

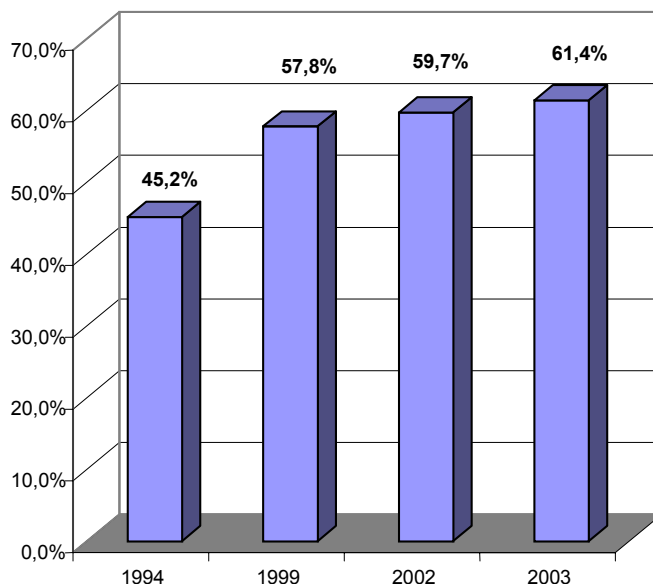
Význam železničních tranzitních koridorů v České republice pro růst objemu a kvality mezinárodní nákladní přepravy

Klíčová slova: železniční nákladní doprava, modernizace národních tranzitních koridorů.

Vliv modernizace železničních tranzitních koridorů na objem mezinárodní nákladní přepravy

Hospodářský a politický vývoj v Evropě za posledních 15 let, resp. mezi roky 1989 a 2004, zcela změnil úlohu železnice v dělbě přepravní práce, Českou republiku a České dráhy nevyjímaje. Především v oblasti nákladní dopravy. V rozhodujících přepravních relacích během nedávného období došlo k výraznému nárůstu podílu mezinárodní železniční dopravy na celkových přepravních výkonech. Činil-li ještě v roce 1994 u ČD tento podíl 45,2%, v roce 2004 už to je 61,4%! – viz graf č. 1.

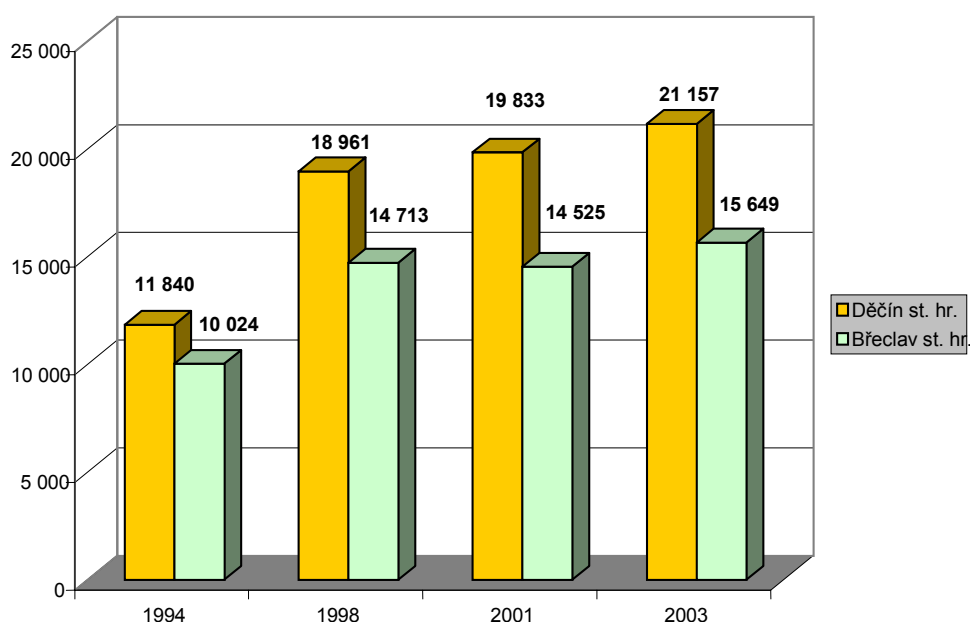
Vývoj podílu mezinárodní nákladní dopravy na celkové nákladní dopravě Českých drah v letech 1994 - 2003



Graf 1 Vývoj podílu mezinárodní nákladní dopravy na celkové nákladní dopravě Českých drah v letech 1994 – 2003

