

Ivan Novák ¹

Vývoj kombinované přepravy po železnici

Klíčová slova: *kombinovaná doprava/přeprava*

Úvod

Kombinovaná doprava/přeprava na evropském kontinentu, tedy i v České republice (dříve ČSSR) se realizuje již více než 40 let. Samostatná ČR existuje 20 let, a proto je následující text zaměřen na toto období.

Podle geografického hlediska může být kombinovaná přeprava (dále „KP“) mezi jednotlivými kontinenty, tj. mezikontinentální nebo též maritimní (označovaná jako intermodální), kdy rozhodující je přeprava po moři, resp. přes oceán nebo v rámci jednoho kontinentu, tj. kontinentální (označovaná jako kombinovaná), kdy je rozhodující přeprava po železnici, či po vnitrozemské vodní cestě. (Pozn.: Při využití pobřežní plavby toto hledisko však nemusí být jednoznačné.)

Pro mezikontinentální KP jsou využívány téměř výhradně ISO (námořní) kontejnery, především řady 1. Součástí mezikontinentální KP je návazná přeprava po souši a to po železnici či vnitrozemské vodní cestě (označovaná zpravidla jako návazná pozemní doprava/přeprava „hinterland transport“). Pro kontinentální nedoprovázenou KP jsou využívány především výměnné nástavby, vnitrozemské kontejnery, silniční návěsy uzpůsobené pro vertikální překládku. U doprovázené KP se pak jedná o silniční jízdní soupravy (silniční vozidla).

Vývoj KP po železnici lze velice dobře dokumentovat dlouhodobými statistickými údaji. V rámci KP lze vycházet z několika zdrojů, z nichž lze uvést především Statistické ročenky dopravy ČR, Statistické ročenky UIC (Union internationale de chemins de fer – Mezinárodní železniční unie) a Statistické údaje, resp. zprávy UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné Rail-Route – Mezinárodní unie kombinované dopravy železnice-silnice). Přestože došlo a dochází v průběhu doby k určité změně metodiky pro některé sledované statistické údaje, přičemž převážně se jedná o upřesnění a také k rozšíření počtu sledovaných hodnot, jsou k dispozici víceméně ucelené řady údajů za posledních dvacet let.

¹ Ing. Ivan Novák, CSc., 1948 – absolvent inženýrského studia (zaměření železniční stavby) na ČVUT - Fakultě stavební v Praze (1971), absolvent vědecké přípravy tamtéž (1980), absolvent odborné stáže v rámci UNESCO na TU Graz (1979). Ministerský rada na odboru drah, železniční a kombinované dopravy Ministerstva dopravy ČR, zástupce ČR ve Výboru Marco Polo II v rámci Evropské komise, zástupce ČR v pracovní skupině (WP.24) pro intermodální dopravu a logistiku EHK OSN. Externí vysokoškolský pedagog na ČVUT - Fakulta stavební.

1. Vývoj přepravních objemů kombinované přepravy v ČR

Statistické údaje KP v ČR se průběžně sledují a tak lze dokumentovat vývoj celkových přepravních objemů (tj. počet přepravených tun) v rámci KP již od roku 1993, tj. vzniku samostatné ČR. Původně se jednalo o Přehledy ČD (502, 509), později o Statistické ročenky dopravy, přičemž došlo k určité změně metodiky a postupně i určitému zvětšení rozsahu sledovaných údajů. Důvodem byl nejen další rozvoj KP, včetně používání nových technik (systémů) KP, ale i vstup dalších železničních dopravců do nákladní dopravy, včetně dopravy v rámci systémů KP.

Souhrnné statistické údaje vycházejí z ročních výkazů Ministerstva dopravy (Dop (MD) 7-01). Počínaje rokem 2000 se jedná o následující údaje: hrubé a čisté tuny (hrt a čt), počty přepravených intermodálních přepravních jednotek (dále jen „přepravních jednotek“) v kusech a tunokilometry, přičemž počty přepravních jednotek v TEU² jsou sledovány až od roku 2006. Celkové přepravní objemy zahrnují pouze přepravy naplněných (ložených) přepravních jednotek, tj. kontejnerů ISO řady 1, vnitrozemských a odvalovacích kontejnerů, výměnných nástaveb a silničních návěsů (konstruovaných pro vertikální překládku) - vše v členění vnitrostátní přepravy a mezinárodní (mezistátní) přepravy – vývoz, dovoz, průvoz (tranzit). Hrubé tuny přitom zahrnují vlastní hmotnost (tzv. tara) přepravních jednotek a hmotnost v/na nich přepravovaných věcí (zboží). Čisté tuny zahrnují jen hmotnost věcí (zboží) přepraveného v/na přepravních jednotkách. Pokud se uvádí ukazatel hrubé tuny u přepravených prázdných přepravních jednotek, tak tento odpovídá vlastní hmotnosti přepravních jednotek a netýká se tedy přímo přepravy věcí (zboží). Nutno však uvést, že mnohé údaje vycházejí z příslušných nákladních listů železniční dopravy, takže některé zásilky KP mohou být zahrnuty do statistiky dvakrát (např. dovoz + vnitro, dovoz + vývoz).

V podmínkách ČR je KP výhradně založena na spolupráci silniční a železniční dopravy, i když obecně lze využívat i vnitrozemskou vodní dopravu³. V současné době je provozována pouze nedoprovázená KP v kombinaci železnice – silnice, přičemž zcela dominantní je přeprava ISO (námořních) kontejnerů. Doprovázená KP (systém Ro-La) - tj. přeprava silničních vozidel a silničních jízdních souprav na železničních vozech pomocí horizontální nakládky/vykládky, se realizovala pouze v období 1993 – 2004 a to při poskytování nezbytné provozní dotace z veřejných rozpočtů.

Vývoj celkových přepravních objemů v ČR (tj. počet přepravených hrubých tun) v rámci KP od roku 1993 je znázorněn na obr. 1. Celkový vývoj byl značně ovlivněn objemy doprovázené KP na dříve provozovaných linkách Ro-La Lovosice – Drážďany a České Budějovice – Villach, které v letech 1995 až 2000 dokonce překračovaly

² TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) standardizovaná statistická jednotka KP odpovídající kontejneru délky 20 stop, sloužící pro přepočet přepravních jednotek různé délky.

³ Nedoprovázená KP po vodě - Labské vodní cestě, je prakticky bezvýznamná a relativně vyšší objemy (naplněné i prázdné kontejnery) v rozsahu 10 až 20 tis. hrt za rok byly přepraveny jen v období 1994 až 2002. Od roku 2008 nebyla v ČR provozována KP po vodě, neboť nebyly přepraveny žádné naplněné přepravní jednotky.

objemy nedoprovázené KP. Objemy nedoprovázené KP po železnicích⁴ se průběžně zvětšovaly a celkový nárůst mezi roky 1993 a 2011 je více než devítinásobný. Meziroční nárůsty u nedoprovázené KP se do roku 2007 pohybovaly většinou mezi 10 – 15 %, pouze v roce 2008 byl tento nárůst nižší. Následně v roce 2009, s ohledem na celosvětovou ekonomickou a hospodářskou krizi, došlo k meziročnímu poklesu o cca 10,5 %. Z výsledků za roky 2010 a 2011 je patrný nejen značný nárůst oproti roku 2009, ale i k pokračování trendu před rokem 2008, tj. s meziročními nárůsty KP cca 12 %.

