



# Železniční nákladní doprava

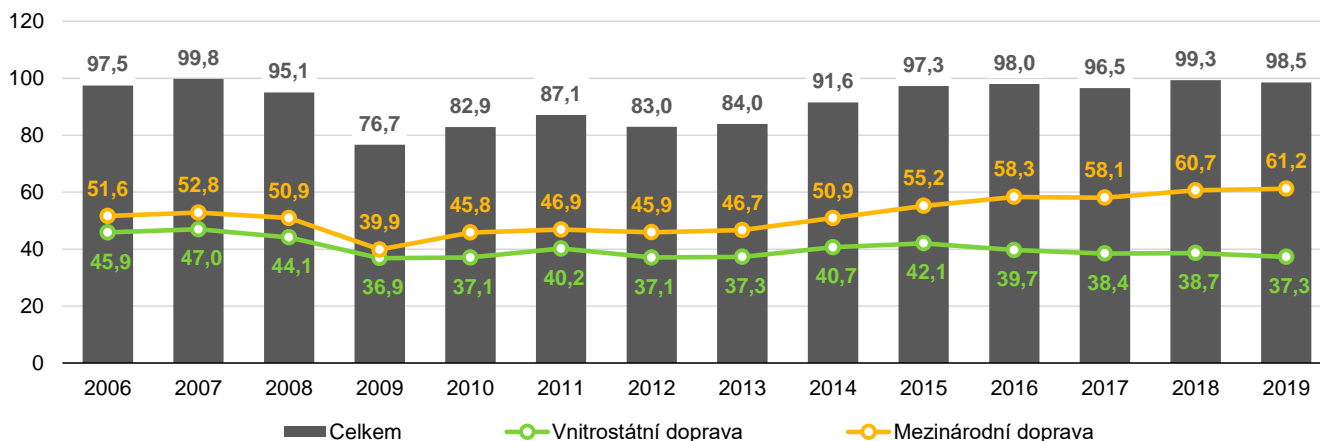
Duben 2020

## Přehled a výhled železniční nákladní dopravy v EU

### Železniční nákladní doprava v ČR

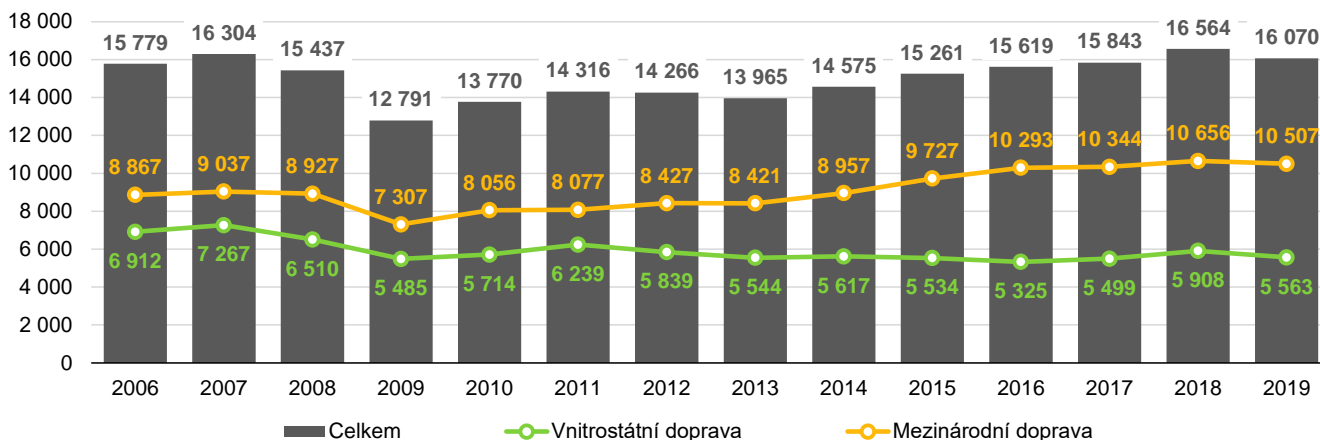
Železniční nákladní doprava v ČR poklesla poměrně výrazně v roce 2009 v důsledku celosvětové hospodářské krize. Od té doby přeprava věcí po železnici opět narostla, a to jak v hmotnostním vyjádření (milióny přepravených tun), tak v přepravních jednotkách (milióny tunokilometrů). Obdobně se vyvíjela i silniční nákladní doprava. Výrazný je pak v posledních zhruba pěti letech trend, kdy se mezinárodní nákladní doprava přesouvá ze silnice na železnici. Tedy, že kamionová doprava se soustředí hlavně na vnitrostátní dopravu a přeprava do zahraničí po silnici výrazně klesá (v období 2013-2018 o 46 %). Může za to více faktorů, jako konkurence ze strany východních kamionových dopravců, přísné podmínky a kontroly českých řidičů v západních zemích, ale i nedostatek řidičů v tuzemsku. Naopak železniční nákladní doprava vnitrostátní je v posledních letech mírně klesá a především poměrně výrazně roste mezinárodní nákladní doprava po železnici (v období 2013-2018 o 31 % v případě přepravených tun a o 25 % v případě tunokilometrů).