Mimořádně velký růst objemů mezinárodní železniční dopravy se projevil pochopitelně zejména na hlavních železničních tazích. Například na rozhodujícím železničním přechodu ČD/DB Děčín – Dresden vzrostl počet nákladních vlaků přes státní hranice za uvedených deset let z 11.840 na 21.157, tedy téměř na dvojnásobek!- viz Také na hlavním železničním přechodu ČD/ÖBB Břeclav – Wien stoupl za uvedené období počet vlaků přes česko-rakouskou hranici z 10.024 na 15.649, tedy o víc než polovinu – viz graf č. 2. Právě tyto dva železniční přechody nesou rozhodující objemy přepravy nejen mezi Českou republikou, Spolkovou republikou Německo a Rakouskem, ale také rozhodující objemy tranzitu mezi zeměmi Evropské unie a středo a východoevropskými zeměmi. Naproti tomu v uplynulém období došlo k výraznému poklesu objemu přepravy přes „klasické“ přechody Cheb a Horní Dvořiště, které – především s ohledem na zastaralost přístupových tratí u ČD, SRN i Rakouska byly v podstatě stranou zájmu přepravců, neboť jednokolejné tratě nebyly schopné zajistit požadovanou kvalitu přepravy.

Vývoj počtu odevzdaných a převzatých nákladních vlaků na vybraných železničních přechodech Děčín (DB/ČD) a Břeclav (ČD/ÖBB) 1. tranzitního koridoru v letech 1994 - 2003



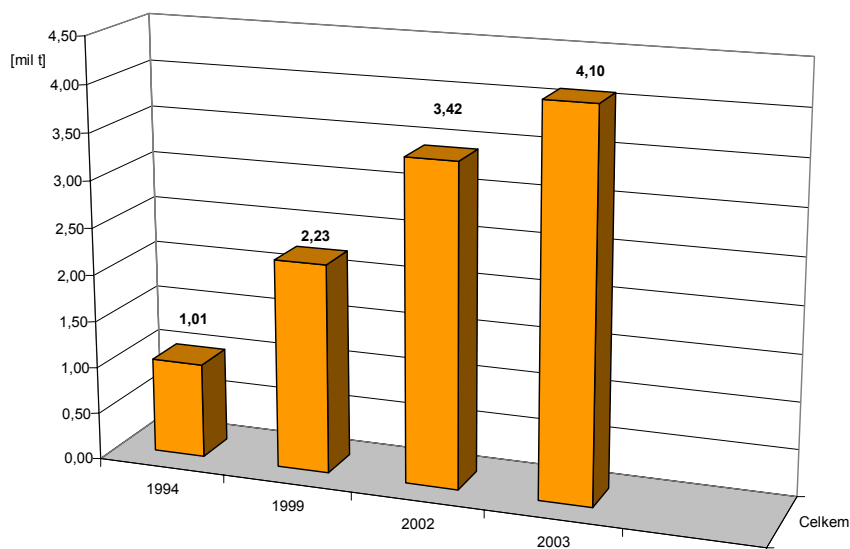
Graf 2 Vývoj počtu odevzdaných a převzatých nákladních vlaků na vybraných železničních přechodech

Postupné zvyšování propustnosti hlavních tranzitních tahů na síti ČD výstavbou koridorů umožnilo výrazný růst kombinované dopravy, především nedoprovázené přepravy ISO kontejnerů. Na nově vybudovaných kapacitách infrastruktury bylo možno dosáhnout postupně vysoké úrovně kvality provozu, která je nedílnou součástí logistických řetězců intramodálních přeprav.

Dosažené přepravní výsledky, odvedené v příslušné kvalitě, včetně obrovského růstu kombinované dopravy, zejména přepravy velkých ISO-kontejnerů – viz graf č. 3, by nebyly možné bez včasného a systémového přístupu k inovaci hlavní železniční infrastruktury České republiky v plném kontextu na budoucí přístup k Evropské unii. Výše uvedená čísla i vývojové trendy zejména v posledním desetiletí pak jednoznačně potvrdily plnou správnost rozhodnutí přijatých na počátku devadesátých let – modernizovat hlavní železniční koridory

Děčín – Břeclav a Petrovice u K. – Břeclav. Bez uvedených investic by vyšší zapojení železnice do mezinárodní přepravy, při obrovské konkurenci silniční dopravy, nebylo možné.

