

Výsledky za loňský rok předčily naše očekávání

Kombinovaná doprava je obor, kterému se přičítá největší potenciál pro převod zboží ze silnice na železnici. Zda se tento potenciál zmiňovaný vícero studiemi promítl i do výsledků společnosti BohemiaKombi, to nám přiblížil její jednatel Ing. Vladimír Fišer.

Jaké výsledky jste dosáhli v loňském roce a jaké výsledky očekáváte letos?

S výsledky minulého roku můžeme být bezpochyby spokojeni, neboť částečně předčily naše očekávání. Výrazně nám vzrostly objemy zásilek přepravených ucelenými vlaky z Lovosic do Duisburgu, a to prakticky téměř na dvojnásobek. Vlaky z Duisburgu - po odvěšení skupiny vozů určených pro Duisburg - vloni nově pokračovaly v další cestě do Rotterdamu, a sice do terminálu Europoort, z něhož vyjíždějí trajekty do Anglie. V letošním roce očekáváme další postupné zvyšování počtu zásilek, zájem o intermodální přepravy po železnici má rostoucí trend.

Koncept přímého vlaku do Rotterdamu s odvěšováním vozů v Duisburgu nám sice přinesl nové zákazníky s novými objemy přeprav, avšak s provozní kvalitou vlaků jsme bohužel spokojeni být nemohli, protože vlaky nedojížděly do cíle tak včas, jak jsme požadovali. Příčin zpoždění bylo více, a proto jsme navrhli celý



Ing. Vladimír Fišer

koncept vlakové technologie změnit s primárním cílem zvýšit spolehlivost systému.

Spustili jste novou linku z Lovosic do Hannoveru. Můžete tuto službu a případně další novinky přiblížit?

Velmi rád. Systém intermodálních přeprav mezi Českou republikou

a západní polovinou Evropy jsme v samém závěru roku propojili vlakovou linkou s nově vybudovaným terminálem ležícím na východním okraji Hannoveru. Megahub Lehrte je vysokorychlostní překládkový terminál, do něhož se sjíždějí skupiny tranzitních vlaků, mezi nimiž se uskutečňují rychlé překládky těch zásilek, které jsou určeny do jiných cílových terminálů, než je cílová stanice daného vlaku. Vysvětlím to konkrétněji na vlaku z Lovosic, jehož cílovou stanicí je Rotterdam Europoort. Zhruba dvě třetiny zásilek z Lovosic pokračují z Lehrte až do Rotterdamu na stejném vlaku bez jakékoliv manipulace v Lehrte. Zbývající třetina zásilek se musí v krátkém časovém intervalu přeložit na jiné vlaky stojící ve stejnou dobu na sousedních pěti kolejích a mířících do jiných cílových terminálů jako například v Duisburgu, Ludwigshafenu, Hamburku, Kielu, Lübecku nebo Mnichově. Vytvořením nové linky Lovosice - Hannover Lehrte došlo k důležitému propojení české železniční sítě se základní sítí intermodálních vlaků

v Německu. Tato síť je navíc dobře provázaná s mezinárodní sítí intermodálních vlaků sahající od Skandinávie na severu až po Španělsko a Itálii na jihu Evropy. Toto propojení představuje obrovskou výhodu pro naše zákazníky, kteří si u nás objednávají přepravy mezi ČR a terminály rozmístěnými prakticky po celé západní polovině Evropy.

Jen krátce se vrátím k již zmíněnému hlavnímu cíli nového konceptu, jímž bylo zvýšení spolehlivosti systému. Vlaky na lince Lovosice - Lehrte - Rotterdam a zpět vozí od prosincové změny jízdního řádu až do Rotterdamu lokomotiva ČD Cargo. Personálně vlaky obsazuje ČD Cargo do Hannoveru Lehrte a z Lehrte do Rotterdamu až pod jeřáby v terminálu Europoort dopravce LTE. Se spoluprací s oběma dopravci jsme zatím velmi spokojeni. A pokud vysoká provozní kvalita vlaků zůstane na dosavadní úrovni trvale, pak si budeme moci daný cíl odškrtnout jako splněný.

Jak se díváte na možnost většího převodu zboží na kombinovanou dopravu železnice-silnice?

Větší převody zboží na kombinovanou dopravu železnice - silnice

jsou samozřejmě možné, ale narazí velmi brzy na kapacitní stropy infrastruktury, která je k tomu nezbytně zapotřebí. Kapacity všech důležitých terminálů po celé Evropě jsou už dnes vytíženy a stejně tak praktická propustnost důležitých evropských železničních koridorů. Situace v České republice je stejná, ne-li horší. Navíc Českou republiku spojuje s naším nejdůležitějším obchodním partnerem jedna jediná dvoukolejná elektrifikovaná trať, po níž lze provozovat železniční nákladní dopravu s nezbytnou mírou rentability. To jsou bohužel limitující faktory.

Co tento dopravní mód v současné době nejvíc potřebuje?

Především vysokou spolehlivost jízdy vlaků, jinými slovy, aby vlaky přijížděly do cílových terminálů včas. K tomu je nezbytné: 1. Odstranit kapacitně úzká místa na síti hlavních železničních tratí (zamýšlená výstavba vysokorychlostní železnice může s řešením problému účinně pomoci); 2. Dotovat z veřejných peněz investice do dopravní infrastruktury na styku silnice - železnice, tedy do veřejně přístupných terminálů.

(lan)