#### Železniční nákladní doprava - přeprava věcí v mil. tun



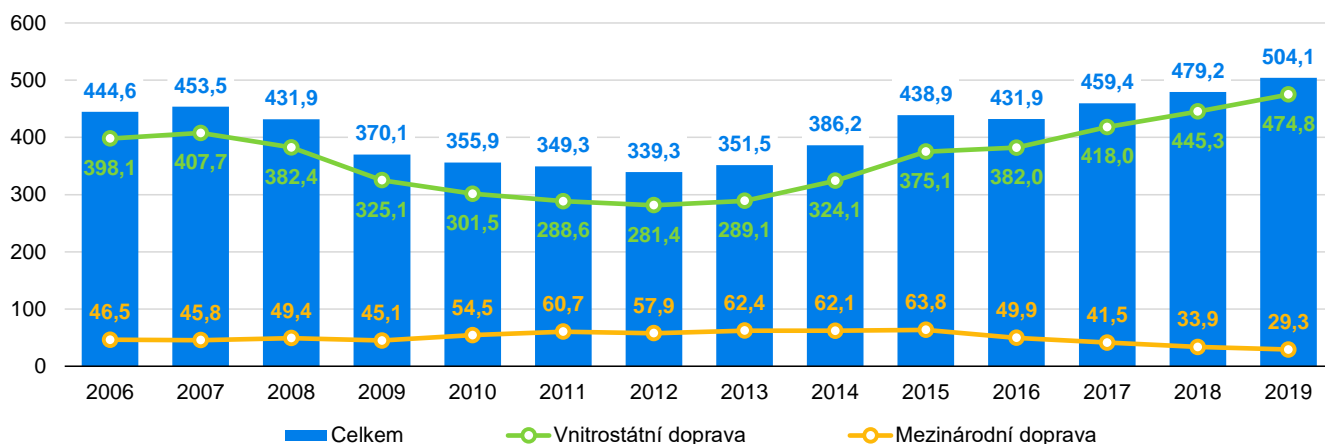
Zdroj: ČSÚ

#### Železniční nákladní doprava - přepravní výkony v mil. tkm



Zdroj: ČSÚ

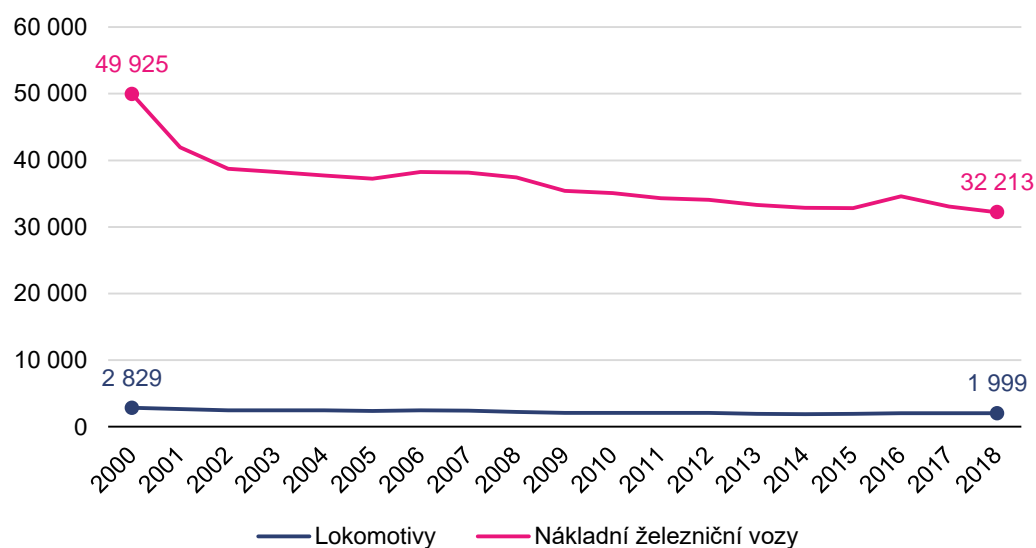
### Silniční nákladní doprava - přeprava věcí v mil. tun



Zdroj: ČSÚ