Vývoj přepravy ISO kontejnerů na síti ČD v letech 1994 - 2003 v mil [tun]



Graf 3 Vývoj přepravy ISO kontejnerů na síti ČD v letech 1994 - 2003 v mil [tun]

Předpoklad vývoje v železniční přepravě po vstupu České republiky do EU

K 1. 5. 2004 se předpokládá vstup České republiky do Evropské unie. V Evropě vznikne zcela nový hospodářský prostor, který bude bezpochyby zdrojem dalších kooperačních a vůbec obchodních vztahů. Objem dopravy jednoznačně vzroste. Česká republika již nebude jen sousedem dosavadního hospodářského prostoru dnešních zemí EU. Výrazně se posune k pomyslnému středu tohoto nového ekonomického teritoria. O několik let později – po předpokládaném rozšíření EU o další státy, zejména na jihovýchodě Evropy – bude tato centrální poloha ještě umocněna.

Má-li dojít k tolik potřebnému přesunu dalších nárůstu ze silniční na železniční dopravu v celoevropském měřítku, musí pokračovat modernizace hlavních dopravních koridorů i v České republice bez zbytečných prodlev. Přitom nová poloha ČR v novém ekonomickém prostoru ještě více podtrhuje význam české železniční infrastruktury pro další hospodářskou kooperaci uvnitř nového „EU“.

Význam modernizace tranzitních koridorů Praha – České Budějovice – Linz a Praha – Plzeň – Cheb - Nürnberg

Přínosy tranzitních koridorů Děčín – Břeclav a Petrovice u Karviné – Břeclav pro zprůchodnění pohybu zboží do a přes Českou republiku po kolejích jsou zjevné. Výrazně však naroste význam dalších dvou plánovaných koridorů (Děčín –) Praha – České Budějovice – Linz a (Petrovice u Karviné –) Praha - Cheb – Nürnberg. Právě tyto dva mimořádně

významné koridory železniční infrastruktury ke hranici se SRN a Rakouskem by měly přímo skokem zvýšit kapacitu a průchodnost české železniční sítě přímo k jádru EU a pro tranzitní dopravu z klasických zemí EU na sever a východ Evropy.

Z pohledu příštího desetiletí je těžko představitelná, či lépe řečeno vůbec nemyslitelná úloha české železnice – umocněná novou geografickou polohou blíže ke středu nové EU – vycházející z pouze existence dvou kapacitních přechodů Děčín a Břeclav. A mezi nimi téměř 1100 kilometrů hranic se SRN a Rakouskem bez jediného kvalitního železničního spojení odpovídajícího 21. století a očekávané výměně zboží v novém hospodářském prostoru.

Železniční koridory Praha – Č. Budějovice – Linz a Praha – Plzeň – Cheb – Nürnberg se musí stát rozhodujícími infrastrukturními stavbami Českých drah a celé České republiky v nejbližších letech. Jejich efekt bude mít celoevropský dopad a jednoznačně zlepší postavení železnice vůči silnici. Na rozdíl od koridorů Děčín – Břeclav a Petrovice u K. – Břeclav, kde se jednalo o modernizaci stávající dvoukolejné tratě, půjde nyní o rozhodující nápravu v oblasti železniční infrastruktury celé střední Evropy odkládanou po celou dobu existence tzv. „železné opony“. Kapacitní spojení železniční infrastruktury Nürnberg – Praha a Linz – Praha musí být pokud možno dvoukolejné a s rychlostí až 160 km/h. Půjde tedy o inovaci zásadního významu. Bez těchto dvou staveb si však budoucí úlohu české železniční sítě v novém EU lze jen těžko představit. Půjde o náročné stavby značných finančních rozměrů. Ale také jejich přínos bude značný. Nejen z našeho úhlu pohledu, ale i z hlediska celé Evropy, dojde ke zvýšení atraktivity železnice vůči silniční dopravě. Podcenění historického významu uvedených dvou železničních koridorů či jakýkoliv odklad zahájení jejich zásadní modernizace bude mít bezpochyby dopad na celé naše národní hospodářství a rozšiřování kooperací se zeměmi klasického jádra EU. Stejně tak opoždění této modernizace bude mít závažný dopad na průchodnost České republiky a její železniční sítě při předpokládaném účelném zapojení do výměny zboží mezi Ruskem, případně asijskými zeměmi a jihozápadní Evropou.

Literatura:

Statistika Českých drah, a.s.

V Praze, březen 2004

Lektoroval: Ing. Jiří Kloutvor, CSc.
GR ČD