

ING. VLADIMÍR FIŠER (BOHEMIAKOMBI) RO DN

Dlouhé vlaky jsou správnou cestou pro zvýšení efektivity kombinované dopravy

Spolkové ministerstvo dopravy v Německu loni v prosinci vyhodnotilo testování dlouhých vlaků jako úspěšný projekt a chce se zasadit o vytvoření sítě plně otevřené pro takto dlouhé vlaky. O tom, jaký vliv může mít využití dlouhých vlaků na kombinovanou dopravu nejen v Německu, ale i v České republice, i obecně o aktuální situaci v oblasti kombinované dopravy jsme hovořili s Vladimírem Fišerem, jednatelem společnosti Bohemia Kombi.

Už před dvěma lety jste v rozhovoru pro Dopravní noviny upozorňoval na to, že by vám velmi pomohlo, kdyby se konečně začala uvádět do života směrnice Evropské komise z roku 2013, která požaduje infrastrukturu umožňující provoz vlaků dlouhých až 740 metrů. Myslíte si, že teď, když dalo německé spolkové ministerstvo loni v prosinci zelenou dlouhým vlakům, se může situace posunout k lepšímu?

Bezpochyby ano. Geografická poloha Německa a jeho rozhodnutí upravit železniční infrastrukturu tak, aby umožňovala provoz dlouhých náklad-

vlaků je totiž prodloužení některých staničních kolejí tak, aby bylo možné dlouhé vlaky předjíždět. Cílový požadavek parametru délky vlaků 750 m stanovila už před 27 lety (!!!) mezinárodní dohoda AGTC. Česká a Slovenská federativní republika tuto mezinárodní dohodu podepsala v říjnu 1991. Tento strategicky důležitý parametr však nebyl při modernizaci českých železničních koridorů bohužel zohledněn. Jedním z důvodů přitom pravděpodobně mohla být i skutečnost, že provozování dlouhých vlaků nebylo ještě možné ani v sousedních zemích. Teď se německý přístup posunul vpřed, u nás

O tom, zda se takto dlouhé vlaky podaří také naplnit, není žádných pochyb. Dlouhé zcela naplněné vlaky lze totiž na kolejích spatřit v praxi už dnes. Bohužel za daných podmínek na české infrastruktuře mohou jezdit jen v noci na speciálních trasách. Pokud však vznikne jakékoliv zpoždění – což samozřejmě v běžném provozu není nic neobvyklého – a vlak ze své speciální trasy vypadne, vzniká problém a zpoždění vlaku následně nabírá neakceptovatelné rozměry.

Jak jsou vůbec dnes zaplněny vlaky v relacích, které obsluhujete?

Pro vlaky na lince do Duisburgu se nám podařilo prosadit maximální délku 630 metrů a tuto kapacitu plně využíváme. Pokud by nám bylo umožněno prosadit zvýšení kapacity vlaku cestou dalšího prodloužení vlaku, otevře se možnost nové kalkulace nákladů a cen, které na železnici přivedou další přepravy, pro něž až dosud byl poměr ceny a kvality přepravy po silnici výhodnější.

Loni jste pozornost vaší firmy obrátili vedle tradičních relací i směrem na východ a nabízíte spoje do Rumunska a Běloruska. Můžete už dnes zhodnotit, s jakou odezvou se tato nabídka setkala u zákazníků? Uvažujete – a je vůbec reálné – zařadit do vaší sítě ještě některé další linky? Dnes se hodně hovoří o Nové hedvábné stezce...

Vlaky na lince z Brna do Rumunska jsou ukázkou a příkladem úspěšně zrealizovaného projektu dlouhých vlaků provozovaných ČD Cargo. Na YouTube si může každý sám prohlédnout Dracula train a udělat si představu, jak vypadá vlak dlouhý 680 metrů při průjezdu bratislavskou stanicí. V případě projektu Dracula se jedná o kombinaci konvenčních železničních přeprav a přepravy intermodálních návěsů na dlouhé transevropské ose z Rostocku do Rumunska.



Ing. Vladimír Fišer

Pokud se týká vlaků na Nové hedvábné stezce, jednáme s jednou významnou zahraniční firmou o projektu, jehož součástí se má stát terminál ČD DUSS v Lovosicích, a to v roli evropského hubu, který bude sloužit pro distribuci intermodálních zásilek z Číny do různých západoevropských destinací.

Před rokem vláda premiéra Sobotky přijala Koncepti nákladní dopravy pro období let 2017 až 2023. Autoři v ní přiznávají, že stav českých železničních tratí je kritický, a zmiňují řadu uzlů, které by se měly do roku 2022 dočkat modernější podoby. O rozvoji terminálů kombinované dopravy v Pardubicích, Mělníce, Praze, Lovosicích a Ústí nad Labem se ale hovoří až ve střednědobém horizontu. Není to pozdě? Co by podle vás nejvíc napomohlo rychlejšímu rozvoji kombinované dopravy?

