

# Kombinovaná doprava má budoucnost

**V terminálu ČD-DUSS Lovosice se 31. března uskutečnil seminář s názvem „Let's combine it!“.**

**D**omáci silniční dopravci se tam mohli informovat o nových trendech silniční kombinované dopravy. Požádali jsme o rozhovor jednatele společnosti Bohemiakombi Praha, ing. Vladimíra Fišera.



Jednatel společnosti BOHEMIAKOMBI Praha, Vladimír Fišer

**Bohemiakombi zajišťuje v ČR přepravu návěsů a výměnných nástaveb po železnici. S jakou výzvou přišla na seminář?**

Na seminář jsme pozvali především české silniční dopravce, abychom je přesvědčili o tom, že na nový trend kombinované dopravy, který v ČR prezentuje společnost Bohemiakombi, rozhodně nelze nahlížet jako na konkurenci mířenou proti silničním dopravcům. Je to přesně naopak: kontinentální linky kombinované dopravy s přepravou silničních návěsů a výměnných nástaveb jsou službou pro silniční dopravce a jsou pro ně ekonomicky i provozně výhodnou alternativou k přímým přepravám po silnici na dlouhé vzdálenosti. Dnes máme už za sebou i české dopravní firmy, které si tento servis vyzkoušely na vlastní kůži, aby zjistily, že je to servis skutečně spolehlivý a výhodný. Zcela logicky a oprávněně po nás dnes požadují, abychom vlaky na linkách začali jezdit každý den a ne jen obden, jak tomu až dosud zatím ještě je. My k tomu ale potřebujeme, aby přišli ještě další čeští dopravci, abychom mohli každodenní odjezdy vlaků efektivně vytěžovat.

**Do roku 2004 fungovala RoLa neboli doprava**

**kamionu doprovázená řidičem. Proč byla zrušena a má ještě šanci tato forma dopravy?**

Bohemiakombi v minulosti organizovala vlaky kombinované dopravy s přepravou celých silničních souprav, tedy včetně tahačů a řidičů v lehátkových vozech, a to mezi Českými Budějovicemi a Villachem (1993-1999) a mezi Lovosicemi a Drážďanami (1994-2004). RoLa byla definitivně zrušena po vstupu ČR do EU pro nezáměr zákazníků, tj. silničních dopravců o tuto službu. Navíc byla RoLa nesmírně drahá, takže vyžadovala trvalé státní dotace. Ve své době RoLa splnila svůj účel, ale dnes už byla překonána a nevidím žádné rozumné důvody, proč by měla být obnovována. Celé kamiony včetně tahačů a řidičů v lehátkových vozech se u nás již po železnici nepřeppravují. Není to ani trochu hospodárný způsob a i Němci od takto organizovaných přeprav v minulosti - z čistě racionálně ekonomických důvodů - upustili.

**Kolik kamionů bylo na železnici v ČR přepraveno loni a jak si stojíme v porovnání s ostatními zeměmi EU?**

V loňském roce jsme – obdobně jako před krizí – po železnici přepravili téměř 15 tisíc kamionů.

Tedy přesněji řečeno - nikoliv celých kamionů, nýbrž sedlových návěsů, nádrzkových kontejnerů nebo párů výměnných nástaveb. Jsme teprve na začátku cesty: provozujeme zatím jen dvě linky z Lovosic, první do Duisburgu a druhou do Hamburгу Billweder. Tyto linky jezdí jako přímé ucelené vlaky mezi dvěma body, a to v pevném taktu s odjezdy každý druhý den. A chcete-li srovnání - v porovnání s našimi 15 000 ušetřenými jízdami kamionů se jich v Německu převádí na železnici více než 1 milion ročně. To dokazuje nejen nesporný fakt, že máme co dohánět za Evropou, ale i to, že nedoprovázená kombinovaná doprava na pravidelných kontinentálních linkách kombinované dopravy má budoucnost a perspektivu i pro naše silniční dopravce. Jen máme poněkud pozdější...