Velkým pozitivem posledních let je nejen zvyšování objemů KP, ale také zvyšování jejího podílu na železniční přepravě, i když pozvolně. Rostoucí význam KP lze také dokumentovat jejím, stále se zvyšujícím, podílem na mezinárodní nákladní přepravě (tj. silniční, železniční, vnitrozemské vodní, letecké a potrubní) - v roce 2011 byl tento podíl 5,15 %. Pro úplnost lze uvést i její podíl na celkové přepravě (mezinárodní a vnitrostátní), který byl podstatně nižší a to pouze 1,72 % (pro srovnání v roce 2000 cca 0,8 %), a to především z důvodu, že KP je převážně mezinárodní.

K průběžnému nárůstu přepravních objemů nedoprovázené KP po železnici dle hrt dochází ve všech jejích segmentech, tj. ve vnitrostátní přepravě i v mezinárodní přepravě - v dovozu, ve vývozu a v tranzitu, což je patrné z obr. 2. Obdobně je to i u přepravních objemů dle čt, kde ve sledovaném období 2000 až 2011 došlo k více než trojnásobnému navýšení objemů. Objemy vnitrostátní KP také stále stoupají, přitom se ale mnohdy jedná o pokračování přeprav kontejnerů z/do velkých námořních přístavů. Mírně se zvyšují přepravy sypkých substrátů a volně ložených odpadů a chemikálií při použití vnitrozemských a odvalovacích kontejnerů. U mezinárodní přepravy je největší navýšení v dovozu, kde mezi roky 1993 a 2011 došlo k více než pětadvacetinásobnému nárůstu přepravy zboží, u vývozu pak téměř k devítinásobnému nárůstu. U tranzitu je také nárůst, ale již ne takového rozsahu. V roce 2011 byl sice objem tranzitních přeprav cca šestinásobný oproti roku 1993, ale v posledních třech letech došlo k mírnému poklesu oproti předchozímu období. Toto je zřejmě následek jiného trasování některých tranzitních ucelených vlaků KP, změn přepravních proudů KP i organizování přeprav a tvorby ucelených vlaků KP.

Postupně se zvyšuje podíl KP na celkové železniční nákladní přepravě, který v roce 2011 dosáhl 10,8 % - pro srovnání v roce 2005 to bylo pouze 6,2 %. U mezinárodní přepravy je tento podíl mnohem vyšší - v roce 2011 dosáhl již 14,9 % - viz obr. 3. Obdobně i u rozhodujícího železničního dopravce (ČD Cargo, a.s.) průběžně roste podíl KP na celkové mezinárodní přepravě - v roce 2011 dosáhl již 13,4 %, zatímco v roce 2005 byl pouze 7,1 %.

Rostoucímu trendu odpovídá také neustále se zvyšující celkový počet přepravených ložených (naplněných) přepravních jednotek (obr. 4), který poprvé v roce 2010 překonal půlmilionovou hranici. Zvyšuje se výrazně počet přepravených kontejnerů (který poprvé v roce 2010 překonal půlmilionovou hranici), naproti tomu počet přepravených výměnných nástaveb klesá. V této souvislosti je vhodné se zmínit o stále rostoucím počtu přepravených ložených silničních návěsů (konstruovaných pro vertikální překládku) v rámci KP po železnici. Tyto přepravy jsou běžné v mnoha

⁴ Zahrnuta hmotnost pouze ložených (naplněných) přepravních jednotek (tj. kontejnery ISO řady 1, vnitrozemské a odvalovací kontejnery, výměnné nástavby a silniční návěsy).

státech západní Evropy, ale v ČR se jedná poměrně o novinku. První přepravy silničních návěsů se sice uskutečnily v roce 2004, ale pravidelné přepravy až od roku 2006. V minulém roce bylo přepraveno již 10 965 ložených silničních návěsů, což je cca čtyřnásobek v porovnání s rokem 2009.

Vývoj u nedoprovázené KP lze tedy hodnotit velmi pozitivně. Její postupný nárůst úzce souvisí s růstem světového obchodu a tím i stále se zvyšující přepravou kontejnerů ISO po moři zvláště z/do Asie. Následkem toho dochází k nárůstu železniční přepravy kontejnerů z/do velkých evropských námořních přístavů (především Hamburg, Bremerhaven a Rotterdam), což jsou rozhodující zdrojová a cílová místa pro KP. V této souvislosti dochází i k postupnému zvyšování počtu přímých ucelených vlaků na linkách z/do námořních přístavů a k zavádění dalších návazných anténních linek z tzv. „hub“ překladišť KP na území ČR významných operátorů KP.

Naproti tomu rozsah kontinentální nedoprovázené KP je dosud poměrně malý. V létě 2005 byly zahájeny přepravy dřevní štěpky převážně vnitrostátními ucelenými vlaky KP ve speciálních vnitrozemských kontejnerech. V říjnu 2005 byla zavedena první mezinárodní kontinentální linka KP Lovosice – Duisburg a v červnu 2006 pak linka Lovosice – Hamburg-Billwerder. Tyto dvě linky, směřující do SRN, jsou určeny především pro přepravu výměnných nástaveb, tankových kontejnerů a silničních návěsů umožňujících vertikální překládku. Počet vlakových spojů se na obou linkách postupně zvyšuje. V roce 2011 byla zavedena pravidelná přeprava kontejnerů, výměnných nástaveb a silničních návěsů v relaci Paskov – Duisburg (přes Lovosice), a také silničních návěsů v relaci Brno – Rostock a zahájen provoz linky KP Praha – Duisburg. Zároveň se zavádějí nové, resp. rozšiřují linky KP do Ruska, převážně s využitím kontejnerů ISO řady 1. Tomu odpovídá také zvýšení vývozu v rámci KP směr Polsko (Malaszewicze) v letech 2010 a 2011. Právě další rozšíření kontinentálních přeprav představuje velký potenciál KP do budoucnosti.

