

Kombinovaná doprava má své výhody

Silniční dopravci dnes čelí stále větším tlakům, které je nutí hledat alternativní řešení. Východiskem z této situace je kombinovaná doprava zboží v sedlových návěsích a kontejnerech po železnici.

Nejen o tom, jaký je stav i budoucnost zmiňované služby v České republice, jsem si povídal s Vladimírem Fišerem, jednatelem společnosti Bohemiakombi, Praha.

Můžete nám stručně popsat historii kombinované dopravy, u jejíhož zrodu jste osobně stál?

Do firmy jsem nastoupil v době, kdy provozovala linky s vlaky Ro-La, které

**Kolik kamionů v doprovázené přepravě jste v té době byli schopni od-
bavit?**

Vlaky Ro-La přepravovaly 80 000 až 100 000 kamionů ročně, odjížděly z Lovosic do Drážďan v dvouhodinovém taktu. Po ekonomické stránce to ale bohužel smysluplné nebylo, takže to daňové poplatníky u nás i v Německu stálo hodně peněz. Vstup ČR do EU nás pak přiměl k zavedení jiných postupů, které jsou na rozdíl od

Výhod je několik. Důležitou výhodou je vyšší váhový limit vozidel v kombinované dopravě na silnicích v Německu, Rakousku, Polsku a na Slovensku. Do stále významnější role se dostává výhoda úspory personálu v nedostatkové profesi řidiče kamionů. Mohu jmenovat i další konkrétní výhody v podobě osvobození od silniční daně, výjimky ze zákazu jízdy kamionů, úspory nákladů za mýto apod. Krátce řečeno: celková cena za kombinovanou přepravu nesmí být vyšší, než jsou náklady přímé přepravy kamionem,

Do stále významnější role se dostává výhoda úspory personálu

přepravovaly nejen kamiony, ale spolu s kamiony se vlakem vozili i jejich řidiči. Tento systém kombinované dopravy nebyl rentabilní, a proto jsme tuto metodu v roce 2004 definitivně opustili.

vlaků Ro-La dlouhodobě ekonomicky soběstačné.

V čem spočívají největší výhody současné kombinované dopravy?

„Nedostatek řidičů nutí silniční dopravce a logistické firmy k hledání alternativních řešení. Takové řešení může spočívat právě ve větším využívání kombinované dopravy.“

Vladimír Fišer



Důležitou výhodou je vyšší váhový limit vozidel v kombinované dopravě na silnicích v Německu, Rakousku, Polsku a na Slovensku.



Vladimír Fišer *1956

Vzdělání:

1971–1975 Gymnázium v Náchodě
1975–1980 VŠ dopravy a spojů v Žilíně

Profesní praxe:

1998–nyní Jednatel společnosti Bohemiakombi, spol. s r. o.
1997–1998 Odbor strategie na GR ČD
1993–1997 Manažerské pozice na středním článku řízení železničního provozu
1990–1993 Dopravní náměstek zst. Hradec Králové hl. n.
1982–1990 Technolog provozu železniční dopravy
1976–1982 Výpravčí vlaků

Rodinný stav: ženatý, tři děti



Naším zákazníkům dnes nabízíme přepravy z terminálů v Lovosicích, Ostravě a Brně prakticky do všech světových stran.

přičemž rychlost přepravy a její spolehlivost musí být plně konkurenceschopná s přímou přepravou zboží po silnici.

■ **Kolik vagonů jste schopni naplnit pro jeden vlak a jaký počet je rentabilní pro Bohemiakombi?**

Na jeden vlak jsme schopni naložit kapacitu asi 40 kamionů, záleží to na struktuře a poměru počtu návěsů, výměnných nástaveb a tankových nebo jiných typů kontejnerů. Rámcové a ekonomické podmínky silniční a železniční nákladní dopravy jsou nastaveny zhruba tak, že se vlaky začínají ekonomicky vyplácet až teprve při počtu alespoň 30 naložených návěsů nebo jiných přepravních jednotek na jeden vlak.



Na jeden vlak jsme schopni naložit kapacitu asi 40 kamionů, záleží to na struktuře a poměru počtu návěsů, výměnných nástaveb a tankových nebo jiných typů kontejnerů.



Frekvence odjezdů vlaků je úměrná zájmu zákazníků a potenciálu na daných osách: denně do Duisburgu, třikrát týdně do Hamburku nebo Aradu, jednou týdně do Brestu.

■ **V současné době je velký nedostatek řidičů kamionů, dotýká se tato situace i vás?**

Samozřejmě že dotýká, ale v příznivém smyslu slova. Nedostatek řidičů nutí silniční dopravce a logistické firmy k hledání alternativních řešení. Takové řešení může spočívat právě ve větším využívání kombinované dopravy. Jeden strojvedoucí, nebo 40 řidičů? Která z těchto dvou alternativ představuje vyšší produktivitu práce a lepší perspektivu? Myslím, že odpověď je jasná.

■ **Je těžké získat klienty ze strany českých dopravních firem právě pro tuto přepravu?**

Jednoduché to není. Vyžaduje to trpělivost a na straně dopravce dostatek ener-

gie a sílu i odhodlání pouštět se do nových věcí. Pro silniční dopravce je to úplně jiný způsob dispečerské organizace práce – a nutno poznamenat, že způsob náročnější. Musí pro tuto myšlenku získat celý tým svých pracovníků. Změnit a někam posunout myšlení lidí je vždycky velký problém.

