

Vladimír Fišer: Nikdo nejezdí po železni ci kvůli zelenému myšlení, jde o peníze

Jan Šindelář | Praha

Spolupráce kamionové a vlakové dopravy je podle ředitele Bohemiakombi Vladimíra Fišera jedinou ekonomickou alternativou pro budoucnost nákladní železnice. V České republice se však prý nedá v kombinované dopravě podnikat bez nezbytné dávky fandovství. Firma dosáhla vyrovnaného hospodaření až po pěti letech od vypravení prvního vlaku s návěsí, nejtěžší přítom bylo přesvědčit majitele kamionů o výhodnosti dálkového železničního spoje.

E15: Co je principem kombinované dopravy a proč ji považujete za výhodnou?

Při vyslovení pojmu kombinovaná doprava si určitě každý představí jako první námořní kontejnery, které přivezou lodě do přístavu a pak se přepravují do vnitrozemí. A druhý typ kombinované dopravy je ta, kterou děláme my. Je zaměřena výhradně na přepravy uvnitř kontinentu. Zatímco po moři se přepravují unifikované kontejnery podle amerického vzoru, kontinentální doprava má více možností. Může přepravovat jak intermodální návěsy, tak výměnné nástavby.

Kombinovaná doprava funguje tak, že se zboží na krátkých vzdálenostech od zákazníků přepraví po silnici do terminálu, kde se návěsy přeloží na vlak. Ten pak jede přes půl Evropy a poslední úsek k zákazníkovi zboží dorazí opět po silnici. V tomto směru jsme na českém trhu jediným operátorem takových vlaků. Intermodální přepravy se vyplatí pouze na velké vzdálenosti. Samotná Česká republika je pro ně malá.

E15: Operátor asi neznamená přímo dopravce, nebo ano?

Neznamená. Funkce operátora spočívá v tom, že si objedná celý vlak na určité trase, vlak zaplatí a potom nese riziko, zda se ho podaří vytižít. Tok zboží musí být dostatečně silný, aby se vyplatil organizovat do celých vlaků. Z toho pohledu jsme si vytipovali zatím první dvě trasy mezi Českou republikou a Německem, jezdíme do Duisburgu v Porúří a pak do severního Německa, což je směr na Skandinávii. Jezdíme vlaky do Hamburku, ale ne do přístavu.

E15: Kdo jsou vaši zákazníci?

Naším partnerem nejsou koncoví zákazníci, ale silniční dopravci. Ti mají na výběr: buď převezou zboží přímo po silnici, nebo k tomu využijí linku, kterou pro ně provozujeme my. Zajistíme také naložení na vlak a složení z vlaku.

E15: Jak se vám daří přesvědčovat silniční dopravce, aby se pro velkou část trasy vzdali svého hlavního byznysu a dali peníze vám?



Foto E15 Michael Tomáš

Je to zcela jednoduché. Naše cena musí být nižší než variabilní náklady dopravce spojené s cestou po silnici. Nikdo nebude jezdit po železnici kvůli zelenému myšlení, peníze jsou rozhodující. Naší úlohou je lákat tolik dopravců, aby se nám vypravení vlaku vyplatilo. Vlak musí jet minimálně s nákladem 30 až 40 kamionů, pak ho lze provozovat výhodněji než silniční přepravu.

E15: Můžete uvést nějaké cenové srovnání?

Srovnání nemám. Musíte porovnávat každou přepravu zvlášť z místa nakládky u odesílatele až k místu vykládky u koncového zákazníka. Silniční dopravce musí kalkulovat s tím, kolik ho bude stát navezení nákladu do terminálu a odvezení z terminálu. Někdy si musí na vlak i trochu zajet. Každá jednotlivá přeprava se počítá, zda se vyplatí, nebo nevyplatí.

E15: Jací jsou vaši největší zákazníci?

První firmou, která s námi začala ve větším měřítku jezdit, byla Autodoprava Josef Mička ze Slaného. Středně velký dopravce začal s jedním intermodálním meganávěsem v roce 2008, pak si koupil druhý a dnes jich má asi 20. Během dvou let se stal naším největším zákazníkem, když nepočítám zahraniční firmy. Poměr českých zákazníků vůči zahraničním ale rychle narůstá. V roce 2008 byl jejich podíl tři procenta, teď jich je zhruba pětina. Pomohla tomu silně státní podpora za vlády Jana Fischera, kdy se podařilo prosadit investiční dotace pro silniční dopravce na nákup moderní techniky, třeba intermodálních návěsů. Kéž by se takto stát zachoval ještě alespoň jednou dvakrát.