Využívání jednotlivých typů přepravních jednotek

V ČR byla a je stále dominantní přeprava věcí (zboží) ve velkých kontejnerech. V rámci nedoprovázené KP jsou nejrozšířenější kontejnery odpovídající normě ISO, nazývané též námořní kontejnery, přičemž běžně užívané a nejvíce rozšířené jsou pak kontejnery pro všeobecné použití (univerzální kontejnery) délek 20 a 40, příp. i 45 stop. Z dalších druhů kontejnerů, které se využívají především v kontinentálních přepravách v Evropě, lze uvést především vnitrozemské, tankové a odvalovací kontejnery. Kontejnery se na celkovém počtu přepravených přepravních jednotek v ČR podílí více než 94 %, přitom z největší části se jedná o kontejnery ISO řady 1, využívaných v některých případech i v kontinentálních přepravách. Pokud se však vychází ze vzájemného porovnání hmotnosti (čt) přepravených věcí (zboží) v jednotlivých druzích přepravních jednotek, tak podíl kontejnerů v roce 2011 byl 94,6 %, výměnných nástaveb 2,4 % a silničních návěsů 3,0 %. Na obr. 4 je vidět určitou změnu oproti roku 2008, kdy podíl kontejnerů byl dokonce 98,2 %, výměnných nástaveb 1,6 % a silničních návěsů pouze 0,2 %.

Realizace KP vyžaduje bohužel i značný rozsah přeprav prázdných přepravních jednotek. Nárůst počtu přepravovaných prázdných přepravních jednotek, znázorněný

na obr. 5, s menšími odchylkami kopíruje nárůst přepravních objemů i nárůst počtu přepravených ložených (naplněných) přepravních jednotek. Např. podíl prázdných kontejnerů se na celkovém počtu přepravených kontejnerů pohybuje v rozmezí 24 až 28,5 %. U výměnných nástaveb je tento podíl ještě nepříznivější (až 36 %), což je však dáno značným rozsahem prázdných výměnných nástaveb v tranzitních přepravách.

2. Vývoj kombinované přepravy vybraných železničních podniků/dopraců – členů UIC

Členy UIC jsou především „národní“ železniční podniky (společnosti), dále pak i některé soukromé železniční podniky a v poslední době i někteří železniční dopravci. UIC vydává pravidelné statistické ročenky, jejichž součástí jsou tabulky č. 61 Komerční doprava vozových zásilek na národním území a č. 65 Intermodální železniční doprava na národním území – zahrnující však ložené a prázdné (intermodální) přepravní jednotky. Tyto ročenky tedy nezahrnují celý rozsah veškeré železniční a kombinované dopravy/přepravy v Evropě.

Statistické údaje KP se průběžně sledují a tak lze dokumentovat vývoj počtu přepravených přepravních jednotek, počet železničních vozů ložených přepravními jednotkami, celkových přepravních objemů (tj. počet hrubých tun) a celkových přepravních výkonů (v tunokilometrech) v rámci KP a to v členění vnitrostátní přepravy a mezinárodní (mezistátní) přepravy – vývoz, dovoz, průvoz (tranzit). Některé údaje však některé železniční podniky zřejmě neposkytují, nebo je poskytují jen v určitých letech, takže není vždy k dispozici kompletní řada statistických údajů.

Vzhledem ke značnému počtu železničních podniků – členů UIC, jsou uvedeny jen některé statistické údaje týkající se vybraných železničních podniků ve střední Evropě. V tab. 1 jsou uvedeny údaje o nákladní přepravě celkem a kombinované přepravě a jejím podílu v období 1993 až 2010. Vývoj podílů KP v období 1993 až 2010 u vybraných železničních podniků je znázorněn na obr. 6. Údaje za rok 2011 zatím nejsou k dispozici, protože Statistická ročenka 2011 nebyla zatím vydána.

Pozn.: Jsou zahrnuty ložené i prázdné přepravní jednotky, jedná se o hrubé tuny (hrt) z pohledu KP. Pro vzájemné porovnání by bylo vhodnější uvažovat nákladní přepravu bez prázdných soukromých vozů, která zde však v tab. 1 není uvedena, neboť příslušné údaje nejsou kompletní (mnohé železniční podniky je totiž neuvádějí). Názvy železničních podniků jsou uvedeny v souladu s názvy uvedenými ve Statistické ročence 2010, přestože názvy některých železničních podniků/dopraců se v uvedeném období měnily.

Uvedené údaje v tab. 1, resp. obr. 6 dokumentují mírný pokles nákladní přepravy v období 1993 – 2010, (index 2010/1993 většinou v rozmezí 0,6 až 0,8), s výjimkou ÖBB a SŽ, kde je nárůst - index cca 2,2, resp. 1,5 (u SŽ souvisí s rostoucími přepravami do/z námořního přístavu Koper). Index nárůstu u KP je některých železničních podniků značně vysoký, ale v mnoha případech je to dáno především velice malými objemy KP v roce 1993. I nadále však zůstává značně rozdílný podíl KP na celkové nákladní přepravě u jednotlivých železničních podniků. Snížení tohoto podílu u ÖBB je např. dáno celkovým zvýšením nákladní přepravy, přičemž větší

podíly a tudíž i větší objemy (v období 1998 – 2008) jsou důsledkem dříve provozovaných a státem dotovaných mnoha linek doprovázené KP (Ro-La) a také vstupem dalších železničních dopravců.

3. Vývoj kombinované přepravy v rámci UIRR

UIRR se sídlem v Bruselu byla založena v roce 1970 jako mezinárodní asociace národních operátorů kombinované dopravy a v roce 1991 přeměněna do korporátní společnosti s ručením omezeným (scrl) podle belgického práva. Dle statutu z roku 2003 může do UIRR vstoupit každý zainteresovaný kombi-operátor (provozovatel KP), který je či není součástí železničního podniku. Společnost nyní zastupuje 17 kombi-operátorů (společnost Bohemiakombi s.r.o. je členem od roku 1995). Hlavní činností uvedených společností je kontinentální KP, která se ve značné míře realizuje hlavně v tzv. „Alpském tranzitu“. Řada kombi-operátorů však není členem UIRR a tak ročenky a zprávy UIRR nezahrnují sice celý rozsah, ale podstatnou část, kontinentální KP v Evropě. Zde je nutno upozornit, že v průběhu sledovaného období se měnil/mění počet členů UIRR, takže uváděné souhrnné statistické údaje nejsou zcela jednoznačně srovnatelné, ale přesto mají dobrou vypovídací schopnost, neboť kombi-operátoři realizující rozhodující přepravní objemy jsou stálými členy.

Souhrnné statistické údaje jsou zveřejňovány v ročních zprávách/statistikách UIRR. Jedná se především o počty přepravních jednotek a to v členění doprovázená/nedoprovázená, resp. vnitrostátní/mezinárodní KP v kusech (počtu zásilek), od roku 1998 i v TEU, dále tunokilometry také v členění doprovázená/nedoprovázená, resp. vnitrostátní/mezinárodní KP. Roční statistiky UIRR obsahují obdobně tyto statistické údaje i za jednotlivé společnosti (kombi-operátory) a to doplněné (zřejmě od roku 2004) ještě o přepravené hrt (hrubé tuny).