Zatímco železniční nákladní doprava v ČR v posledních letech roste, tak vozový park dlouhodobě mírně klesá. Za posledních deset let se počet nákladních železničních vozů (vagónů) registrovaných v ČR snížil o 5 tisíc na 32,2 tisíc.

### Dopravní park v ČR - železniční doprava (v kusech)



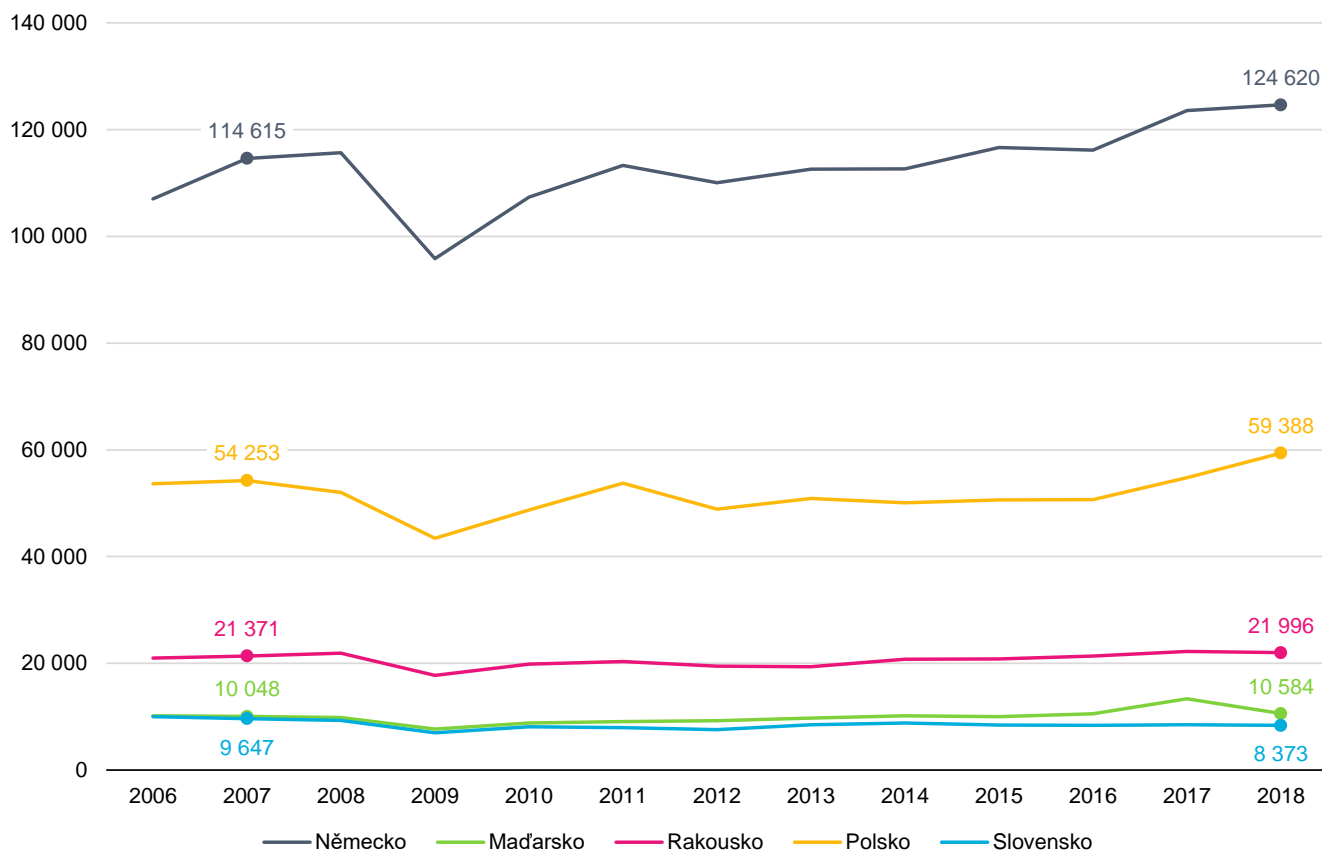
Zdroj: ČSÚ, k 31. prosinci; data za rok 2019 ještě nejsou k dispozici