E15: Co je hlavním problémem vašeho podnikání?

//

Vlak musí jet minimálně s nákladem 30 až 40 kamionů, pak ho lze provozovat výhodněji než silniční přepravu

//

S první linkou Lovosice–Duisburg jsme začali v roce 2005 a trvalo nám tři roky, než jsme přesvědčili české silniční dopravce, že to pro ně má smysl

Načal jste to sám, hlavním problémem je přesvědčit silniční dopravce. To byla ta největší překážka. S první linkou Lovosice–Duisburg jsme začali v roce 2005 a trvalo nám tři roky, než jsme přesvědčili české silniční dopravce, že to pro ně má smysl. Zpočátku jsme sloužili hlavně zahraničním firmám. Ty už byly vybaveny nástavbami, které lze bez problémů přeložit na vlak. Čeští dopravci je tehdy neměli. Několik let byl náš produkt ztrátový, protože vlaky musejí jezdit v pevném taktu a v daný čas, obdobně jako v osobní dopravě. Není to tak, že si objednáte vlak, když máte dostatek nákladu. Každý večer ve stejnou hodinu vlak

musí odjždět. Pak je takový servis pro silniční dopravce zajímavý a mohou se na něj spolehnout. Než vlaky naplníte, jezdí poloprázdné.

E15: Není v českých zemích nedostatek terminálů, kde by se stýkala silniční a železniční doprava?

Využíváme hlavně Lovosice, a to z několika důvodů. Severní Čechy jsou centrem chemického průmyslu, který generuje významnou část našich výkonů. Lovosice jsou navíc takzvaný neutrální terminál, kam mají nediskriminační přístup všichni silniční dopravci, železniční dopravci i operátoři. Další podobné terminály nám chybějí.

E15: Měl by se stát zasadit o jejich budování?

Zasadit by se o to měl ten, kdo má zájem, aby se po železnici přepravovalo zboží a aby mu z využití železniční infrastruktury tekly finanční prostředky. Z toho plyne, že by to měla být Správa železniční dopravní cesty, kterou vlastní stát. Ta překladiště nejsou nic jiného než brány na železnici. Pokud tu nebudou, žádné zboží po železnici putovat nebude. Vlečky s několika vagony za měsíc určitě nestačí.

E15: Co je to terminál?

V první řadě potřebujete dlouhou kolej a vedle toho dostatečně velkou a velmi pevnou plochu. Je to vlastně obdoba všeobecné nakládkové a vykládkové koleje, která bývá v každém nádraží. Dnes se ale nepřekládá zboží rudlem ani palety vysokozdvíhacím vozíkem, ale rovnou celý návěs nebo celá výměnná nástavba. Princip je ale stejný, jen místo koňského potahu je tu kamion. Jde o to oprášit myšlenku všeobecné nakládkové a vykládkové koleje a nazvat to hrdě intermodálním terminálem.

Pokračování na str. 16

Dokončení ze str. 15

E15: V současné době začínáte využívat i terminál firmy AWT v Ostravě Paskově. Proč?

Předpokládáme, že mezi Ostravou a Porúřím bude dostatek zboží, které dnes teče po silnici. Druhým důvodem je, že na Moravě není žádný jiný terminál, kde by se dalo zboží překládat. Máme zákazníka, jenž má o toto zájem a kterému vozíme intermodální meganávěsy z Duisburgu až do Ostravy a zase zpět. Začali jsme s tím začátkem února.

E15: Jaký druh zboží hlavně vozíte?

Vozíme cokoli, ani vlastně nevíme, co je to za zboží. Dozvím se to, jen pokud je to nebezpečný náklad. To, co lze vozit v silničním návěsu, lze vozit i po železnici, možnosti jsou obrovské.

E15: Jedním z cílů ministra dopravy Víta Bárty je přesun zboží ze silnic na železnici. Povedou k tomu již provedené kroky, jako je zvýšení mýtného a snížení poplatku za užití kolejí? Dá se vylepšit ten poměr 80 ku 20?