Počty zásilek KP v období 1993 – 2011 v členění doprovázená/nedoprovázená jsou znázorněny na obr. 6. Je patrný průběžný nárůst počtu zásilek nedoprovázené KP, zatímco počty zásilek doprovázené KP (Ro-La) prakticky od roku 1998 zůstávají na stejné výši. Podíl doprovázené KP (Ro-La) se přitom nepatrně snižuje, zatímco v roce 1993 byl 16,3 %, v roce 2011 jen 13,3 %. Na rozsahu doprovázené KP (Ro-La) má velký vliv poskytovaná veřejná podpora na provoz, příp. dílčí restriktivní opatření jednotlivých dotčených států.

Počty zásilek KP v období 1993 – 2011 v členění vnitrostátní/mezinárodní jsou znázorněny na obr. 7. (Pozn.: Odpovídající údaje v TEU jsou k dispozici teprve od roku 1998.) Je patrný průběžný nárůst počtu zásilek v obou segmentech. Podíl vnitrostátní KP se přitom průběžně mírně snižuje, zatímco v roce 1993 byl 48 %, v roce 2011 jen 39,9 %. Podíl vnitrostátních přeprav je poměrně vysoký (cca 40 %). Největší rozsah vnitrostátních přeprav realizovala v roce 2011 belgická společnost IFB, na druhém místě pak německá společnost Kombiverkehr a jako třetí rakouská Ökombi (zde výhradně Ro-La). Naproti tomu největší rozsah mezinárodních přeprav realizovala v roce 2011 německá společnost Kombiverkehr, na druhém místě pak švýcarská společnost Hupac a jako třetí italská společnost Cemat.

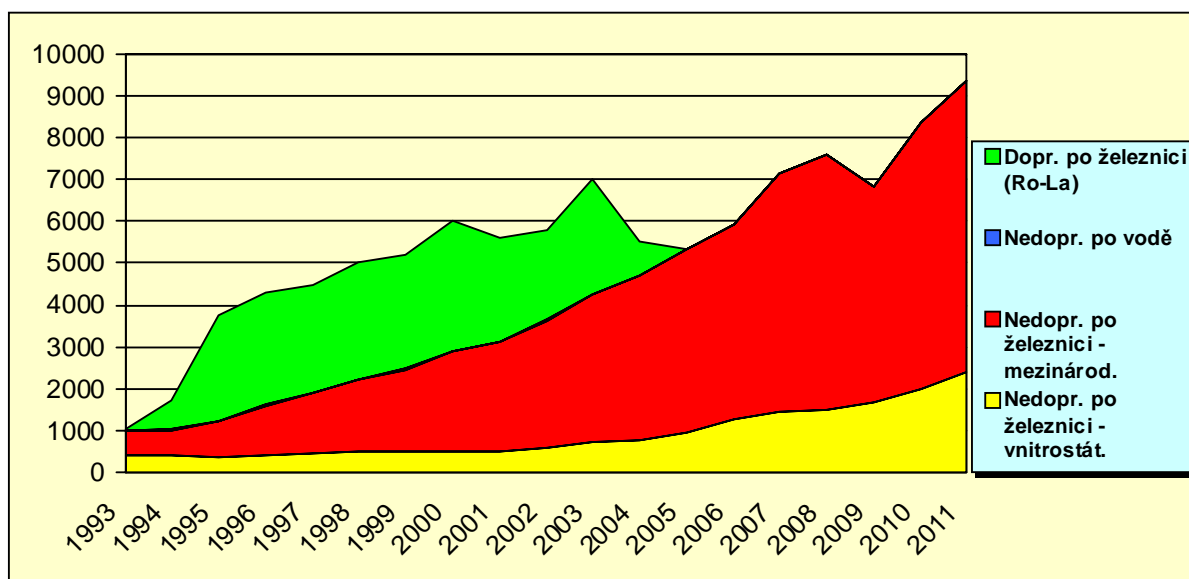
Podíl jednotlivých technik (systémů) KP v rámci UIRR je pak znázorněn na obr. 8. V průběhu daného období nedochází však k podstatným změnám. V roce 2011

i několika předchozích letech došlo k mírnému zvýšení podílu přeprav výměnných nástaveb a kontejnerů v porovnání s obdobím 1993 – 2003. Také se snížil podíl přepravených silničních vozidel (Ro-La) na 13 %, přičemž max. podílu (22 – 24 %) bylo dosahováno v letech 1999 až 2003.

4. Závěr

Z uvedených údajů je patrné, že rozsah KP se nejen v Evropě, ale i v ČR průběžně zvětšuje. Velkým pozitivem je nejen zvyšování objemu KP, ale i jejího podílu na železniční nákladní přepravě. Lze předpokládat, že v budoucnu i v ČR se ještě více uplatní některé výhody kontinentální KP, obdobně jako je tomu v řadě západoevropských států (především SRN, Rakousko, Švýcarsko a Francie) a tak se bude nadále zvětšovat rozsah kontinentálních přeprav realizovaných ostatními druhy přepravních jednotek (nikoliv pouze kontejnery ISO). Silniční doprava je nepostradatelnou součástí celého dopravního systému, avšak existují určité segmenty trhu, kde kontinentální KP se může uplatnit vůči přímé silniční přepravě. Pro další vývoj KP bude rozhodující především hospodářská a ekonomická situace nejen v ČR, ale i v celoevropském/celosvětovém měřítku, možnost uplatnění progresivních technologií, ale také dostupná kvalitní železniční infrastruktura.

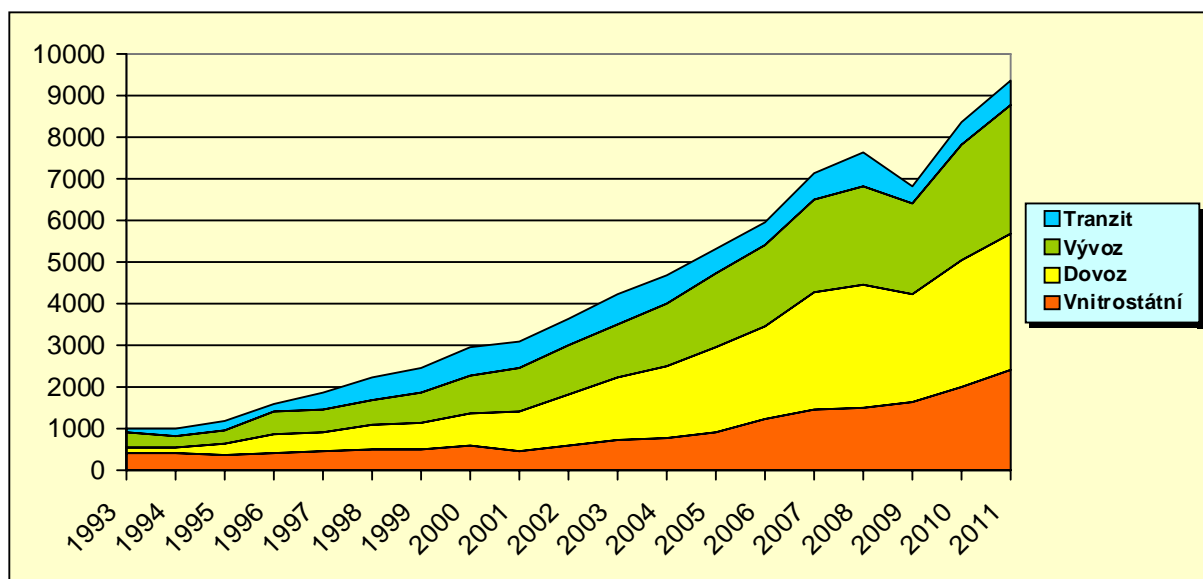
Údaje v tisících hrubých tun [tis. hrt]