## Železniční nákladní doprava ve vybraných zemích EU

Porovnatelnou statistiku o železniční nákladní dopravě v EU zveřejňuje Eurostat (ne za celou EU, ale jen za vybrané země). Ve většině zemí došlo k poklesu přepravních výkonů v roce 2009 po hospodářské krizi. V Německu, Polsku, Rakousku či Maďarsku však od té doby přepravní výkony vzrostly a překonaly předkrizovou úroveň. Na Slovensku se přepravní výkony na úroveň let 2006-2008 zatím nedostaly.

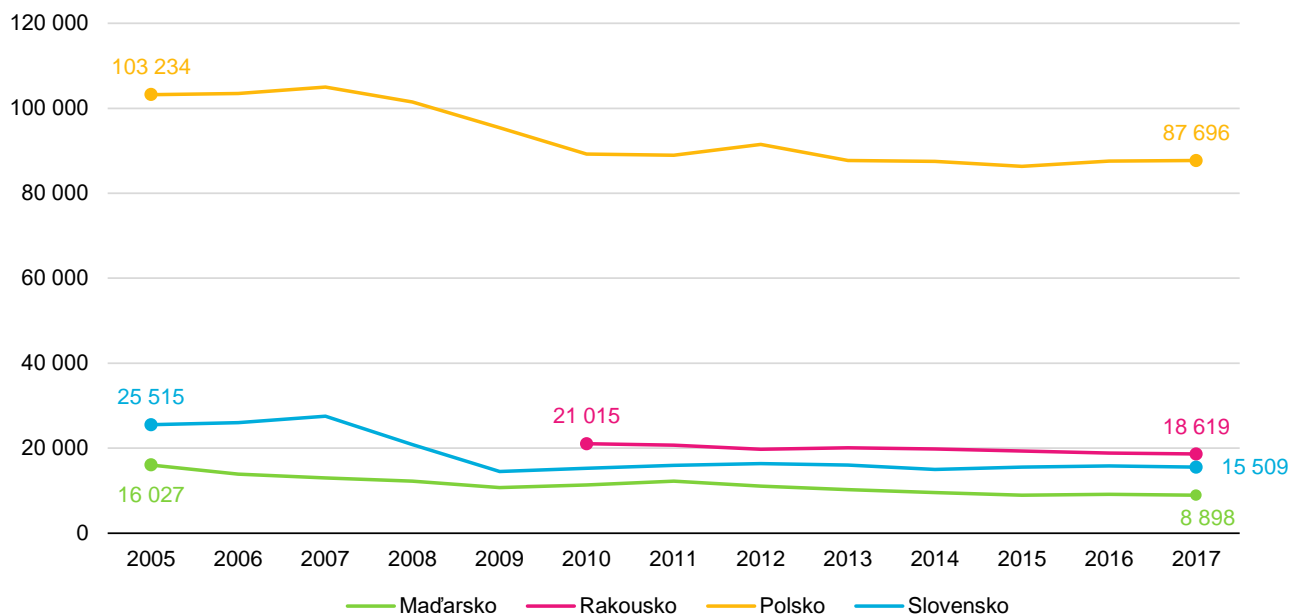
Naopak počet železničních nákladních vagónů ve sledovaných zemích dlouhodobě klesá.

