



## ZE SILNIC NA NÁKLADNÍ EXPRESY

České dopravní firmy si nechávají přepravovat intermodální návěsy do Německa ve stále větších počtech po železnici. Ve druhém pololetí loňského roku jich operátor vlaků Bohemia-kombi přepravil na svých nákladních expresech „Bohemia“ o 58 % více, než tomu bylo ještě v první polovině roku. S tak velkým nástupem zájmu českých silničních dopravců o přepravu po železnici jen málokdo počítal. Jednateli společnosti Bohemia-kombi Vladimír Fišer, který nový trend kombinované dopravy v ČR dlouhodobě prosazuje, jsme v této souvislosti položili několik otázek:

Jakými výsledky za rok 2010 se může prezentovat firma Bohemia-kombi?

Loňský rok byl pro Bohemia-kombi rokem návratu k černým číslům. Podařilo se nám získat hned několik nových klíčových zákazníků, kteří obdobně jako my spatřují budoucnost přepravy zboží v optimální kombinaci výhod silnice a železnice. Rozšíření počtu českých dopravců s sebou přineslo znatelný nárůst počtu přepravených zásilek, takže jsme v loňském roce vypravili o 119 vlaků více než v roce předchozím.

### Máte už konkrétní výsledky?

Ano, výsledky už máme schválené auditorem a jsou nejlepší za posledních pět let. Konečně můžeme mluvit o černé nule. Předchozích pět let bylo někdy hodně náročné udržet si optimismus, když expresy „Bohemia“ jezdily v exportním směru nedostatečně vyřešené, což způsobovalo obrovské finanční ztráty. Loňské druhé pololetí však pro nás znamenalo nejen ukončení nepříjemně dlouhého ztrátového období, stalo se zároveň také přechodovým obdobím od úvodní fáze budování klientské základny silničních dopravců do rozvinutější fáze další expanze na českém trhu.

### Podářilo se už tedy získat české zákazníky pro myšlenku kombinace silnice-železnice-silnice?

Až do nedávné doby jsme se museli spoléhat jen na zahraniční firmy. Museli jsme zdolat mentální bariéry všeobecné nedůvěry českých dopravců vůči železnici, která byla silná nejen na straně silničních dopravců, ale také na straně jejich zákazníků - exportérů a importérů zboží. První z českých dopravních společností postupně získávají stále pevnější pozice v rámci evropské kombinované dopravy silnice-železnice-silnice. Zajímavostí je,

že pro české dopravce přepravujeme po železnici nejčastěji intermodální návěsy, což lze pokládat za evropskou výjimku. V evropském průměru totiž převažují výměnné nástavby (zejména nádržkové a bulkové), zatímco podíl návěsových technik tvoří pouhých 12 % ze všech přepravovaných jednotek. Naproti tomu na vlcích „Bohemia Express“ mezi ČR a Německem tvoří podíl návěsů už loni 24 %. První měsíce roku 2011 ukazují dále stoupající trend podílu návěsů. Vysoký podíl návěsových technik českých dopravců přinesl vlakům „Bohemia Express“ cargo i v exportním směru, což jsme nezbytně potřebovali k tomu, abychom mohli dosáhnout vyrovnanější bilance nákladů a výnosů.

### V jakém schématu teď jezdí vlaky provozované operátorem Bohemia-kombi?

Vlaky vypravujeme v pravidelném taktu na dvou základních česko - německých osách. Jedna vede do průmyslového Porúří, druhá na sever Německa do suchozemského terminálu v Hamburku. Mezi Lovosicemi a Porúřím pendlují dvě železniční soupravy, tzv. shuttly, které jezdí v noci proti sobě, takže každý večer pracovního týdne odjíždějí vlaky na linkách „Bohemia Express“ jak z Lovosic, tak

i v protisměru z Duisburgu. Vlaky na ose do Hamburku odjíždějí rovněž vždy večer, aby na druhý den ráno dorazily do cíle cesty. V tomto případě ale zatím odjíždějí jen každý druhý večer. U časových poloh vlaků platí zásada vycházet v co největší míře vstříc potřebám a požadavkům silničních dopravců.