Rok	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
Nedoprov. po železnici - vnitrostátní	438	388	474	518	487	734	947	1471	1668	2396
Nedoprov. po železnici - mezinárod.	578	826	1425	1931	2629	3511	4389	5681	5150	6984
Nedoprovázená po vodě	5	10	14	19	11	5	2	3	0	0
Doprovázená po železnici Ro-La	27	2557	2575	2749	2463	2784	0	0	0	0
Komb. přeprava celkem	1048	3781	4488	5217	5590	7034	5338	7155	6818	9380

Obr. 1 Celkové objemy kombinované přepravy v ČR

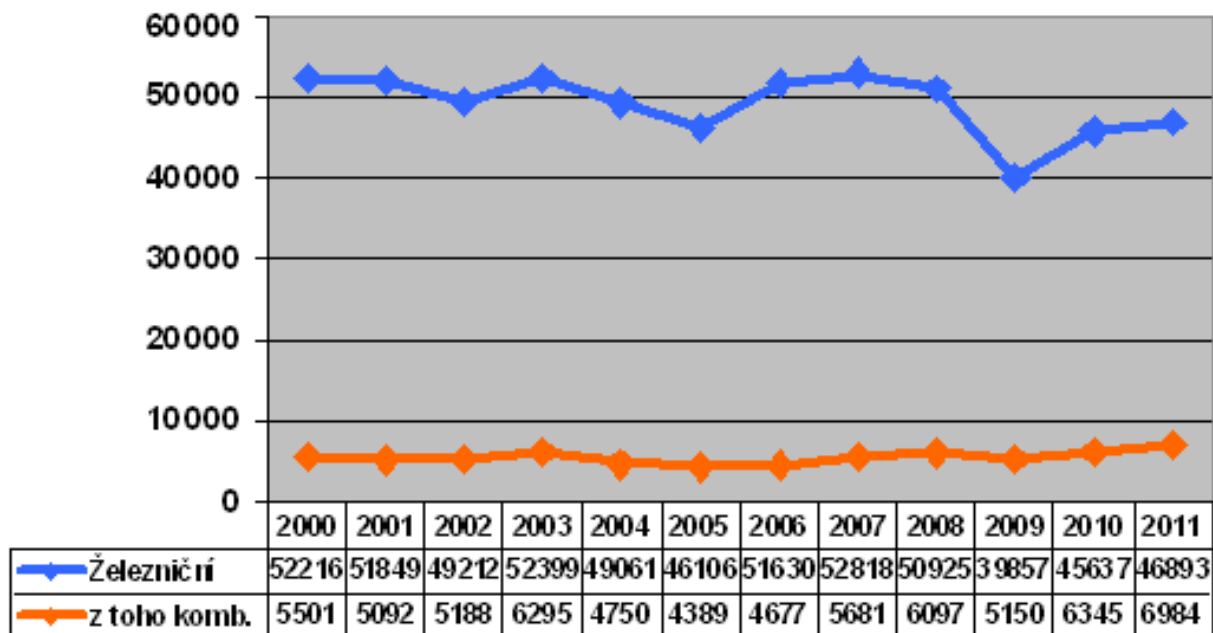
Údaje v tisících hrubých tun [tis. hrt]



Rok	1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2011
Vnitrostátní	438	388	474	518	487	734	947	1471	1668	2396
Mezinárod. dovoz	131	263	443	642	931	1503	2001	2799	2560	3299
Mezinárod. vývoz	344	329	557	707	1034	1267	1793	2209	2187	3056
Mezinárod. tranzit	103	234	425	582	664	741	595	673	403	629
Celkem	1016	1214	1899	2449	3116	4245	5336	7152	6818	9380

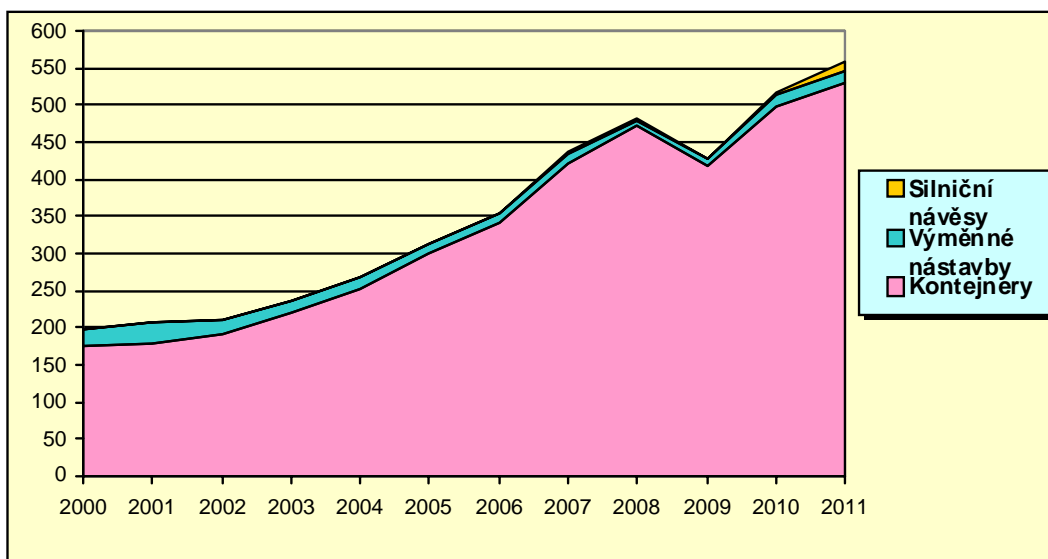
Obr. 2 Objemy nedoprovázené kombinované přepravy po železnici v ČR

Údaje v tisících hrubých tun [tis. hrt]



