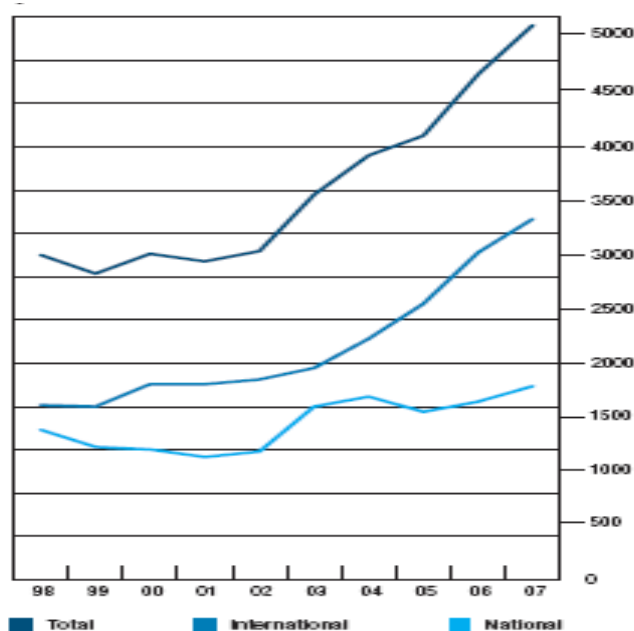


ANALÝZA STAVU TERMINÁLOV KOMBINOVANEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU

Vladimír Klapita – Ľubica Fraňová

Úvod

Kombinovaná doprava v Európe zaznamenala za ostatné roky výrazný nárast výkonov. Za posledný rok (rok 2007) narástli výkony v počte prepravených TEU oproti roku predchádzajúcemu takmer o 10% a za posledných päť rokov o cca 60%. Vývoj výkonov nesprevádzanej kombinovanej dopravy v tis. TEU je uvedený na obr. 1.



Obr. 1. Vývoj nesprevádzanej kombinovanej dopravy v Európe (v tis. TEU) - zdroj UIRR

Na uvedenom stúpajúcom trende výkonov má svoj podiel i kombinovaná doprava na Slovensku, kde je trend nárastu takmer totožný s priemerom krajín EÚ. Vzhľadom na dlhodobý a pomerne značný nárast prepravných výkonov v kombinovanej doprave, ako aj na optimistické prognózy v tomto segmente prepravného trhu dochádza k modernizácii jestvujúcich terminálov kombinovanej dopravy (TKD), resp. k výstavbe terminálov nových. Na Slovensku len za posledné dva roky došlo k značnej rekonštrukcii takmer všetkých funkčných TKD. Kým v roku 2006 boli niektoré veľké TKD v značnej recesii a uvažovalo sa s ich zrušením, dnes tieto terminály investujú nemalé finančné prostriedky do inovácie svojej technickej základne. Stav sa mení tak rýchlo, že údaje týkajúce sa internej infraštruktúry TKD uvádzané v štatistikách ku 31.12. 2007 už v mnohých prípadoch neplatia. V nasledujúcej analýze stavu TKD na Slovensku boli použité najnovšie údaje (september 2008).

Terminál kombinovanej dopravy Bratislava ÚNS

Terminál kombinovanej dopravy bol uvedený do prevádzky v roku 1978. Prevádzkovateľom TKD je Slovenská kombinovaná doprava Intrans, a.s.

Celková plocha TKD sa rekonštrukčnými úpravami zvýšila na 49950 m². Terminál je vybavený portálovým mostovým koľajovým žeriavom (UN 32) s nosnosťou 32 ton a dĺžkou koľajovej dráhy 230 m. Pôvodne používaný bočný vysokozdvíhací voz nahradili dva žeriavové vozy s výložníkovým ramenom typu Kalmar, každý s nosnosťou 45 ton. Užitočná dĺžka manipulačných koľají bola upravená, takže v súčasnosti má TKD tri manipulačné koľaje, každú s dĺžkou 300 m. Všetky používané prekladacie zariadenia umožňujú manipuláciu s bežne používanými kontajnermi, t. j. ISO 1C až ISO 1A, vrátane 45' kontajnerov ako aj manipuláciu s výmennými nadstavbami, resp. cestnými návesmi špeciálnej konštrukcie. Na manipulačnej koľaji č. 403 je vybudovaná čelná nájazdová rampa, umožňujúca horizontálnu nakládku cestných súprav na špeciálne železničné vozne (systém Ro-La). Celková kapacita úložných plôch bola rozšírená na 15000 m², z toho cca 11000 m² je mimo dosahu portálového mostového žeriava.