■ **Do kterých evropských států se lze dostat na linkách kombinované dopravy z České republiky?**

V západní polovině Evropy existuje hustá síť linek kombinované dopravy především ve směru sever–jih. Od Skandinávie až po Pyrenejský poloostrov či Itálii. S rozšířením EU východním směrem vznikl nový a dostatečně velký prostor pro vznik linek ve směru západ–východ. Prostřednictvím linek zavedených do ČR

ze dvou nejdůležitějších uzlů této sítě v Duisburgu a Hamburku naši zákazníci dnes realizují kombinované přepravy prakticky po celé západní Evropě. V letošním roce se naše nabídka přeprav rychlými nákladními expresy navíc rozšířila také o východní směry, a to do rumunského Aradu a běloruského Brestu. Naším zákazníkům tak dnes nabízíme přepravy z terminálů v Lovosicích, Ostravě a Brně prakticky do všech světových stran. Frekvence odjezdů vlaků je úměrná zájmu zákazníků a potenciálu přeprav na daných osách: denně do Duisburgu, třikrát týdně do Hamburku nebo Aradu, jednou týdně do Brestu.

■ **Jak zhruba vypadá časový průběh jedné takové přepravy?**

V den A řidič naloží u odesílatele zboží ve firmě ve východních Čechách do návěsu a naložený návěs odveze do Lovosic, kde jej předá obsluze terminálu. Zároveň si v Lovosicích vyzvedne jiný návěs z opačného směru (který byl naložen zbožím kdesi v Nizozemsku už den předtím, takže přes noc přijel vlakem z Německa do Lovosic). Sledovaný exportní návěs pak odjede večerním vlakem z Lovosic do Duisburgu, kam dorazí kolem poledne druhý den B. V Duisburgu si návěs vyzvedne jiný řidič, který disponuje lepšími zahraničními zkušenostmi, a sledovaný návěs dopraví v odpoledních hodinách až na dvůr k příjemci zboží. Shrnutí: den A nakládka zboží do návěsu v Čechách – den B odpoledne vykládka zboží z téhož návěsu v Nizozemsku, Belgii nebo Německu. Doba přepravy je tak srovnatelná s dobou přepravy kamionem jedoucím přímo po silnici.

■ **Jaká vzdálenost je ještě rentabilní pro dopravní firmy? Dá se říct, že čím kratší je trasa po železnici, tím více se přeprava prodražuje a naopak?**

Ano, rentabilita kombinovaných přeprav roste přímo úměrně se vzdáleností. Při velkých vzdálenostech se náklady spojené s naložením návěsu na vlak a jeho složením v cílovém terminálu lépe rozmělnují. Jaká je kritická vzdálenost, nelze obecně říct, ve většině případů je delší než 500 km, ale rentabilní mohou být i některé linky na mnohem kratších vzdálenostech. Závisí to na struktuře přeprav, na přepravovaných komoditách, případně i na frekvenci odjezdů vlaků.

Děkují za rozhovor.
Jan Kvartek ■



Rentabilita kombinovaných přeprav závisí na struktuře přeprav, na přepravovaných komoditách, případně i na frekvenci odjezdů vlaků.

PÁR OTÁZEK NA ZÁVĚR...

■ **Jaké jsou vaše záliby v době pracovního volna?**

Zálibou číslo jedna se aktuálně stala moje nejmenší dcera. K dalším zálibám patří hory, příroda, lyže, kolo a taky zahrada.

■ **Jak často jste za volantem?**

Téměř denně. Pro cesty do práce a po Praze ale upřednostňuji hromadnou dopravu. Je to v mnoha ohledech rychlejší a také pohodlnější než nervování se v hustém pražském provozu. Dalším aspektem je složitá parkování, což také někdy vyžaduje pevné nervy.

■ **Kdy jste poprvé řídil automobil a jaký to byl?**

V 18 letech Škodu 1000 MB.

■ **Existuje vůz vašich snů?**

Asi ne. Líbí se mi auta německé výroby. Nicméně raději mám auta větší, kam se pohodlně usadí celá rodina.

■ **Co u automobilu upřednostňujete, je to cena, nižší spotřeba, po-**

hodlí, sportovní vlastnosti, exotika nebo kombinace různých kritérií?

Kombinace užitné hodnoty, pohodlí a spotřeby. Ale svezemím rychlým, dynamickým autem určitě nepohrdnu.

■ **Která je vaše nejoblíbenější značka, vyjma těch automobilových?**

Svijany.

■ **Co nebo kdo vás dokáže vyvést z míry?**

Bezohlednost. A taky lidská hloupost spojená s nadutostí.

■ **Jakou jste měl v době studií představu o profesním zaměření, které byste chtěl vykonávat?**

Jako kluk jsem chtěl být řidičem kamionu, jako student jsem se zaměřil na železniční dopravu. Výsledkem se nakonec stala kombinace obou představ: kamiony na kolejích.

■ **Jaké je vaše životní krédo?**

Kdo chce, hledá řešení. Kdo nechce, hledá důvody.