### A nějaká novinka?

Ke dvěma dnes již dobře zaběhnutým a osvědčeným vlakovým osám letos nově přibylo prodloužení linky z Porúří až do Ostravy. Úsek Ostrava – Lovosice vlaky zdolávají rovněž v rámci nočního skoku. Navzdory skutečnosti, že tunely mezi Kralupy n. Vltavou a Nelahozevsi mají pro nás velmi nepříjemné výškové omezení, našli jsme takové provozní řešení, které nám umožňuje skrz tyto tunely organizovat každodenní přepravy návěsů a meganávěsů o rohové výšce až do 4 m.

### Brzdí vás něco v dalším rozletu, například nedostatek překladišť s nediskriminovaným přístupem?

Brzdí nás železniční dopravní infrastruktura, která ještě stále na některých traťových úsecích svým omezeným průjezdným profilem neodpovídá parametrům mezinárodních dohod. Týká se to dokonce i mnohých hlavních tratí. To ale není jen český problém, stejný problém máme například v Rakousku mezi Vídní a Villachem, v Německu mezi Regensburgem a Mnichovem nebo ve Francii. Co se týče intermodálních terminálů, strategicky nám svoji polohou velmi dobře vyhovují terminály v Lovosicích, které leží na evropském železničním koridoru a přitom jen pár set metrů od dálnice D-8, která právě u Lovosic zatím končí. Terminál by však už pomalu potřeboval rozšířit svoji plochu na celou délku vlaku. Všeobecně chybí kapacitní intermodální terminál na střední nebo severní Moravě, a to více méně kdekoliv, hlavně aby ležel na hlavním železničním koridoru. Budování kapacitní infrastruktury umožňující vznik kontinentálních linek kombinované dopravy v ČR zaostalo. Naštěstí společnost AWT v Ostravě Paskov správně a včas vycítila budoucí potřebu takového zařízení na severní Moravě, otevřela privátní terminál v Paskově a umožnila nám ho využívat i pro potřeby všech silničních



dopraců. Jen díky AWT můžeme organizovat linku kombinované dopravy až na severní Moravu.

### Jak hodnotíte v této souvislosti roli státu?

Aktivnější roli bych očekával především od Správy železniční dopravní cesty. Tak jako tomu je třeba v Německu, Rakousku, Itálii, Francii, ale i v ostatních dopravně vyspělejších zemích Evropy. Pokud si chce správce železniční dopravní infrastruktury do budoucna zajistit příjmovou stránku, měl by obrazně řečeno „otevřít brány“ na železnici pro rychlou a spolehlivou přepravu zboží. Jak jinak chce získávat do budoucna finance na vlastní řízení provozu na železniční infrastruktuře? Od státu? Velmi zjednodušeně řečeno:

stačilo by přebudovat pár dřívějších takzvaných všeobecných vykládkových a nakládkových kolejí na hlavních železničních koridorech na překládková místa pro těžkou manipulační techniku. A nemusí jich být mnoho. Budou stačit na celé české železniční síti tak tři až čtyři. Nejméně však potřebujeme dvě. Jedno v Čechách a jedno na Moravě. Samotné Lovosice nestačí.

### Co říkáte superstrategii a její podpoře kombinované dopravy?

Kdybych mohl věřit tomu, co je v ní psáno, mohl bych být spokojený. Mluví se v ní o státní podpoře směřované do terminálů kombinované dopravy prostřednictvím veřejných rozpočtů nebo také o programu podpory pořízení intermodálních přepravních jedno-

tek. Zkušenost mi ale radí, abych zůstal zdrženlivější. Papír snese ledacos, skutečnost pak bývá jiná. Necháme se překvapit. Dosud byly podporovány spíše jen železniční vlečky, já osobně jsem zastáncem investic do strategicky výhodně umístěných překládkových míst položených v bezprostřední blízkosti evropských železničních koridorů. První a poslední míli v nákladní dopravě umí přece daleko efektivněji zorganizovat silniční doprava, dlouhé vzdálenosti a velké přepravní objemy umí efektivněji realizovat zase naopak železnice. Při tomto náhledu na věc železniční vlečky, ze kterých nebudou vypravovány denně hned celé vlaky, nejsou tím nejlepším dlouhodobým řešením.