V roku 2007 bolo v TKD spracovaných 80 000 nákladových jednotiek kombinovanej dopravy (NJKD). V súčasnosti sa v termináli spracúvajú 2 až 3 páry vlakov denne.



Obr. 2. Terminál kombinovanej dopravy Bratislava ÚNS

Terminál kombinovanej dopravy Bratislava - Pálenisko

Prevádzkovateľom TKD je spoločnosť Slovenské plavby a prístavy, a. s. Bratislava. TKD Bratislava – Pálenisko, tiež označovaný ako TKD Bratislava – prístav môže vzhľadom na svoju polohu zatiaľ ako jediný na Slovensku vykonávať okrem prekládok typu železničná doprava - cestná doprava i prekládky typu železničná doprava (resp. cestná doprava) – vodná doprava.

Celková plocha TKD je 15000 m², z čoho úložné plochy zaberajú cca 12700 m², resp. 8 600 m² v dosahu žeriava. V TKD sú štyri manipulačné koľaje (3 x 288 m, 1 x 332 m), pričom tri s dĺžkou 288 m sú v dosahu dráhy žeriava. TKD je vybavené dvoma portálovými mostovými koľajovými žeriavmi (typ KSB) s nosnosťou 32 a 20 ton a štyrmi žeriavovými vozmi s výložníkovým ramenom. Dva žeriavové vozy sú od firmy LUNA s nosnosťami 40 a 42 ton, a dva sú od firmy Kalmar, každý s nosnosťou 42 ton.

V roku 2007 sa v TKD spracovalo 26 000 NJKD (kontajnerov ISO 1C a ISO 1A) čo v prepočte predstavuje 41 000 TEU. V súčasnosti sa tu spracúva jeden pár vlakov denne, resp. ďalšie vlaky podľa potreby.

Terminál kombinovanej dopravy Žilina

Prevádzkovateľom TKD Žilina je Slovenská kombinovaná doprava Intrans, a.s. Tento terminál prešiel za ostatné roky asi najväčšími zmenami. Pokiaľ v roku 2005 bola prevádzka TKD vzhľadom na nedostatok záťaže značne obmedzená v priebehu roku 2006 dochádza k prudkému nárastu výkonov v súvislosti s nábehom výroby v automobilke KIA Motors Slovakia, a.s. Reakciou na zvýšené prepravné požiadavky bola okamžitá rekonštrukcia internej infraštruktúry terminálu.

Terminál bol rozšírený a predĺžený, takže v súčasnosti disponuje celkovou plochou až 24500 m². Rekonštrukčné práce súvisiace so zvýšením kapacity terminálu a obnovou jeho technickej základne neustále prebiehajú. Skladovacia kapacita terminálu vzrástla na 1500 TEU. Koncom minulého roku došlo k úprave manipulačných koľají, takže terminál teraz disponuje dvoma prekládkovými koľajami s dĺžkami 430 m a 330 m, čo umožňuje naraz spracovať celý vlak rozdelený na dve časti. Na dočasné deponovanie vozňov slúži tretia deponovacia koľaj s dĺžkou 450 m. Na ložné operácie slúžia dva čelné žeriavové vozy s výložníkovým ramenom od firmy Kalmar s nosnosťami 45 ton, ktoré nahradili pôvodne používané bočné vysokozdvížne vozy. Tieto zariadenia umožňujú ukladať kontajnery v TKD až do troch radov za sebou a stohovať ich do piatich vrstiev, vzhľadom na vnútornú technológiu sa však ukladajú „len“ do štyroch vrstiev. Žeriavové vozy vzhľadom na svoju nosnosť a vyloženie dokážu vykonávať ložné operácie z druhej (vzdialenejšej) koľaje, takže v termináli nemusia byť jednotlivé časti vlaku prestavované, t.j. vykladá a nakladá sa celý vlak naraz.



