

ANALÝZA SÚČASNÉHO STAVU ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V SÚVISLOSTI S ROZVOJOM KOMBINOVANEJ DOPRAVY

ANALYSIS OF THE PRESENT SITUATION OF THE RAILWAY TRANSPORT IN THE CONNECTION WITH COMBINED TRANSPORT DEVELOPMENT

Zuzana Lokšová¹

Anotácia: Príspevok je venovaný problémom rozvoja kombinovanej dopravy na Slovensku.

Kľúčové slová: železničná doprava, kombinovaná doprava, terminály kombinovanej dopravy, logistické centrá nákladnej dopravy

1. ÚVOD

Železničná doprava predstavuje v súčasnosti druh dopravy, ktorý je v mnohých prípadoch nielen efektívnym, ale najmä systémom environmentálne vyhovujúcim. Od roku 1970 sa sektor dopravy a prepravy po koľajniciach napríklad v krajinách EÚ viac ako zdvojnásobil, pričom počet prepravených ľudí sa zvýšil o viac ako 145 % a množstvo prepraveného tovaru sa zvýšilo o viac ako 185 %.

2. SÚČASNÝ STAV ROZVOJA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V EÚ

Výhody železničnej dopravy spočívajú v tom, že dokáže prepraviť veľké objemy tovaru na veľké vzdialenosti relatívne rýchlo s nákladmi, ktoré sú oproti cestnej doprave nižšie päťnásobne a v porovnaní s leteckou prepravou predstavujú náklady nižšie až o pätnásťnásobok. Tieto náklady sú spôsobené mnohými faktormi, pričom najvýznamnejší predstavuje energetická efektívnosť, ktorá je pri železničnej doprave v priemere dva až päťkrát vyššia ako pri cestnej, lodnej alebo leteckej doprave.

V súčasnosti sa záujem verejnosti orientuje vo veľkej miere aj na životné prostredie a preto si treba všímať aj externé náklady súvisiace s dopravou, ako napr. dopravné nehody, zápchy, hluk, klimatické zmeny, znečistenie ovzdušia a ďalšie. Spomínané externé náklady v cestnej doprave prevyšujú viac ako 40 násobne a v leteckej viac ako 7 násobne externé náklady v železničnej doprave. V porovnaní s cestnou alebo leteckou dopravou je železničná doprava viac šetrná k životnému prostrediu, pretože produkuje menšie množstvo emisií. V železničnej doprave sú tiež niekoľkonásobne nižšie náklady na prepravenú tonu na obnovu zasiahnutého životného prostredia, ako pri cestnej doprave. Z celkových nákladov na redukciu škodlivého vplyvu emisií z dopravy na životné prostredie pripadá na železničnú dopravu len 8 percent.

¹Ing. Zuzana Lokšová, PhD., Katedra cestnej a mestskej dopravy, Fakulta PEDaS, Žilinská univerzita v Žiline, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika, Tel.: 00421-41-513 3522, e-mail: Zuzana.Loksova@fpedas.uniza.sk

Opatrenia Európskej únie na zníženie objemu emisií v dopravnom sektore

Najhlavnejšou z emisií, ktorá patrí medzi skleníkové plyny spôsobujúce otepľovanie planéty je CO₂. Sektor dopravy sa podieľa približne jednou štvrtinou z celkového množstva emisií CO₂. V snahe znížiť objem emisií urobila Európska únia v polovici decembra minulého roka rozhodný krok na presunutie čo najväčšieho množstva tovaru z ciest na železnice. Prijala návrh opatrení, ktoré v spolupráci s členskými krajinami umožnia vytvoriť medzinárodné železničné koridory vhodné na efektívnu a ekologickú prepravu tovaru v únii.

Do roku 2020 chce Brusel zvýšiť podiel železničnej dopravy na celkovej preprave tovaru aspoň na 25 %.

Tab. 1: Krajiny s najväčšou prepravou tovaru po železnici na svete

| Krajiny s najväčšou prepravou tovaru po železnici na svete (v tonokilometroch na obyvateľa) | |
|---|--------|
| Rusko | 12 599 |
| Kanada | 10 517 |
| USA | 9 165 |
| Austrália | 2 308 |
| Čína | 1 803 |
| Nemecko | 1 060 |
| Európska únia | 782 |

3. ANALÝZA ŽELEZNIČNEJ SPOLOČNOSTI CARGO SLOVAKIA, A.S.

Štátom kontrolovaná Železničná spoločnosť Cargo Slovakia dosiahla ešte za prvý polrok 2008 zisk vo výške takmer 15 miliónov eur, čo je o 19 miliónov eur lepší výsledok hospodárenia, ako predpokladal plán. Rozdiel medzi skutočnosťou a plánom na prvý polrok 2008 pozitívne ovplyvnili vyššie prevádzkové výnosy, nižšie prevádzkové náklady a vyšší zisk z finančných operácií.

