

# ČESKÝCH SEDLOVÝCH NÁVĚSŮ NA KOLEJÍCH PŘIBÝVÁ

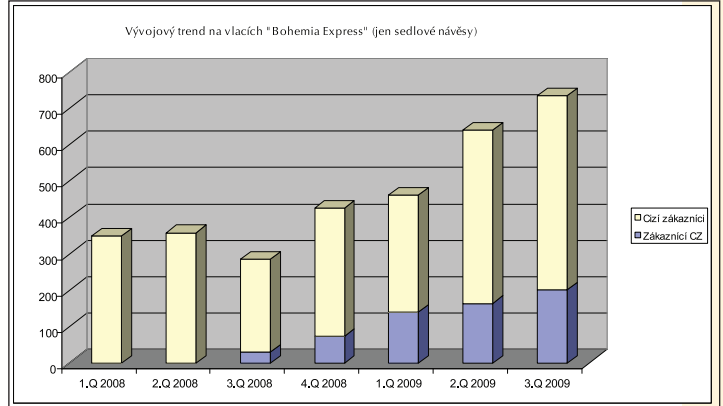
Vladimír Fišer  
jednatel BOHEMIAKOMBI, spol.s r.o.

Na linkách kombinované dopravy „Bohemia Express“ mezi Duisburgem, Hamburkem a Lovosicemi se ve většině případů přepravují výměnné nástavby a tankové kontejnery patřící silničním dopravcům. Rychlými nákladními expresy na dlouhé vzdálenosti se ve speciálních - tzv. kapsových - železničních vozech přepravují také sedlové návěsy patřící českým silničním dopravcům. Jejich podíl se dynamicky zvyšuje – pro někoho možná překvapivě - i v období hospodářské krize.

Kontinentální linky do Duisburgu a Hamburku vykazaly v 1. pololetí jen relativně mírné poklesy přeprav oproti předchozímu roku. Propad se pohyboval kolem hranice minus 10% a postupně se zmenšuje. Ve 3. čtvrtletí se přepravní výkony přiblížily na dosah loňským výsledkům,

a to až na rozdíl pouhých dvou procent. Za dané obtížné hospodářské situace, v jejímž důsledku nejen silniční, ale i železniční dopravci vykazují 20ti až 40ti procentní poklesy přepravených objemů, to nezasvěcenému může znít až neuvěřitelně: přepravy silniční techniky po železničních kolejích, které po zastavení vlaků RoLa v roce 2004 z kolejí prakticky zmizely, zaznamenávají oživení v tomto období hospodářské krize.

A co se vlastně na kontinentálních linkách kombinované dopravy vozí? Linky jsou v provozu už čtvrtým rokem, avšak první návěsy českých silničních dopravců se na vlacích „Bohemia Express“ objevily až teprve ve 2. pololetí 2008. Tedy v době těsně před vypuknutím krize. Podíl přepravovaných sedlových návěsů byl zpočátku v porovnání s počtem ostatních druhů přepravovaných



jednotek, tj. tankových kontejnerů a výměnných nástaveb, velmi nízký a rostl pomalu. Ještě v roce 2008 činil jejich podíl mezi ostatními přepravními jednotkami pouhých 11%. V průběhu roku 2009 se tento podíl postupně zvyšuje a od začátku letošního roku vzrostl na 20%. Trend podílu návěsů zůstává nadále růstový, a tak ve 3. čtvrtletí dosáhl podíl návěsové techniky na vlacích už 22,6% zásilek. Na vlacích se přepravují návěsy několika typů včetně tzv. meganávěsů, tj. návěsů s vnitřní ložnou výškou 3m. Aktuálně se na pravidelných linkách do

Duisburgu a Hamburku přepravuje v průměru kolem 350 kamionových zásilek týdně.

Nejdůležitější motivací pro silniční dopravce, která je vede k využívání linek kombinované dopravy jako alternativy k přímým přepravám po silnici, je skutečnost, že se jedná o alternativu kvalitativně srovnatelnou s přímou přepravou po silnici, avšak s nižšími provozními náklady. Existují ale také další výhody, které hrají spíše podpůrnou roli: například výjimky ze zákazů jízdy, slevy na silniční dani anebo o 10% vyšší povolené hmotnosti silničních souprav pro sovy a rozvozy v Německu.

Pro operátora vlaku Bohemia-kombi, který je provozovatelem mezinárodních linek „Bohemia Express“ na české straně, je tou nejlepší zprávou, že jeho čeští zákazníci, kteří se v loňském roce rozhodli investovat své první vlastní finanční prostředky do nových sedlových návěsů schopných překládky a přepravy po železnici, svého rozhodnutí nelitují. Naopak. Využíváním kombinované přepravy silnice/železnice se jim daří navyšovat své přepravní objemy i v těžkém období hospodářského poklesu. Vsadit na zcela novou technologii a naprosto odlišné organizování přeprav se jim tedy pravděpodobně vyplácí.

