

David Vrliška přebírá firmu BOHEMIAKOMBI ve velmi dobré kondici

Střídání stráží

Po pěti letech „přesluhování v penzi“ končí ve společnosti BOHEMIAKOMBI na místě jednatele Vladimír Fišer a na jeho pozici nastupuje David Vrliška. V této souvislosti jsme se zeptali obou z nich na současnou situaci v kombinované dopravě silnice-železnice a zavzpomínali na průkopnická léta, během kterých se formovala současná podoba kombinované dopravy u nás.

Pane Fišere, můžete zavzpomínat na Vaše začátky ve společnosti BOHEMIAKOMBI?

Vladimír Fišer: Do firmy jsem nastoupil doslova v jejích zlatých časech, protože tenkrát bezchybně fungovala přeprava RO-LA Lovosice-Dráždany, což byla přeprava tahačů s návěsy na speciálních železničních vozech na takzvaných malých kolech. Realizovali jsme až dvanáct odjezdů vlaků v každém směru denně, takže jsme přepravovali po železnici 95 až 100 tisíc kamionů za rok. Byly to skutečně obrovské objemy. Navíc jsme jako operátoři vlaků nemuseli nést břímě rizika vytíženosti vlaků a jejich rentability, protože se jednalo o projekt na zakázku Saského státu.

Jenže v roce 2004 se rozšiřovala Evropská unie. K přepravě kamionů do Německa po silnici již přestala platit potřeba mezinárodních povolenek, čímž se motivace (uživatelé RO-LA měli povolený vjezd do Německa bez mezinárodní povolenky) k dalšímu využití RO-LA vypařila ze dne na den a ztratila se jako pára na hrncem, takže jsme museli tuto přepravu zastavit. V důsledku toho jsme přišli o 95 % výkonů a nastaly skutečně těžké časy, kdy jsme museli vymyslet, co firma bude dělat dál. O rok později jsme rozjeli nesrovnatelně delší intermodální linku z Lovosic do Duisburgu, nově už bez doprovodu řidičů a bez silničních tahačů na vlaku. O devět měsíců později jsme otevřeli další linku Lovosice-Hamburk. Než jsme ale dokázali vlaky naplnit a dosáhnout rentability, utrpěli jsme poměrně vysoké finanční ztráty. V letech 2010-2018 pak zákazníci začaly postupně používat intermodální návěsy, růst jejich počtu na vlcích byl impozantní a firma byla z nejhoršího venku.

Na co vzpomínáte nejraději a na co byste raději zapomněl?

Vladimír Fišer: Prošli jsme obdobími, kdy jsme zažili opravdu strmý nárůst pře-



Zleva: Vladimír Fišer a David Vrliška

prav. Bylo to v letech 2013 – 2015, kdy jsme už provozovali i pravidelnou linku do belgického Charleroi. Dále jsme zahájili provoz na linkách Verona-Ostrava, poté Terst-Ostrava a Brno-Rostock. Jednalo se o úspěšné roky, kdy se kombinované dopravě dařilo, a pochopitelně na to rád vzpomínám. Pak nás bohužel poznamenal nástup silné konkurence, také změna struktury výroby ve sklářském průmyslu či finanční krize v Itálii. Některé linky přestaly být v důsledku toho rentabilní, takže jsme jejich provozování museli zastavit. Velmi náročné období pak přišlo v rozmezí let 2018-2021, kdy provozní nespolehlivost vlaků na německých tratích překračovala únosnou míru. Z toho nás dostala až firma ČD Cargo založením nové pobočky v Německu. Pobočka vzápětí převzala zodpovědnost za vedení vlaků do Německa, ČD Cargo nasadilo na vlaky vícesystémové lokomotivy až do Rotterdamu a zpět, což výrazně přispělo ke zlepšení provozní kvality, flexibility a především

provozní spolehlivosti. Jsem velmi rád, že mohu firmu opustit v době, kdy se opět dostává na cestu vzhůru.

Na Vaše místo nastupuje David Vrliška, kterého jste sám doporučil. Podle čeho jste se rozhodl?