**Jaké motivační faktory může kombinovaná doprava (KD) nabídnout dopravcům a může fungovat bez pomoci státu?**

Naše kontinentální linky „Bohemia Express“ jezdí bez jakýchkoliv státních provozních dotací již třetím rokem. Při dobrém vytěžování vlaků lze tyto linky - na rozdíl od dřívějších RoLa - provozovat hospodárně i bez dotací. Motivačních faktorů pro silniční dopravce a pro jejich vstup do kombinované dopravy postupně přibývá: rostoucí a po Evropě stále více se rozšiřující mýtné, rostoucí ceny nafty, zácpy na evropských dálnicích, nedostatek dobrých a kvalitních řidičů... Proti tomu existuje naopak silný tlak koncových zákazníků



Vlak Bohemia Express na trati Duisburg - Lovosice



Vlak na fotografii veze návěsy a výměnné nástavby, které by jinak muselo vézt 41 kamionů.... Všechno jsou to přepravní jednotky vlastněné silničními dopravci. Z nich jsou to z jedné třetiny české dopravní společnosti.

na snižování ceny. Na český přepravní trh se přitom tlačí dopravci z východu, kteří strhávají ceny dolů až na takové úrovně, které české dopravní firmy nemohou dlouhodobě ustát.

České dopravní firmy se dnes musí cítit jako mezi dvěma mlýnskými kameny - z východu se tlačí dopravci s ještě nižšími náklady, ze západu zase dopravci, kteří již řadu let ovládají umění kombinované dopravy s dvojnásobnou produktivitou práce.

#### Jaké výhody má koncový zákazník tím že využívá KD?

Také koncový zákazník má z kombinované dopravy svůj prospěch - dlouhodobou stabilitu ceny bez závislosti na cenových pohybech nafty, dnes ještě plně nedocenené rozložení rizik mezi dva dopravní obory (v případě blokády na silnici anebo naopak stávky na železnici vždy existuje alternativa), marketingová výhoda „zelené“ logistiky šetrnější k životnímu prostředí, apod. Co je však podstatné a co koncoví zákazníci ani mnohdy neví: určitá vyšší sofistikovanost kombinované dopravy se koncového zákazníka nesmí týkat a ani netýká. Koncový zákazník i nadále jedná o ceně za celý přepravní řetězec jen se svým silničním dopravcem, i nadále u něho jednotlivé přepravy objednává, i nadále zboží nakládá do stejného návěsu, ze kterého se pak u příjemce zboží vykládá. Vlastní umění kombinace leží tedy především na silničním dopravci, který musí umět vše dobře zorganizovat, samozřejmě v úzké spolupráci s operátorem vlaku.

#### Jaké jsou výhody kombinované dopravy z pohledu silničního dopravce?

Šikovný silniční dopravce dokáže při pravidelném využívání linky kombinované dopravy znásobit produktivitu své práce. Při delších přepravních vzdálenostech po železnici dokonce i ztrojnásobit.

Produktivita práce hraje u přeprav na dlouhé vzdálenosti stále významnější roli.

#### Můžete popsat rychlost přepravy například pomocí kombinované dopravy z Ostravy přes Lovosice do Duisburgu, včetně navazujících spojů?

Uvedu zcela konkrétní příklad: zboží naložené v pondělí do návěsu u zákazníka v Ostravě se přes noc po železnici přepraví do Lovosic, kde návěs po ránu přeložíme na linku do Duisburgu. Ve středu v časných ranních hodinách si silniční dopravce návěs vyzvedne v terminálu v Duisburgu, takže se po ránu zboží může vykládat u koncového zákazníka kdesi v Belgii, Holandsku či Německu. Ještě tentýž den se návěs znovu naloží u jiného zákazníka, večer se podá návěs ke zpáteční přepravě po železnici z Duisburgu a ve čtvrtek navečer už je návěs zase v Lovosicích. V pátek vykládka/nakládka v ČR, v sobotu přeprava linkou po železnici a v pondělí ráno silniční dopravce opět veze zboží koncovému zákazníkovi v Belgii či Holandsku. Je tomu skutečně tak - v průběhu jednoho týdne zvládne jeden návěs tři jízdy tedy jeden a půl obrátky mezi ČR a Beneluxem. Je to skutečně o vysoké produktivitě práce.