Každopádně velmi vítám podporu pořízení intermodálních přepravních jednotek. Ta může dále vylepšit situaci českých silničních dopravců a udržet jejich dobrou pozici v silné evropské konkurenci.

### **Dáváte nějakou naději snaze ministra Bárty, který chce přesunout zboží ze silnic na železnici?**

Ministr dopravy vysílá signály, že to s ním nebudou mít silniční dopravci jednoduché. Peníze, které od nich na mýtném navíc vybere, by ale podle mého názoru mohl směřovat tak, aby právě pro silniční dopravce vytvářel nové alternativy a příležitosti. Největší evropské silniční dopravci železnici už zcela běžně využívají v rámci intermodálních přeprav. Bylo by moudré

a prozíravé, kdyby českým dopravcům pomohl udržet jejich konkurenceschopnost a krok s jejich kolegy v Německu, Holandsku i jinde, tedy s konkurenty, kteří do intermodální techniky investovali už v minulém století, a tak mají v této technice obrovský náskok. Odolávat levnější konkurenci silničních dopravců z východních zemí čeští dopravci dlouho nevydrží, pokud nenajdou řešení s větší produktivitou práce. A tím kombinovaná doprava silnice-železnice-silnice jistě je. Všimněte si údajů, jak klesá podíl vybraného mýtného od českých dopravců a roste podíl mýta od zahraničních. Odkud asi jsou tito zahraniční dopravci?

### **Kdo může přesun zboží více ovlivnit? Zákazník anebo politik?**

O druhu použitého dopravního oboru, o tom, zda bude zboží přepraveno po silnici nebo po železnici, nerozhoduje nikdo jiný, než koncový zákazník. A ten má dnes zcela jasné představy o kvalitě, rychlosti a spolehlivosti přepravy jeho zboží. Těmto představám ale původní železniční technologie, kterou železnice používají od dob svého vzniku, nemohou do budoucna dostatečně vyhovět. Mám na mysli technologie mnohačetných přefazování železničních vozů se zbožím z vlaku na vlak v provozně nákladných seřaďovacích stanicích.

### **Projeví se zvýšení mýtného a snížení poplatku za železniční cestu? Dnes je poměr silnice versus železni-**

### **ce 80:20, změní se to podle Vás v dohledné době?**

Rychlá řešení tady neexistují. Problém poklesu podílu přepravy zboží po železnici nepochybně nespočívá jen ve vysokých poplatcích za použití železniční infrastruktury, které snad ani nejsou až tak extrémně vysoké, ale zato se vybírají i na každé lokální trati. Problém železnice je mnohem hlubší a spočívá mimo jiné také v příliš nákladné technologii, která se stále používá a která tady existuje od počátků železnice. Dnes je u nás poměr přepravy nákladu po železnici vůči silnici 20:80, tedy na evropské poměry ještě relativně dobrý. Ten poměr se bude pro železnici i nadále zhoršovat, pokud železnice nebude chtít zmodernizovat své postupně přežívající provozní technologie a nenahradí je dálkovými přímými nákladními expresy. Tento trend už v západní Evropě dávno nastal. Každý čtvrtý nákladní vlak tam dnes už přepravuje intermodální zásilky. Proto se tam do infrastruktury překládkových míst prostřednictvím správců železniční infrastruktury a jejich dceřiných společností investují peníze z veřejných rozpočtů, v některých případech dokonce i mimo vlastní území. To vzhledem k postupující liberalizaci železniční dopravy pokládám za velmi prozíravé...