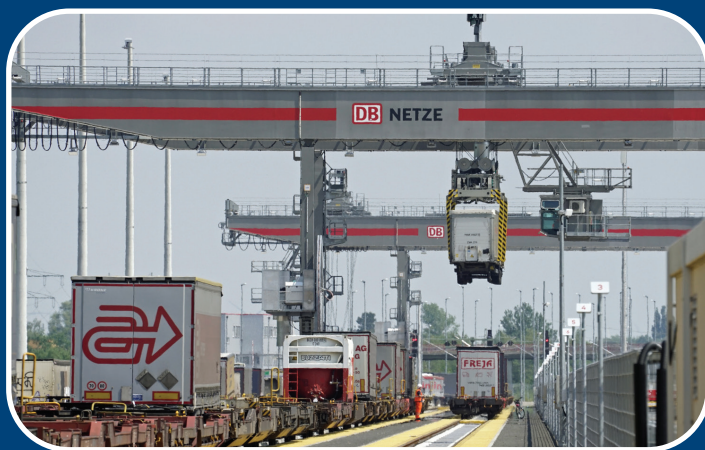
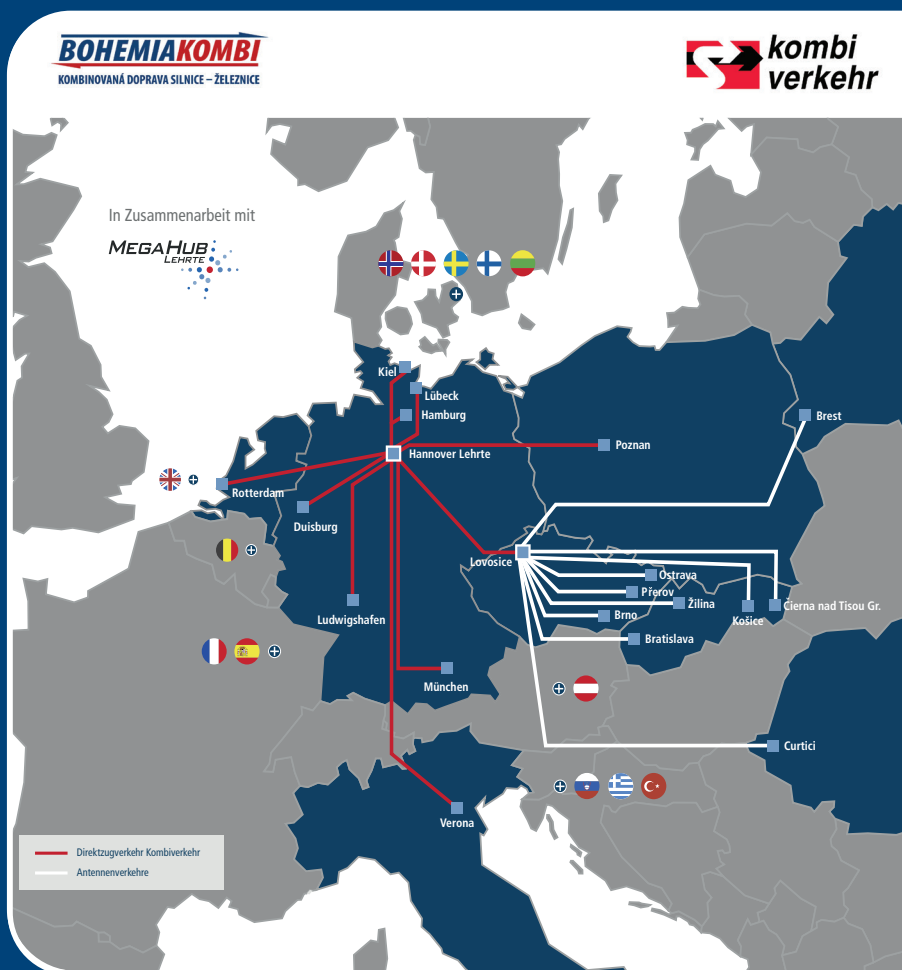
Vladimír Fišer: Jsem rád, že jsem našel někoho se silným povědomím o kombinované dopravě, kdo ví, co může na této pracovní pozici očekávat a s čím musí počítat. Po absolvování vysoké školy sbíral David Vrliška první zkušenosti z praxe právě ve společnosti BOHEMIAKOMBI. Přišel v mezidobí, kdy RO-LA už nejezdila a ucelené vlaky do Duisburgu ještě nejezdily. Po dvou a půl letech se odstěhoval na Slovensko, kde měl možnost pracovat ve spediční firmě Express Slovakia tehdy vlastněné skupinou RCA a následně působil také v české pobočce Rail Cargo Logistics. Posléze více než 8 let pracoval na pozici vedoucího intermodální oddělení ČD Cargo. Nyní nastupuje do funkce jednatele společnosti BOHEMIAKOMBI.