Na hospodárenie spoločnosti vplývali kladne tiež vyššie tržby z prepravy, aktivácia materiálu a hmotného majetku i ostatné prevádzkové výnosy a zároveň nižšie čerpanie ostatných prevádzkových nákladov a dodávateľských služieb. Na druhej strane sa negatívne vyvíjali náklady spojené so spotrebou materiálu a predovšetkým nafty, ktorá v prvom polroku ešte zaznamenávala prudký cenový vzostup.

V druhom polroku sa už začali prejavovať dôsledky globálnej hospodárskej krízy. Slovenská železničná preprava ju pocítila takmer okamžite. Veď až 70 % prepraveného tovaru na železnici tvoria hromadné substráty (železná ruda, uhlie, kovy, stavebniny a ropné produkty) a viac ako tri pätiny prepravy sa viažu na hutníctvo. A práve v týchto odvetviach sa dôsledky krízy začali prejavovať veľmi rýchlo.

Kľúčové pre rozvoj železničnej nákladnej dopravy v Slovenskej republike je zníženie nákladov súvisiacich so spoplatňovaním železničnej dopravnej cesty. Okrem zníženia poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry je dôležité i definovanie smerovania ZSSK CARGO na stredo európskom trhu.

Trendom budúcnosti v preprave, po zohľadnení všetkých nárokov na dopravu, sa stáva kombinovaná doprava ako súčasť intermodálnej prepravy. Tento systém prepravy kladie nosný dôraz práve na využívanie železničnej dopravy a je doplnený o pozitíva ostatných druhov dopravy. Kombinuje výhody flexibility a rýchleho premiestnenia tovaru s primeranou

energetickou náročnosťou dopravy, vyzdvihuje ekologický rozmer dopravy, minimalizuje zásahy dopravy na životné prostredie a spoločnosť zaťažuje racionálnymi ekologickými nákladmi. Nepopierateľnou výhodou kombinovanej dopravy je možnosť zapojenia do uceleného logistického reťazca s využitím nákladových jednotiek kombinovanej dopravy a s dodaním tovaru „z domu do domu“. Keďže preprava v nákladových jednotkách sa uskutočňuje bez manipulácie s tovarom, existuje tu menšie riziko jeho straty, alebo poškodenia a celý prepravný proces sa urýchľuje.

Efektívne využívanie intermodálnej prepravy vychádza z dvoch základných podmienok fungovania na dopravnom trhu, a to z cenovej úrovne, v tomto prípade priamej cestnej nákladnej, železničnej a vnútrozemskej vodnej dopravy, a úrovne dopravnej infraštruktúry, ktorá podmieňuje kvalitu prepravy. Infraštruktúru tvoria železničné trate, terminály kombinovanej dopravy a technické prostriedky, t. j. intermodálne prepravné jednotky buď ako kontajnery, alebo výmenné nadstavby na cestné vozidlá a manipulovateľné cestné návesy, prepravované na železničných vozňoch alebo plavidlách, manipulačné zariadenia na ich prekládku a cestné súpavy na ich zvoz a rozvoz do a z terminálov.

4. INTERMODÁLNA PREPRAVA NA SLOVENSKU

Na Slovensku je v súčasnosti funkčných viacero terminálov kombinovanej dopravy (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 na 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 návesy špeciálnej konštrukcie vertikálnym spôsobom. Niektoré z nich sú vybavené i rampami na horizontálnu nakládku cestných súprav (systém RoLa).

