy pracoval u ČD jako řadový pracovník Odboru strategie. Od Českých drah odešel v roce 1998 do společnosti Bohemiakombi, kde zastává funkci jednatele.

PŘEČETLI JSME ZA VÁS

NA DOPRAVNÍ STAVBY PŮJDE O 2,1 MILIARDY VÍCE

Ministr financí Andrej Babiš (ANO) při nedávném jednání s ministry přijal i ministra dopravy Dana Ťoka. Při jednání mu slíbil 2,1 miliardy korun navíc oproti původní verzi státního rozpočtu. Většina peněz půjde na dopravní stavby, ministerstvo dopravy chce ale příští rok dát desítky milionů korun i na přípravu vysokorychlostních tratí. Základní síť vysokorychlostních tratí má již dlouho ustálenou podobu. Zdálo by se, že zbývá už jenom maličkosti: naprojektovat, vykoupit pozemky, postavit a jezdit. Ještě předtím je ale potřeba dát dohromady peníze a především rozhodnout, v jakém pořadí se vysokorychlostní trati budou stavět. Například samotní železničáři hovoří jako o prioritě o směru mezi Prahou a Brnem a dále tedy na Vídeň. Je si prakticky jisté, že prvním zárokem bude přestavba trati z Brna do Přerova, která bude splňovat parametry k provozu dvousetkilometrovou rychlostí, půjde ale přese všechno spíše o modernizaci již existující trati. Jsou tady ale i tři stavby, které mají vzniknout nově jako rychlejší alternativy ke konvenčním tratím – věstí mají z Prahy do Brna a Vídně, dále do Litoměřic a Berlína a do Plzně a Mnichova či Norimberku. **ČTK 14. 8. 2015**

KRAJE MOHOU PRODLUŽOVAT SMLOUVY S DOPRAVCI

Kraje a ministerstvo dopravy mohou o dalších pět let prodloužit smlouvy s Českými drahami na provoz jimi objednaných vlaků, aniž by musely vypsát výběrové řízení. V praxi tak může mít státní dopravce jistotu smluv až do roku 2024. Dráhy ale musí investovat do vozového parku. Vyplývá to ze stanoviska Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (ÚOHS) k problematice uzavírání smluv ve veřejné dopravě. České dráhy se snaží několik měsíců zejména kraje přesvědčit, aby smlouvy dál prodloužily. „Lze je prodloužit maximálně o pět let,“ konstatoval ÚOHS. Podle názoru antimonopolního úřadu nejde ale smlouvy prodloužit automaticky, podmínkou jsou velké investice Českých drah do vozového parku. „Platí, že k prodloužení smlouvy může dojít, pokud provozovatel veřejných služeb investuje do aktiv, jejichž doba amortizace je výjimečně dlouhá,“ uvedli zástupci ÚOHS. Stanovisko ale jasně neříká, podle čeho se hodnotí významnost takových investic a jak velký objem investic je k prodloužení potřeba. „Významnost je třeba posuzovat vzhledem k celkovému majetku nezbytnému k poskytování služeb v přepravě,“ píše se ve stanovisku. **ČTK 20. 8. 2015**

ZAUJALO NÁS

„Původní cena byla 2,9 miliardy. My dneska děláme nový posudek, o který nás požádala taky Evropská unie, o jeho zpřesnění. Vychází to zhruba 3,2 miliardy, s touto cenou půjdeme do vlády.“
Ministr dopravy Dan Ťok o prodeji nádražních budov Českých drah SŽDC.

ČTK 23. 8. 2015

STÁT MUSÍ UTRATIT EVROPSKÉ PENÍZE, FIRMY ŠROUBUJÍ CENY

Finiš s dočerpáváním evropských dotací výrazně prodražuje cenu, za kterou se u nás stavějí nebo modernizují železnice. Stavební firmy totiž mají tolik práce, že se do soutěží už ani nehlásí nebo nabídnou výrazně vyšší cenu, než s jakou rozpočet počítá. Například vylepšení trati z Trutnova do Teplic nad Metují mělo stát 105 milionů, ještě před dvěma lety by se stavební firmy o zakázku popraly a nabídky by o pětinu až třetinu nižší cenu – teď se přihlásily jen dvě a nejnižší předstrelila plánovaný rozpočet o 40 procent. Na železnici se má letos prostavět přes 44 miliard korun. Stát nepředpokládá, že by kvůli zvýšení cen zakázky rušil a počkal na zlevnění a lepší situaci na trhu. Musí totiž za každou cenu dočerpávat evropské dotace. Firmy počítají s tím, že období hojnosti skončí, a kritizují nekonceptnost výdajů. „Bohužel po plně velkého množství železničních staveb přijde opět doba, kdy bude práce v tomto oboru málo a budeme muset propouštět,“ říká Ondřej Novák, šéf Strabag Rail. Poukazuje na fakt, že příští rok se rozpočet SŽDC scvrkne na dvacet miliard korun. Takové nárazy stavebním firmám nevyhovují, a volají po tom, aby se příliv prostředků ustálil. **MFD 18. 8. 2015**

LEO EXPRESS PRODĚLAL ZA PRVNÍ PŮLROK 38 MILIONŮ

Za první pololetí prodělaly černé vlaky Leoš Novotného „jen“ 38 milionů korun. Oproti předchozímu roku jde sice o zlepšení, od kýženého zisku je ale firma stále daleko. Za stejné období roku 2014 byla ztráta firmy LEO Express podle mezinárodních účetních standardů 64 milionů. Pomohlo více cestujících, vyšší ceny i nižší odpisy. Zlepšení hospodaření vykazuje i RegioJet Radima Jančury. Ten je dokonce v zisku. A to hlavně díky plně obsazeným vlakům. Za první pololetí letošního roku vydělal podle českých účetních standardů 7,5 milionu korun. Firma tak začala umazávat nahromaděné ztráty z předchozích let. Výsledky soukromých dopravců jsou velice důležité v probíhajících sporech. Už čtyři roky zkoumá antimonopolní úřad, zda měly České dráhy právo až o polovinu snížit ceny po příchodu konkurence. Stalo se tak například na spojích mezi Prahou a Ostravou, kde cena klesla ze 400 na přibližně 200 korun. Spor zatím nedospěl k žádnému výsledku. Firmám Leo Express i RegioJet podnikatele Radima Jančury trpělivost došla už předloni, a tak se s žalobou obrátili na soud a chtějí od Českých drah 418, respektive 717 milionů korun jako odškodnění. **HN 25. 8. 2015**