Pane Vrliško, jak byste zhodnotil své dosavadní zkušenosti?

David Vrliška: Díky práci na různých pozicích u operátora, spediční firmy i železničního dopravce se mi podařilo získat mnoho užitečných zkušeností. Na kombinovanou dopravu silnice-železnice dokážu nahlížet z různých úhlů pohledu. Hodně si cením toho, že jsem dostal možnost nastoupit do společnosti BOHEMIAKOMBI ihned po ukončení vysoké školy. Seznámil jsem se s chodem celé firmy od objednávek, fakturace, reklamací, až po spolupráci s účtárnou nebo řešení provozních problémů se zákazníky. Po škole jsem měl sice spoustu teoretických znalostí, ale ve tam Vás nenaučí, co dělat, když vlaky nabírají zpoždění a že to musí- te nějak vysvětlit klientovi.

Úspěšný koncept operátora Bohemiakombi:

- 4 páry přímých vlaků týdně
Lovosice - Hannover - Rotterdam
a zpět
- v Hannoveru rychlé překládky
zásilek na vlaky do dalších
terminálů v EU
- podávat zásilky k přepravě
vlakem lze také z Brna,
Přerova nebo Ostravy
- po železnici přepravujeme
intermodální návěsy a kontejnery
nebo výměnné nástavby
všech typů



BOHEMIAKOMBI

KOMBINOVANÁ DOPRAVA SILNICE – ŽELEZNICE

BOHEMIAKOMBI, spol. s r.o.

Opletalova 6, 113 76 Praha 1, tel.: (+420) 242 444 560,

fax: (+420) 242 444 924, e-mail: info@bohemiakombi.cz

Informační servis přes internet: www.bohemiakombi.cz



UIRR – Union Internationale
des sociétés de transport
combiné Rail-Route



Manipulace s intermodálním návěsem



Cisternové kontejnery na překladišti ČD-DUSS

Na Slovensku jsem si rozšířil obzory, jak funguje železniční doprava a spedice. Ve firmě ČD Cargo jsem si pak uvědomil, co všechno je třeba zařídit, aby vlak skutečně odjel. Pracuje tam mnoho „srdcařů“, které práce baví a železnici obětovali celý svůj život. Jsem přesvědčen, že ČD Cargo si ve srovnání s dalšími evropskými železničními dopravci vede velice dobře. Ať už se jedná o znalosti a zkušenost zaměstnanců, přes vybavení moderními multisystémovými lokomotivami a s tím související zahraniční expanzí.

Jak vidíte kombinovanou dopravu silnice-železnice u nás?

David Vrtiška: Myslím, že se stačí podívat na mapu intermodálních linek v západní Evropě a u nás a vidíte, že se rozhodně nemůžeme srovnávat. Na jejich síť jsme napojeni prostřednictvím našeho společníka **Kombiverkehr** a síť evropských terminálů. Směrem na západ a sever funguje spojení velmi dobře, ale na východě narážíme na situaci, že přímé přepravy po silnici často jsou cenově výhodnější, což zákazníci pochopitelně využívají. Máme nějakou vizi, jak pokračovat dále. Chceme navázat na to, co se tady vždy dařilo, a postupnými kroky se pokoušet objevovat nové možnosti.