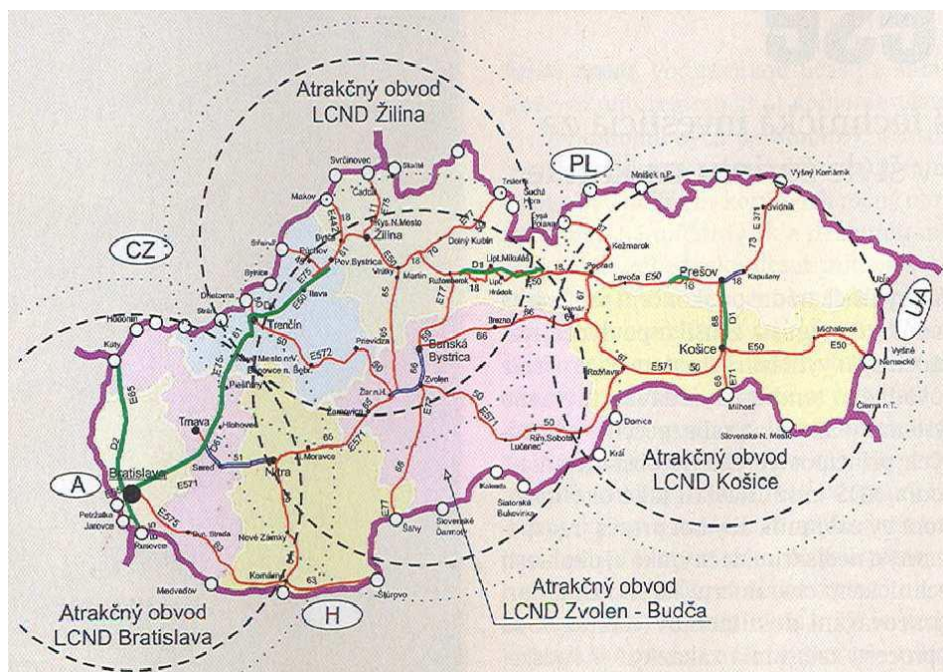


Obr. 1: Prekládka návesu na špeciálny vagón

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. Medzi takéto terminály (prekladiská) patrí napr. TKD Sládkovičovo, ktorý je špeciálne zameraný len na obsluhu firmy Samsung v Galante. Ďalšími sú TKD umiestnené v areáli podniku KIA Motors v Tepličke pri Žiline, TKD vo Veľkej Ide a pod.

Ďalšie štyri terminály na území Slovenska (Ružomberok, Trstená, Čierna nad Tisou a Nové Zámky) sú z rôznych dôvodov mimo prevádzky.

Pre rozvoj kombinovanej dopravy na Slovensku sú potrebné logistické centra nákladnej dopravy (LCND), ktoré budú cez terminály kombinovanej dopravy ako súčasť intermodálnych preprav zabezpečovať prepravu tovarov i do priemyselných parkov.



Obr. 2: Pokrytie územia SR ťažiskovými LCND

V súčasnosti podiel intermodálnej prepravy na medzinárodnej železničnej preprave tovaru dosahuje 2,61 % a na medzinárodnej preprave všetkých druhov dopravy 2,02 %. V intermodálne vyspelých členských krajinách, napr. v Nemecku a Taliansku, presahuje podiel intermodálnej prepravy 10 %. Rovnako aj v Rakúsku, ktoré podobne ako Slovensko, nie je štátom s priamym prístupom k moru.

Problémom rozvoja kombinovanej dopravy na Slovensku nie sú terminály, ich výkonnosť, interná infraštruktúra, ale príliš vysoká cena za železničnú prepravu a nedostatočná podpora štátu tohto segmentu prepravného trhu. Cena za železničnú prepravu na Slovensku je najvyššia v Európe. To robí kombinovanú dopravu nekonkurencieschopnou oproti priamej cestnej doprave. Vnútroštátna kombinovaná doprava na Slovensku je nerealizovateľná. Zátiaľ napr. z TKD Dunajská Streda do TKD Košice je prepravovaná po ceste a nie po železnici, pretože priama cestná doprava je rýchlejšia a lacnejšia. Atraktívny obvod viacerých TKD narástol, čo opäť napovedá, že zvyšovať počty terminálov

kombinovanej dopravy na území Slovenska je neopodstatnené. Menší počet dobre vybavených terminálov plne pokryje prepravné požiadavky kombinovanej dopravy na Slovensku.

5. ZÁVER

Zvýšenie podielu kombinovanej dopravy sa očakáva od užšej spolupráce s našimi východnými partnermi – Ukrajinou a Ruskom. V novembri 2008 boli v priestoroch Terminálu kombinovanej dopravy v Dobrej podpísané dva významné dokumenty: trojstranné Memorandum o vzájomnom porozumení a nájomná zmluva Terminálu kombinovanej dopravy Dobrá. To umožňuje spustenie projektových prác pre budovanie širokorozchodnej trate po území Slovenska do Bratislavy s jej predĺžením do Viedne.

Hoci na Slovensku už platí liberalizovaná legislatíva a po tratiach ŽSR prepravujú aj súkromní dopravcovia, zatiaľ je ich podiel na trhu približne štvorpercentný. Menší dopravcovia nemajú dobre zvládnutú infraštruktúru, ktorá by dokázala zbierať a rozvážať jednotlivé vagóny po krajine. To ostane, zrejme dlhé roky, výsadou ZSSK CARGO.

Stratégiou ZSSK CARGO je v súčasnosti realizovať dopravu nákladných vlakov najmä na území Slovenskej republiky a na trase susedných štátov vstupovať len po vzájomnej kooperácii s príslušnými operátormi.

LITERATÚRA

- [1] Chihada, F.: Podpora rozvoja kombinovanej dopravy v Slovenskej republike a jej výhody. In: *Zborník referátov z 10. celoštátnej konferencie doktorandov technických univerzít a vysokých škôl NOVUS SCIENTIA 2007*, Košice, 2007.
- [2] Bigoš, P., Kiss, I., Ritók, J.: *Materiálové toky a logistika*. Vydavateľstvo Michala Vaška, Prešov, 2002, ISBN 80-7165-362-4.
- [3] Klapita, V. – Fraňová, L.: Analýza stavu terminálov kombinovanej dopravy na Slovensku. In: *Železničná doprava a logistika č. 3/2008*, Žilina, 2008