Obr. 2. Terminál kombinovanej dopravy Žilina

Prekládková výkonnosť TKD Žilina predstavovala v roku 2007 v prepočte 104 000 TEU (kontajnery ISO 1C, ISO 1A a 45' kontajnery), čo je cca 100 krát viac ako sa tu prekladalo pred štyrmi rokmi. V súčasnosti sa v TKD Žilina spracúva až 15 párov vlakov týždenne, pričom značná časť zásielok je pre automobilku KIA a jej subdodávateľov. Vzhľadom na pokračujúci nárast prepravných výkonov sú pripravené v tomto TKD ďalšie rekonštrukcie týkajúce sa najmä jeho rozšírenia a s tým súvisiaceho zvýšenia kapacity skladovacích plôch.

Terminál kombinovanej dopravy Košice

TKD Košice je umiestnený v železničnej stanici Košice, kde tvorí samostatný obvod. Terminál bol do prevádzky uvedený v roku 1978 a jeho prevádzkovateľom je Slovenská kombinovaná doprava Intrans, a.s.

Celková plocha TKD je 17800 m², pričom plocha určená na skladovanie NJKD má rozlohu 7500 m². V TKD sú dve prekládkové koľaje, každá s užitočnou dĺžkou 350 m. Pôvodne používané portálové mostové žeriavmi na pneumatikách (typ PD) boli nahradené

dvoma bočnými vysokozdvížnými vozmi (typ BP) s nosnosťou 30 ton. V TKD Košice bolo v roku 2007 preložených 43690 NJKD a v súčasnosti sa tu spracovávajú len jednotlivé zásielky kombinovanej dopravy podľa potreby a nie ucelený vlak.

Terminál kombinovanej dopravy Dobrá

TKD Dobrá (pri Čiernej nad Tisou) je vo vlastníctve Železničnej spoločnosti Cargo, a.s. Tento terminál je dôležitý vzhľadom na svoju geografickú polohu, t. j. situovaním na trase medzinárodnej kombinovanej dopravy medzi krajinami EÚ a východom, a špecifický pretože sa tu stretávajú dva rôzne koľajové rozchody.

Celková plocha TKD je 180750 m². Terminál je vybavený dvoma portálovými mostovými koľajovými žeriavmi s nosnosťou 50 ton ktorých koľajová dráha je dlhá 460 m a žeriavovým vozom s výložníkovým ramenom od firmy LUNA, typ RSL-45-CT. Teoretická výkonnosť terminálu je 255500 TEU za rok. Celková skladovacia kapacita terminálu je 1630 TEU, z toho v dosahu žeriavov možno skladovať 580 TEU. Pod dráhou žeriavov sú dve koľaje normálneho rozchodu s dĺžkami 570 m a 565 m a dve koľaje širokého rozchodu s dĺžkami 593m a 588m čo umožňuje priame prekládky NJKD medzi vozňami širokého rozchodu a vozňami normálneho rozchodu. V TKD je aj koľaj určená pre nakládku a vykládku cestných súprav v systéme Ro-La v dĺžke 450 m. Komplex krytých skladov sa rozkladá na ploche 2400 m².

Terminál kombinovanej dopravy Dunajská Streda

Terminál kombinovanej dopravy v Dunajskej Strede patrí spoločnosti Metrans Danubia, a. s. TKD a bol uvedený do prevádzky v októbri 1999. Terminál je strategicky lokalizovaný na Slovensko – Maďarských hraniciach v trojuholníku medzi Bratislavou, Budapešťou a Viedňou.