Jak je dnes těžké získat zákazníka?

David Vrtiška: Velké téma v současné době představuje ekologie a přechod na udržitelný způsob dopravy je velice aktuální. Železnice tyto možnosti opravdu nabízí. Nicméně pokud není přeprava pro zákazníka cenově výhodná, pak naši nabídku neakceptuje. Další aspekt představuje provozní spolehlivost. V tomto směru jsem velice rád, že dopravcem našeho hlavní spojení z Lovosic na západ je ČD Cargo, protože spolehlivost přeprav se díky této firmě výrazně zlepšila. Zákazník očekává, že naplánovaný vlak spolehlivě dojedou do cílové stanice, aby

se mohly realizovat rozvoje k příjemcům zboží.

Jak je náročnost zákazníků na čas dodání. Mají všichni stejné požadavky?

Vladimír Fišer: Spolupracujeme s některými zákazníky, kteří na přesný den dodání nijak extrémně netlačí a cílový terminál třeba využívají i jako dočasný sklad. Zásilku si například vyzvedávají, až když potřebují materiál do výroby. To platí především u firem, které přepravují zboží v cisternových kontejnerech. Takových firem je ale málo, zpravidla se jedná o zahraniční firmy. Zákazníci přepravující zboží v intermodálních návěsích bývají na čas dodání mnohem náročnější. Jsou zvyklí na to, že zásilka musí být na cílovém místě už následující den po naložení zboží (D+1). Akceptují někdy ještě maximálně další den, tedy D+2. Nicméně vlak musí být v cílové stanici přesně, jak jsme jim to slíbili jízdním řádem vlaku. Zpoždění v řádu dnů zákazník neakceptuje.

Jaké aspekty ovlivňují kombinovanou dopravu? Pomáhá například podpora?

David Vrtiška: Existují různé možnosti podpory kombinované dopravy. Před několika lety jednu z nich představovala podpora nákupu intermodálních návěsů, ale nepřišlo to v příznivém období. Kombinovaná doprava tehdy doplácela na špatnou kvalitu tehdejšího železničního dopravce, takže od železnice odcházela řada zákazníků. Nicméně tento druh podpory určitě dává smysl, stejně tak jako podpora nákupu další techniky pro kombinovanou dopravu a podpora výstavby a modernizace terminálů. Samotná podpora ale problémy v kombinované dopravě nevyřeší. Může však fungovat jako pobídka pro firmy, které o využití kombinované dopravy silnice-železnice uvažují.

Mohou dopravní firmy používat intermodální návěsy i k běžné přepravě pouze po silnici?

Vladimír Fišer: Ano, to samozřejmě mohou. Nicméně pokud na jejich nákup využily dotaci, musí určitý počet jízd, který si oni sami stanovili, realizovat kombinovanou dopravou silnice-železnice. Silniční souprava přepravující náklad po silnici může mít v sousedních zemích hmotnost maximálně 40 tun. Pakliže se ale jedná o kombinovanou dopravu silnice-železnice, pak může hmotnost celé soupravy s nákladem dosahovat 44 tun. To je také důvod, proč se o kombinovanou dopravu začali zajímat především dopravci těžkého carga.

Jaké máte plány do nejbližších let?

David Vrtiška: Jsem určitě rád, že přebírám firmu ve velmi dobré kondici. Opět se daří postupně navyšovat objemy přeprav. Chtěl bych zapracovat na osvětové činnosti, věnovat se více silničním dopravcům a diskutovat s nimi například na seminářích, které pořádá **ČESMAD Bohemia**. Jsem rád, že tady máme vytvořené zázemí v podobě spolupráce se společností ČD Cargo, protože bez kvalitního železničního dopravce není šance cokoli nabízet.

Za rozhovor poděkoval Václav Podstawka.

Foto: BOHEMIAKOMBI a Václav Podstawka