Obr. 3 Mezinárodní železniční a kombinovaná přeprava

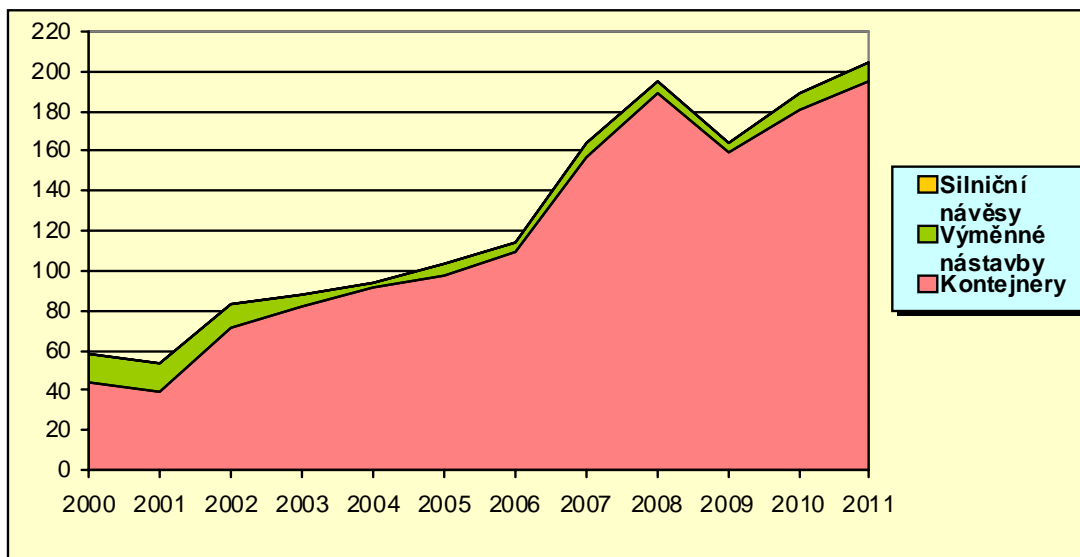
Údaje v tisících kusů



Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kontejnery	175,9	180,4	190,9	221,4	253,6	300,5	342,5	422,8	471,5	417,2	499,0	529,2
Výměnné nástavby	23,0	25,9	21,1	16,5	13,5	13,0	10,9	12,3	9,0	9,3	14,5	18,0
Silniční návěsy	0	0	0	0	0	0	0,1	1,8	1,5	1,4	4,3	11,0
Celkem	198,9	206,3	212,0	237,9	267,1	313,5	353,4	436,9	482,0	427,9	517,8	558,2

Obr. 4 Počty zásilek (ložených přepravních jednotek) v rámci nedoprovázené kombinované přepravy po železnici v ČR

Údaje v tisících kusů



Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Kontejnery	44,3	39,3	71,6	82,6	91,1	97,1	109,3	156,8	188,7	159,2	180,2	194,7
Výměnné nástavby	13,6	13,8	11,3	5,2	2,4	6,2	4,8	6,6	6,0	4,8	8,1	9,6
Silniční návěsy	0	0	0	0	0	0	0,2	0	0	0,1	0,1	0,2
Celkem	57,9	53,1	82,9	87,8	93,5	103,3	114,1	163,4	194,7	164,1	188,4	204,5

Obr. 5 Počty prázdných přepravních jednotek v rámci nedoprovázené kombinované přepravy po železnici v ČR

Tab. 1 Přeprava po železnici u vybraných železničních podniků v rámci UIC

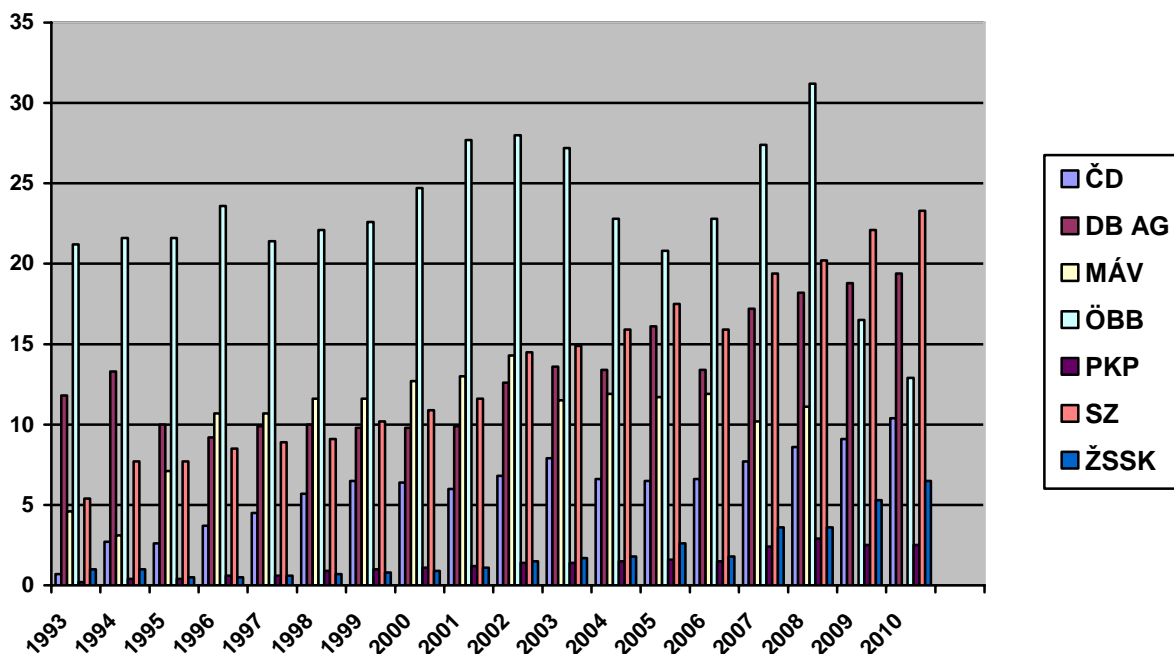
dle tab. 61 Statistických ročenek UIC, údaje v tisících hrubých tun