Železniční nákladní doprava ve vybraných zemích EU - přepravní výkony v mil. tkm



Zdroj: Eurostat

Počet vagonů nákladní dopavy v zemích EU



Zdroj: Eurostat; data za Německo jsou k dispozici jen za rok 2015, kdy jich bylo v provozu 141 143.

## Budoucnost železniční nákladní dopravy v EU

Na úrovni EU je stále platná **Bílá kniha EU o dopravě** z března 2011. V ní je zakotven cíl snížit emise skleníkových plynů z dopravy do roku 2030 o 20 % proti roku 2008 a o 60 % do roku 2050 v porovnání s rokem 1990. Jedním z hlavních cílů je více využívat multimodální dopravu a v jejím rámci zejména železniční nákladní dopravu (na dlouhé, ale i na střední vzdálenosti). Konkrétním cílem dokumentu je do roku 2030 převést 30 % silniční přepravy nákladu nad vzdálenost 300 km na jiné druhy dopravy (železnice/loďní doprava), do roku 2050 by to mělo být více než 50 %.

Podpora multimodální dopravy je i jednou z hlavních součástí aktuální **Evropské zelené dohody** (European Green Deal). Podle ní by se emise z dopravy v EU měly snížit o 90%, aby mohlo být v roce 2050 dosaženo uhlíkové neutrality. Výslovně je uvědomeno, že velká část ze silniční nákladní dopravy, jež nyní tvoří 75 % nákladní přepravy, se má převést na železnici nebo loďní dopravu. K tomu má Evropská komise představit v letošním roce Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a v roce 2021 navrhne opatření, jež kapacitu na železnici zvýší. Zároveň by podle zelené dohody měla cena za dopravu odrážet dopady na životní prostředí a zdraví, což by v konečném důsledku mělo zdražit fosilní druhy dopravy (a zvýhodnit např. elektrifikované železniční koridory).

### Zelená dohoda pro Evropu: Udržitelná mobilita

Evropa musí dále a rychleji snižovat emise z dopravy.



Zdroj: [Evropská komise](#), prosinec 2019

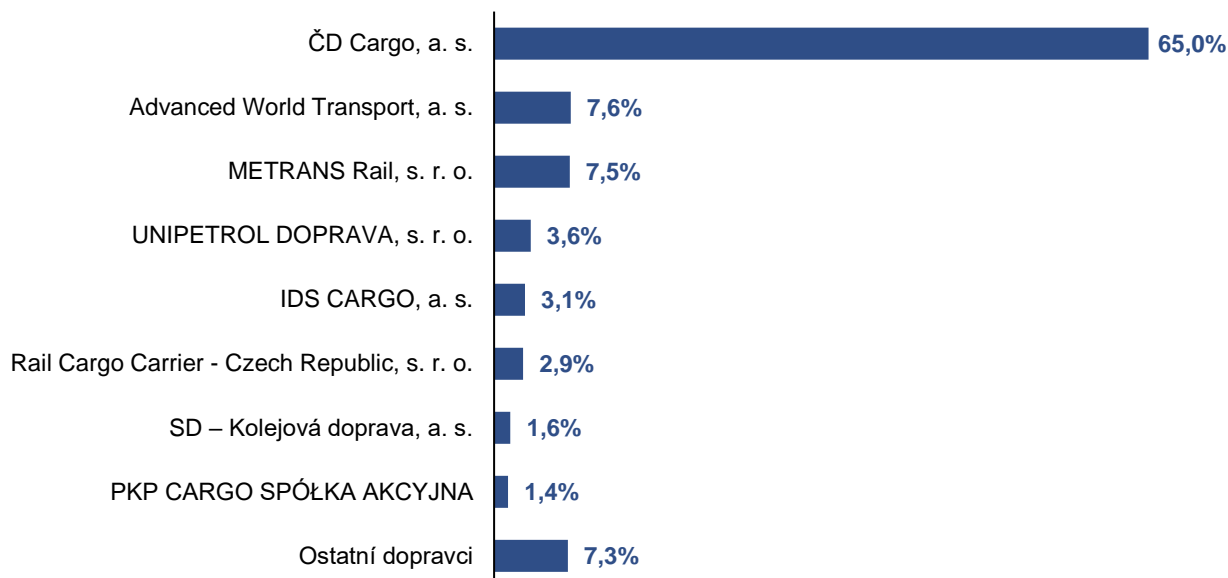
V rámci ČR je platná **Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050**. Ta vychází z Bílé knihy EU o dopravě a obdobně je jejím cílem mj. podpora multimodální a železniční dopravy. Naopak omezení pro železniční nákladní dopravu podle dokumentu nyní pramení z rychlé osobní dopravy (je nutné časté předjíždění, což nákladní dopravu zpomaluje a zvyšuje její energetickou náročnost), tak z dopravy příměstské (krátký interval mezi spoji). To by měly podle dokumentu řešit tzv. nákladní koridory, jejichž realizace by měla zajistit pro nákladní dopravu dostatečnou kapacitu.

