

DO VÝSTAVBY TERMINÁLŮ KOMBINOVANÉ DOPRAVY BY MĚL VSTOUPIT STÁT

Má-li se kombinovaná doprava v ČR stát důležitou a stále významnější součástí otevřeného veřejného dopravního systému a v příštích letech dosáhnout srovnatelné úrovně, jako je v Německu, Rakousku, Itálii, Švýcarsku nebo v jiných rozvinutějších zemích, pak v tomto směru musí svoji nenahraditelnou roli sehrát stát i u nás. Tvrdí to jednatel českého operátora kombinované dopravy, společnosti Bohemiacombi Vladimír Fišer.

„Loňský rok byl ve znamení rozsáhlých výluk a nepravidelnosti v železniční dopravě. Jaký je v tomto směru letošní rok? Jak se vám dařilo v prvním pololetí?“

„Dopady výluk na pravidelnost železniční nákladní dopravy určitě nejsou v letošním roce tak dramatické, jako tomu bylo v loňském roce. Tedy alespoň na české železniční síti. S nepříznivými dopady omezování provozu jsme letos pro změnu více konfrontováni na německé straně. S našimi výsledky za první pololetí



Foto: Bohemiacombi
Vladimír Fišer

tých let řešila a až dosud řeší jen volná ruka trhu. S jakým výsledkem? Obecně by mělo platit, že působením tržních sil bude docházet ke snižování cen. Tento efekt v ČR evidentně nenastal, když za překládky v privátních terminálech musíme platit až dvojnásobně vysoké částky, než

za stejnou službu platíme ve veřejných (tzv. open access) terminálech například v Německu. Je to ten správný očekávaný výsledek působení trhu? Tržní síly se v tomto případě nemohou uplatňovat způsobem srovnatelným, jako je tomu v jiných ekonomických odvětvích.



Foto: TJ

musíme být letos spokojeni. V porovnání se stejným obdobím loňského roku evidujeme výrazné zlepšení prakticky ve všech ekonomických ukazatelích. Obrat společnosti se zvýšil o více než jednu čtvrtinu, zlepšila se ekonomika ucelených vlaků na všech našich pravidelných linkách, což se samozřejmě projevilo i zlepšením hospodářského výsledku za první pololetí.“

„Chystáte aktuálně nějaké novinky, o kterých lze již mluvit – rozšíření počtu spojů, nové linky?“

„S ohledem na neustále rostoucí zájem o intermodální přepravy na ose Lovosice – Duisburg/Rotterdam/Antverpy dosáhlo využití kapacity 10 pravidelných vlaků týdně už v měsíci dubnu prakticky až na samé maximum. Zavedením pravidelného obousměrného expresního nákladního vlaku z Ústí nad Labem do Antverp a jeho zpřístupněním i pro intermodální přepravy mezi Lovosicemi a Antverpami došlo od června k navýšení volné přepravní kapacity na západní ose, kterou ve spolupráci s belgickým operátorem IFB a dopravcem ČD Cargo využíváme a našim zákazníkům rovněž nabízíme.“

„Je známo, že jedním z limitujících faktorů rozvoje kombinované dopravy u nás je nedostatek vhodných terminálů. Měl by do procesu výstavby nových terminálů nějak vstoupit stát nebo to vyřeší tzv. volná ruka trhu?“

„Téměř všechny investice do infrastruktury terminálů kombinované dopravy u nás od začátku devadesá-

natelným, jako je tomu v jiných ekonomických odvětvích. Infrastruktura překladišť kombinované dopravy je součástí dopravní infrastruktury a platí to konečně nově i v souladu s českou legislativou. Jakou roli má hrát stát v otázce rozvoje dopravní infrastruktury, si jistě není třeba vysvětlovat. Má-li se kombinovaná doprava v ČR stát důležitou a stále významnější součástí otevřeného veřejného dopravního systému a v příštích letech dosáhnout srovnatelné úrovně, jako je tomu v Německu, Rakousku, Itálii, Švýcarsku nebo v jiných rozvinutějších zemích, pak v tomto směru musí svoji nenahraditelnou roli sehrát stát i u nás.

Obecně by mělo platit, že působením tržních sil bude docházet ke snižování cen.

V naší nabídce služeb, která je určena především pro silniční dopravce a speditéry, jsme bohužel v ČR omezování nedostatečným rozsahem sítě veřejných terminálů, které si v roli operátora vlaků můžeme dovolit považovat za neutrální vůči podnikání našich zákazníků. Jsou-li privátní terminály umístěny na vlečce, což je v ČR téměř všude, pak může být neutralita omezena obchodními podmínkami použití vlečky. A pokud je provozovatel terminálu zároveň dopravcem nebo operátorem, tak se tam silniční dopravce i operátor bojí, protože mu hrozí ztráta zákazníka.“

Tomáš Johánek