#### A jak tato doprava dopadne cenově a jak je efektivní?

Naším zákazníkem je silniční dopravce a byl bych špatným obchodníkem, kdybych za mého zákazníka - silničního dopravce - vykládal karty na stůl před jeho koncovým zákazníkem. V každém případě však musí být cena za přepravu linkou kombinované dopravy nižší, než jsou náklady silničního dopravce v případě jeho přímé přepravy po silnici. Bez toho by to nemohlo fungovat. Do celkové ceny za celou přepravu se pak samozřejmě musí promítnout náklady silničního

doprovce spojené s jeho vlastními náklady na tzv. první a poslední míli. Ty jsou rozhodující.

#### Získá silniční dopravce použitím KD i legislativní výhody?

Za nejdůležitější legislativní výhodu považují výjimku na až o 4 tuny vyšší povolenou hmotnost silniční soupravy v Německu, Belgii či Holandsku, pokud se přeprava uskutečňuje v rámci kombinace silnice-železnice. Tato výhoda s sebou nese možnost naložit do návěsu nebo nádržkového kontejneru navíc až o 12 - 13% zboží. A jsou i další legislativní výhody - výjimky ze zákazů jízdy, slevy na silniční dani...

#### Jak lze zvýšit marži?

Je třeba dobře z kalkulovat náklady silničního dopravce za celý přepravní řetězec. Záleží na geografické poloze místa nakládky a vykládky vůči poloze výchozího a koncového terminálu linky kombinované dopravy. V tom spočívá jádro úspěchu či neúspěchu kombinace. Takovouto kalkulaci si musí udělat silniční dopravce sám. My mu k tomu můžeme poskytnout bezplatné poradenství - a velmi rádi to uděláme - ale celé umění kombinace leží na silničním dopravci.

#### Jak funguje informační systém Cesar?

CESAR je evropský informační systém kombinované dopravy, do kterého jednotliví evropští operátoři průběžně vkládají aktuální informace o tom, zda a kdy byla zásilka převzata terminálem, kdy odjela na vlak, kdy přijela do cílového nebo překládkového terminálu, zda byla úspěšně přeložena z linky na linku v případě využití řetězce linek, zda a kdy byla vyzvednuta v cílovém terminálu. Taktovými vloženými informacemi slouží našim zákazníkům - silničním dopravcům - k tomu, aby měli aktuální přehled o pohybu jejich zásilek na evropské síti linek KD.

#### A jak Vy osobně vidíte budoucnost kombinované dopravy silnice-železnice?

Dlouhodobě vidím budoucnost využití železničních kolejí pro přepravu zboží právě a především v takovéto progresivní technologii. Jednou odzvoní velkým nákladním seřadovacím nádražím. Stále více se budou prosazovat řešení, u kterých železnici i silnici spojí vzájemně užitečné provázání nesporných výhod energeticky úspornější železnice s výhodami plošně i časově pružnější silniční nákladní dopravy, která je zase nedostupná právě na té první a poslední míli přepravy. U přeprav na vzdálenosti dlouhé několik stovek kilometrů to dobře funguje už dnes. Chytrí silniční dopravci už dnes spojují svůj organizační um s výhodami železnice postavenými na velkých a pravidelných objemech přeprav. České dopravní společnosti mají však v tomto období smůlu, že jsou právě dnes v té nezáviděníhodné situaci, když se nacházejí na pomyslném rozhraní mezi východní a západní Evropou. Nemělo by to být státu lhostejné a stát by měl právě teď silničním dopravcům pomáhat zvýšit jejich konkurenceschopnost v rámci Evropy a podpořit je v jejich investicích do moderních technologií, do přepravních jednotek vhodných pro silnici i železnici. I ostatní státy EU to tak dělají....

JÍŘÍ ŠTĚPÁNEK ■