I další země EU mají svůj plán, jak podpořit železniční dopravu. Výrazné investice do železniční sítě ohlásilo nedávno **Německo**. Desetiletý plán modernizace tamní sítě počítá s náklady ve výši 86 miliard eur (v přepočtu 2,2 bilionu korun). Spolkový ministr dopravy Andreas Scheuer označil záměr za největší program modernizace železniční infrastruktury v historii země. Plán je součástí Německa v boji proti změnám klimatu a za cíl si dává „vytvořit moderní železniční síť s menšími zpožděními, větší spolehlivostí, efektivností, která přepraví více cestujících a nákladu“. Více [zde](#) (v němčině).

## Největší hráči v železniční nákladní dopravě v ČR a EU

Údaje o podílu na trhu v železniční nákladní dopravě, tedy na výkonech nákladní dopravy, lze získat z výroční zprávy tuzemské Správy železnic (dříve se jmenovala Správa železniční dopravní cesty). Podle ní byly podíly na trhu v roce 2018 následující:

### Procentní podíl dopravců na výkonech nákladní dopravy v ČR v roce 2018 (v hrubých tkm)



Zdroj: Výroční zpráva SŽDC 2018; Advanced World Transport byla loni přejmenována na PKP Cargo International

Následující tabulka pak ukazuje vybrané<sup>1</sup> velké zahraniční železniční dopravce a počet jejich vagónů, který uvádějí na svých internetových stránkách nebo ve výročních zprávách.

<sup>1</sup> Společnosti, u nichž byla dohledatelná data za počet vagónů

## Vybrané zahraniční společnosti poskytující železniční nákladní dopravy včetně pronájmů vagonů

Země	Název firmy	Služby	Pronájem vagonů	Počet nákladních železničních vozů
Německo	DB Cargo AG	Nákladní železniční doprava	Ano	82 895 (vlastní, na leasing, pronajaté)
Německo	VTG Aktiengesellschaft	Železniční nákladní doprava v celé Evropě, pronájem vagonů	Ano	Přes 94 000
Rakousko	Rail Cargo Group (součást ÖBB Group)	Nákladní železniční doprava	Ano	25 698
Rakousko	OST-West Logistik GmbH	Nákladní železniční doprava	Ano	6 770 (z toho 2 161 vlastních)
Švýcarsko	SBB Cargo AG	Nákladní železniční doprava	Ano	5 324
Polsko	PKP CARGO Group	Nákladní železniční doprava	Ano	67 000
Polsko	DB Cargo Polska S.A.	Nákladní železniční doprava	Ano	2 860
Slovensko	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.	Nákladní železniční doprava	Ano	1 633 vlastních vozů a pronájem 8 200 vozů od AAE Wagon, a.s.)
Belgie	Lineas	Nákladní doprava	Ano	7 000
Itálie	MERCITALIA Rail	Nákladní železniční doprava	Ano	13 000

Zdroj: Internetové stránky, výroční zprávy společností

**Radek Novák**

+420 956 718 015, [radeknovak@csas.cz](mailto:radeknovak@csas.cz)

Ekonomické a strategické analýzy