		1993	1995	1997	1999	2001	2003	2005	2007	2009	2010	2010/ 1993
ČD	nákladní přepr. celkem	122959	108775	103307	82112	95469	92082	83366	91010	68162	76560	0,62
	z toho KP	887	2853	4692	5374	5726	7251	5431	7042	6235	7993	9,01
	podíl KP %	0,7	2,6	4,5	6,5	6,0	7,9	6,5	7,7	9,1	10,4	14,86
DB AG	nákladní přepr. celkem	308682	300374	294878	276710	276967	267925	262223	300806	228948	256500	0,83
	z toho KP	36546	30126	29119	27132	27540	36508	42335	51628	43145	49643	1,36
	podíl KP %	11,8	10,0	9,9	9,8	9,9	13,6	16,1	17,2	18,8	19,4	1,64
MÁV	nákladní přepr. celkem	42513	45588	45492	43111	42961	42590	44017	44521	-	-	0,98 ^x
	z toho KP	1972	3247	4866	4996	5593	4889	5157	4559	-	-	2,35 ^x
	podíl KP %	4,6	7,1	10,7	11,6	13,0	11,5	11,7	10,2	-	-	2,4 ^x
ÖBB	nákladní přepr. celkem	60281	68474	74347	80601	85809	86247	86194	90526	109652	131792	2,19
	z toho KP	12783	14799	15915	18235	23754	23489	17970	24813	18040	17012	1,33
	podíl KP %	21,2	21,6	21,4	22,6	27,7	27,2	20,8	27,4	16,5	12,9	0,57
PKP	nákladní přepr. celkem	208291	220857	222295	185093	165718	161751	149744	153363	110062	128035	0,61
	z toho KP	502	929	1407	1777	1948	2334	2409	3746	2748	3263	6,50
	podíl KP %	0,2	0,4	0,6	1,0	1,2	1,4	1,6	2,4	2,5	2,5	12,5
SŽ	nákladní přepr. celkem	11882	13772	14360	14226	14919	17238	18104	19284	14636	17257	1,45
	z toho KP	644	1057	1275	1453	1729	2568	3167	3734	3229	4015	6,23
	podíl KP %	5,4	7,7	8,9	10,2	11,6	14,9	17,5	19,4	22,1	23,3	4,31
ŽSSK	nákladní přepr. celkem	64587	60759	59377	49130	53588	50521	47745	49890	37565	42646	0,66
	z toho KP	641	304	385	395	586	856	1256	1809	1985	2779	4,34
	podíl KP %	1,0	0,5	0,6	0,8	1,1	1,7	2,6	3,6	5,3	6,5	6,5

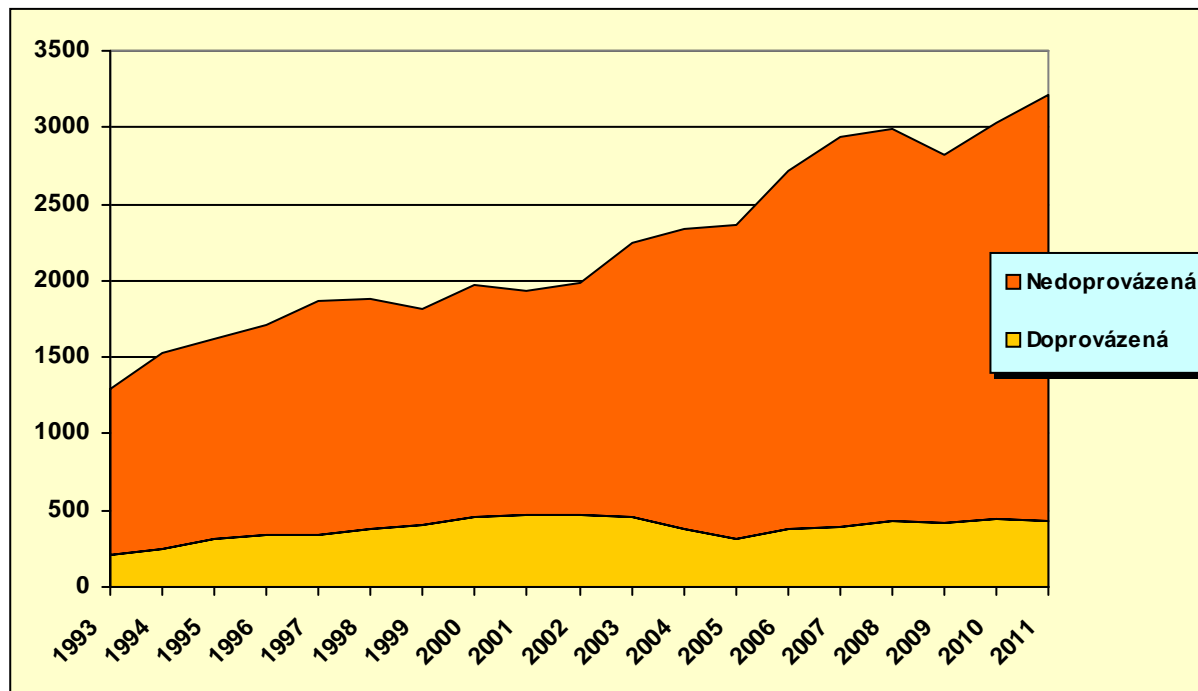
 Pozn.: ^x zde poměr 2008/1993

- údaje neuvedeny

v procentech z celkové nákladní přepravy [%]


Obr. 6 Podíly kombinované přepravy u vybraných železničních podniků v rámci UIC

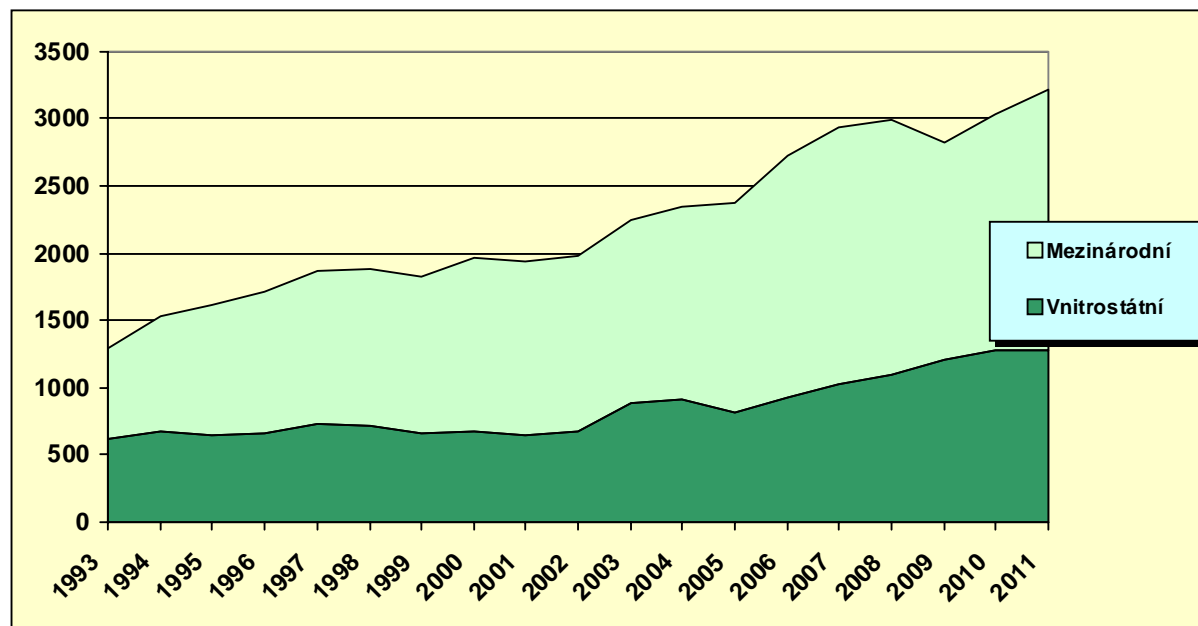
Údaje v tisících zásilek



Obr. 7 Počty zásilek doprovázené a nedoprovázené kombinované přepravy v rámci UIRR