Rozvoj kombinované dopravy v České republice bezpochyby ze všeho nejvíce brzdí nepřiměřeně vysoké náklady a ceny za překládky mezi silnicí a železnici. To má samozřejmě svoje příčiny. Proč musí stát jedna překládka v ČR dvakrát více než v Německu? Příčin je hned několik, tou hlavní je ale skutečnost, že investice do terminálů v zemích s již rozvi-

nutou kombinovanou dopravou byly a jsou i dnes realizovány především z veřejných peněz. Do terminálové infrastruktury tam investují zpravidla buď správci železniční dopravní infrastruktury, jako například DB Netz v Německu nebo v Rakousku ÖBB Infra, případně národní železniční dopravci. Pozitivní vliv dotací na snižování ceny za překládku je tam zřejmý a neoddiskutovatelný. Nutno podotknout, že k rychlejšímu rozvoji kombinované dopravy ale zároveň musí přispět také vyšší provozní spolehlivost servisu všech článků celého řetězce, tedy jak kvality železniční infrastruktury a výkonu železničních dopravců, tak i kvality práce překládkových terminálů. Včas ukončené nakládky vlaků ve výchozích terminálech a včasné dojezdy vlaků do cílových terminálů jsou alfou a omegou úspěchu kombinované dopravy.

A něco optimistického na závěr?

Vnímáme neustále se zvyšující zájem o kombinovanou dopravu. A to nejen ze strany silničních dopravců a silničních speditérů, kteří bojují s řadou problémů nejen doma (nedostatek řidičů), ale i v zahraničí (požadavky proplácení mzdy na úrovni místní minimální mzdy, zakazování odpočinků v kabinách kamionů, rostoucí rozsah sítě s placeným mýtem a podobně). Zájem o kombinaci přepravy silnicí – železnice registrujeme stále silněji také ze strany exportérů zboží. Motivací pro ně přitom nebývá ani tak zájem o ekologičtější přepravy jejich zboží, byť i to hraje svoji pozitivní roli například u některých německých firem, ale především obavy z nedostatku budoucích přepravních kapacit. V kombinované dopravě spatřují účinný recept na řešení jejich přepravních potřeb a problémů. To je přece ta nejlepší motivace a příležitost pro státní správu, aby usilovně pracovala na zlepšování rámcových podmínek ve prospěch kombinované dopravy. Infrastrukturou veřejných terminálů počínaje a dostatečnou kapacitou železničních tratí a uzlů konče.

(mna)



Foto: Kombiverkehr

ních vlaků, jsou pro další rozvoj kombinované dopravy na celém kontinentu nesmírně důležité. Je to správná cesta ke zvýšení efektivity kombinované dopravy a k potřebnému zlepšení cenové konkurenceschopnosti kombinované dopravy vůči dálkové silniční nákladní dopravě.

Na české železniční síti není situace s využitím dlouhých vlaků příliš růžová. Co nejvíce brání prodloužení délky vlaků? A podařilo by se je vůbec naplnit?

Je to samozřejmě v první řadě otázka investic do hlavních železničních koridorů. Nezbytným předpokladem pro pravidelné provozování dlouhých

ale mezitím modernizace už proběhla. Útěchou nám budiž fakt, že české ministerstvo dopravy cílový parametr pro dlouhé vlaky dodatečně prosadilo alespoň na pravobřežní trati z Kolína do Děčína. Tato trať na svoji modernizaci teprve čeká, neboť bude realizována až v nadcházejících letech.

Delší vlaky umožní významné snížení provozních nákladů na přepravnou jednotku v intermodální dopravě. Pokud se podaří promítnout toto snížení nákladů až do cílové ceny za přepravu, pak tato změna poměrně zásadním způsobem zvýší cenovou konkurenceschopnost kombinované dopravy silnicí-železnice.

EVROPA

Kyvadlový vlak Rotterdam – Kehl jezdí už třikrát týdně

Frekvence železničního spoje z nizozemského přístavu Rotterdam do německého Kehlu byla rozšířena. Spolupracující provozovatelé Haeger & Schmidt Logistics, Danser Group a Ultrabag zvýšili v lednu počet odjezdů ze dvou na tři týdně.

„Odjezdy vlaků z Rotterdamu východním směrem jsou realizovány vždy v pondělí, ve středu a v sobotu. Do cílové destinace dorazí během 14 hodin,“ uvedl ředitel Haeger & Schmidt Logistics Ed van de Velde a dodal: „Kapacita každého vlaku činí 92 TEU. Obsluhujeme všechny velké terminály na Maasvlakte.“

„Registrujeme výrazný nárůst poptávky. Frekvenci navyšujeme především pro papírenský závod Köhler, který je jedním z našich největších zákazníků. Nepokryváme však pouze Kehl a region Černého lesa (Schwarzwald), ale také francouzskou stranu – Štrasburk a Alsasko. Skladba přepravovaného zbo-



Foto: Kehl

ží je velmi rozmanitá a sahá od vína, piva a kosmetiky po dřevo a papír. Kehl slouží rovněž jako distribuční uzel pro překládání na říční plavidla a přímé spoje do Basileje a jejího okolí.

Tranzitní čas kyvadlového kontejnerového vlaku je skvělý a doplňuje naši nabídku přeprav po vnitrozemských vodních cestách z Rotterdamu do evropského vnitrozemí,“ řekl ředitel pro odbyty a marketing Danser Group Michel Bot.