V prvním kroku jde hlavně o to ten poměr udržet. Podíl železnice totiž stále klesá a snížil se i loni. Představa, že se ten poměr zásadním způsobem zvrátí, je iluze. I kdyby se mi to třeba líbilo. Koncoví

zákazníci si zvykli na určitý komfort, který jim silniční doprava nabízí. Ať už jde o pružnost, spolehlivost, nebo rychlost přepravy. Železnice sama o sobě v klasickém smyslu slova, tedy jednotlivé vozové zásilky a jejich přepřahání ve stanicích, je drahá, pomalá a nespolehlivá. Tady se bude muset něco změnit a intermodální přeprava je v tomto směru řešením. Ale vyžaduje vybudování překládkových míst. Na Západě jich je dostatek, ale u nás pokulháváme. Snížení poplatku za koleje bezpochybylepší hospodářský výsledek ČD Carga, možná se tím podaří udržet některé přepravy, které by jinak utekly na silnici. Umožní to tedy nezvyšovat ceny, ale příliš nevěřím, že by to umožnilo cenu snižovat.

E15: Představují pro vás zásadní problém výluky na železnici?

Ano, výluky jsou problém, ale když o nich víme dopředu, můžeme se na ně my i naši zákazníci připravit.

E15: Jak dlouho je vaše firma na trhu?

Fungujeme od roku 1992. Až do roku 2004 jsme ale vozili po železnici celé kamiony, což je takzvaná ROLA. Měli jsme dvě linky, z Českých Budějovic do Villachu a z Lovosic do Drážďan. Tam jsme



Představa, že se poměr železniční a silniční dopravy zásadně zvrátí, je iluze. Koncoví zákazníci si na určitý komfort silniční dopravy zvykli



Železnice v klasickém smyslu slova, tedy jednotlivé vozové zásilky, je drahá, pomalá a nespolehlivá

dokázali odvézt až 100 tisíc kamionů ročně. Fungovalo to ale jen do roku 2004. Ten systém je neperspektivní, protože je nesmírně nákladný a vyžaduje trvalé státní dotace. Bez nich to nejde. To je rozdíl proti přepravě samotných návěsů a nástaveb. Důvod je jednoduchý, jeden vlak ROLA vezl v průměru 16 kamionů. Tahače a lehátkový vůz pro řidiče zabíraly zbytečně místo. Dnes vezeme na jednom vlaku návěsy z 30 kamionů. Takto fungujeme od roku 2005 a bez státních dotací.

E15: Kdy jste poprvé vykazovali zisk?

Pět let trvalo, než jsme z výnosů z přeprav dokázali pokrýt náklady. Tak dlouho trvalo, než jsme dosáhli takového vytižení, že vlaky byly rentabilní. Tři roky jsme přesvědčovali české firmy, celý proces navíc zpozdila krize.

E15: Za loňský rok můžeme tedy poprvé mluvit o černém?

Bude to ještě maličko pod nulu. Protože jsme zvýšili počet párů vlaků do Duisburgu ze tří na pět týdně, čímž se opět mírně snížilo vytižení vlaků. Tržby jsme loni zvýšili asi o 25 procent na 70 milionů korun. Letos začínáme jezdit na Ostravu, takže opět nebude žádný velký zisk, ale ztráta

také ne. Skončíme nad nulou a tržby porostou.

E15: A co provozní výsledky?

Ty se vyvinuly v loňském roce velmi příznivě. Loni jsme v prvním pololetí vypravovali 12 vlaků týdně a v posledním čtvrtletí jsme si mohli dovolit vypravit 16 vlaků týdně. U přepravených návěsů a výměnných nástaveb byl loni meziroční nárůst asi o 25 procent na zhruba 17 tisíc kamionových zásilek. Pro letošek počítáme s dalším dvouciferným nárůstem.

E15: Spatřujete v kombinované dopravě budoucnost nákladní železnice?

V čem jiném by mohla mít železnice budoucnost? Pokud by nepřišly na železnici intermodální přepravy, zůstalo by časem jen to, čím naplníte celé vlaky. Tedy uhlí, ruda, dřevo a stavební materiály. O ostatní zboží by železnice postupně přišla. Kombinovaná doprava dokáže zajistit velké objemy různého zboží a přepravit je na dlouhé vzdálenosti. To je řešení, jak se železnice do budoucna bude moci prosadit.

E15: Jezdíte sám vlakem?

Jen na delší vzdálenosti a přes noc. Tam, kde to ušetří čas, třeba do Budapešti.



Foto E15 Michael Tomáš

Vladimír Fišer (55)

Absolvoval Vysokou školu dopravy a spojů v Žilině, obor provoz a ekonomika železniční dopravy. Praktické zkušenosti získával u Českých drah, kde se z provozu postupně vypracoval až do řídicích pozic. Od roku 1998 působí jako jednatel společnosti Bohemia Kombi, která se zaměřuje na kontinentální přepravu kamionových návěsů po kolejích mezi Českou republikou a Německem.