Pozn.: Nedoprovázená KP zahrnuje přepravené výměnné nástavby, kontejnery a silniční návěsy. Doprovázená KP zahrnuje přepravená silniční vozidla (Ro-La)

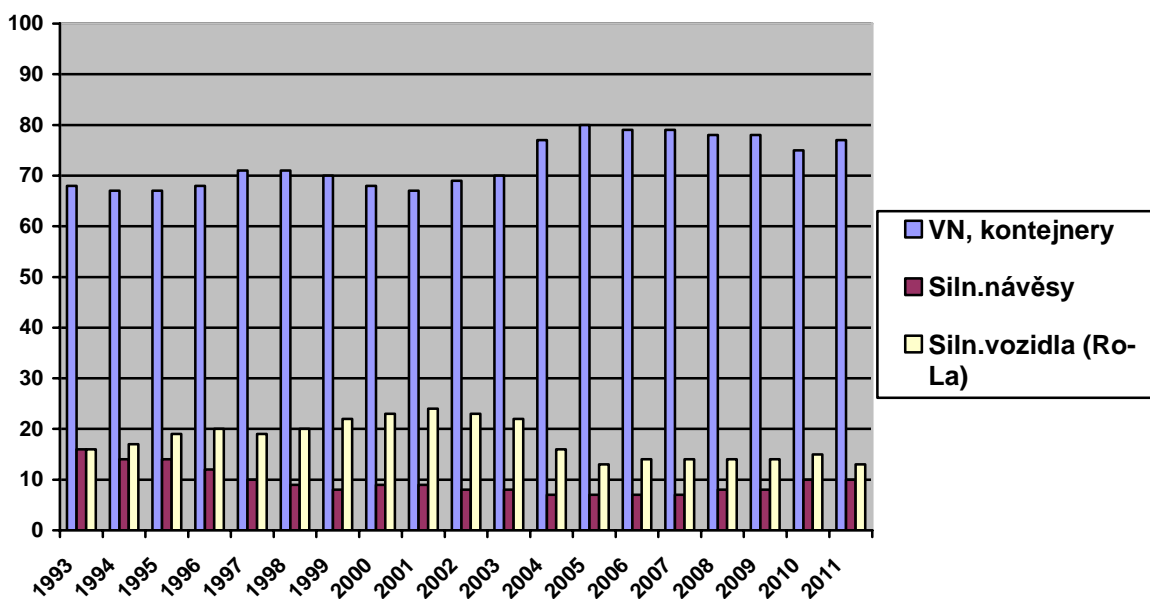
Údaje v tisících zásilek



Obr. 8 Počty zásilek vnitrostátní a mezinárodní kombinované přepravy v rámci UIRR

Pozn.: Mezinárodní, nebo-li mezistátní, tj. překračující státní hranice.

v procentech dle celkového počtu zásilek [%]



Obr. 9 Podíly jednotlivých technik (systémů) kombinované přepravy v rámci UIRR

Pozn.: Z důvodu zaokrouhlování se některé číselné údaje ve výše uvedených tabulkách mohou na posledním místě lišit.

Poznámka ke klíčovému slovu:

Kombinovaná doprava/přeprava = systém přepravy unifikovaných přepravních (intermodálních) jednotek, do kterých je naloženo zboží. Tyto přepravní jednotky jsou v rámci jedné přepravy přepravovány dopravními prostředky nejméně dvou oborů dopravy, přičemž překládka přepravních jednotek se provádí zpravidla v překladištích za použití speciálních překládacích mechanismů.

S pojmem kombinovaná doprava/přeprava se setkáváme poměrně často. Existuje celá řada definic pojmu kombinovaná doprava, které se mnohdy značně liší. V rámci technických norem (ČSN 269375) je kombinovaná doprava definována jako intermodální doprava, kdy hlavní část evropské trasy prochází po železnici, vnitrozemskou vodní cestou nebo na moři a jakákoli úvodní a/nebo závěrečná část, silniční svoz nebo odvoz, je co nejkratší. Kombinovanou dopravu lze obecně charakterizovat jako systém přepravy specifických unifikovaných přepravních (nákladových, přepravně-manipulačních, ložných, intermodálních) jednotek, do kterých je naloženo zboží. Tyto přepravní jednotky jsou v rámci jedné přepravy přepravovány dopravními prostředky nejméně dvou oborů dopravy, přičemž překládka přepravních jednotek se provádí zpravidla v překladištích za použití speciálních překládacích mechanismů.

Poněkud nejasně se vysvětluje rozdíl mezi kombinovanou a intermodální dopravou/přepravou. Podle mnoha užívaných definic prakticky žádný neexistuje nebo rozdíly jsou prakticky nepodstatné. Pojem „kombinovaná doprava“ se běžně užívá v Evropě a to ve všech důležitých jazycích (angličtina - combined transport, francouzština - transport combine, němčina - kombiniertes Verkehr). Toto označení odpovídá vlastnímu systému kombinované dopravy, při kterém se používá na přepravní trase kombinace různých oborů dopravy. Tomu odpovídají i názvy nejen mnoha evropských společností kombinované dopravy (např. Combiberia, Kombiverkehr, Crokombi, Kombi Dan, Hungarokombi, Ö-KOMBI, Polkombi, SWE-KOMBI), ale i českých společností (Bohemiakombi, Česká a slovenská kombinovaná doprava - INTRANS). V těchto jazycích se také zpravidla nerozlišuje pojem doprava a přeprava. Naproti tomu pojem „intermodální doprava“ (intermodal transport) se ve světě užívá většinou ve spojení s námořní dopravou. Uvádění tohoto pojmu zřejmě také souvisí s přebíráním anglických slov, kterému se mnohé jazyky většinou marně snaží bránit. V podmínkách ČR jako vnitrozemského státu a téměř výhradního využití železnice na tzv. „evropské trase“ se tedy jedná o kombinovanou dopravu. Určitým problémem je již označení „doprava“, neboť podle české terminologie se jedná ve většině případů o „přepravu“. Pojem „kombinovaná doprava“ je však zavedený a velice těžko se prosazuje používání přesnějšího pojmu „kombinovaná přeprava“. V tomto příspěvku je používán pojem „kombinovaná přeprava“.

Literatura:

- [1] Ročenky dopravy České republiky
- [2] Statistické ročenky UIC
- [3] Statistické ročenky a zprávy UIRR
- [4] NOVÁK, J. a kol. *Kombinovaná přeprava*. Praha; Pardubice: Institut Jana Pernera, 2010. 319 s. ISBN 978-80-8653-59-8