Vzhľadom na narastajúce požiadavky na prepravu narástli i požiadavky na výkonnosť terminálu a preto v blízkosti pôvodného TKD vznikol nový terminál vyhovujúci zvýšeným prepravným nárokom. Nový terminál sa rozkladá na ploche 120000 m² a svoju prevádzku začal 1.1. 2007. V súčasnosti je novo vybudovaný TKD Dunajská Streda vybavený dvoma portálovými mostovými koľajovými žeriavmi od firmy Kunc s nosnosťou 36 ton a žeriavovými vozmi s výložníkovým ramenom, ktoré pracovali v pôvodnom termináli. Do budúcnosti sa však počíta len s dvoma žeriavovými vozmi (s nosnosťou 45 ton). Pod žeriavmi je šesť manipulačných koľají s dĺžkou 650 m. Pre skladovanie NJKD je určená plocha s rozlohou až 100000 m².

Hoci všetky uvedené TKD patria súkromným spoločnostiam sú otvorené pre všetkých potenciálnych zákazníkov požadujúcich služby v oblasti kombinovanej dopravy.



Obr. 3. Nový TKD v Dunajskej Strede

Neverejné TKD

Na Slovensku sú v prevádzke okrem uvedených aj ďalšie TKD, resp. kontajnerové prekladiská ktoré sú však neverejné, t.j. slúžia výhradne potrebám jedného konkrétneho podniku. Medzi takéto terminály (prekladiská) patrí napr. TKD Sládkovičovo ktorý sa

nachádza v priestoroch Cukrovaru a je špeciálne zameraný len na obsluhu firmy Samsung v Galante. Ďalšími sú TKD umiestnený v areály podniku KIA Motors v Tepličke pri Žiline, TKD vo Veľkej Ide a pod.

Záver

Z uvedenej analýzy vyplýva, že na Slovensku je v súčasnosti funkčných viacero TKD, z ktorých však len šesť je otvorených pre verejnosť. Ide o TKD Bratislava UNS, Bratislava – Pálenisko, Žilina, Košice, Dobrá a Dunajská Streda. Tento počet je vzhľadom prepravný potenciál a veľkosť Slovenska postačujúci. Vyhovujúce je aj ich technické vybavenie, v každom z týchto terminálov možno okrem kontajnerov prekladať aj výmenné nadstavby, resp. cestné návěsy špeciálnej konštrukcie vertikálnym spôsobom. Niektoré z nich sú vybavené i rampami na horizontálnu nakládku cestných súprav (systém RoLa).

Interné potreby niektorých veľkých podnikov prevádzkujúcich kombinovanú dopravu pokrývajú ich vlastné (podnikové) terminály. Tieto však nie sú otvorené pre verejnosť, sú určené len pre potreby konkrétneho podniku (napr. Samsung, KIA a pod.) a iní zákazníci s ich službami nemôžu počítať.

Ďalšie štyri terminály na území Slovenska sú z rôznych dôvodov mimo prevádzky (Ružomberok, Trstená, Čierna nad Tisou a Nové Zámky) a s ich spustením do prevádzky nemožno v blízkej budúcnosti počítať.

Je na škodu rozvoja kombinovanej dopravy na Slovensku, že štát žiadnym spôsobom nepodporuje činnosť ani jedného z uvedených „verejných“ terminálov, ale uvažuje o výstavbe terminálov nových. Podpora sa dostáva len niektorým TKD z kategórie „podnikových“. Tiež je otázne či sa na prepravnom trhu kombinovanej dopravy nájde ešte dostatok záťaže pre ďalšie vládou novonavrhované TKD.

Príspevok bol spracovaný v rámci grantového projektu VEGA č. 1/0595/08, riešeného na Katedre železničnej dopravy fakulty PEDaS Žilinskej univerzity pod názvom Systémové opatrenia štátu na podporu rozvoja intermodálnej prepravy v podmienkach SR.

doc. Ing. Vladimír Klapita, PhD.

Katedra železničnej dopravy
Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov
Žilinská univerzita v Žiline
Univerzitná 8215/1
010 26 Žilina
e-mail: vladimir.klapita@fpedas.uniza.sk

Ing. Ľubica Fraňová

Slovenská kombinovaná doprava Intrans, a.s.
Žilina

Recenzent: Ing. Ján Ližbetin, PhD., Žilinská univerzita v Žiline