

## Transkontinentálny projekt 21. Storočia za účasti Slovenska

Na najväčšom svetovom Euro-Ázijskom kontinente sa v zásade využívajú dve šírky koľajových tratí, normálneho a širokého rozchodu – 1435/1520 mm. Normálny rozchod prevažuje v západnej, strednej a južnej časti Európy a Ázie. Široký rozchod prevažuje v severnej a strednej časti Ázie a na východe Európy.

Najdlhší širokorozchodný železničný koridor je „Transsibírska magistrála“, ktorá aj s nevyhnutnými odbočkami má dĺžku 24 800 km. Táto trať prebieha od Petrohradu, Moskvy až do ďalekovýchodného prístavu Nachodka. Na túto magistrálu naväzujú aj južnejšie dislokované trate do ďalekovýchodných častí Číny, Kórei a ďalších ďalekovýchodných prístavných terminálov na indo-tichooceánskom pobreží vrátane kratších trajektových prechodov do významných ázijských terminálov. Posledné prechádzajú cez ruské a ukrajinské územie do Kazachstanu a ďalšie krajiny strednej Ázie a do ďalekovýchodných terminálov predstavujú dĺžku okolo 20 000 km. Táto trasa – koridor je vlastne „Hodvábnou cestou“, ktorá spája krajiny Ďalekého východu do Strednej Európy – Poddunajského regiónu a zároveň do priesečníku so severno-južnou „Jantárovou cestou“. Historicky je známe, že táto cesta prechádzala od Baltiku do dvoch paralelných trasách Považím a Pomoravím a ďalej až k Jadranu. Vysoký strategický význam tejto ukrajinskej a najmenej náročnej transkontinentálnej európskej spojnice ocenilo aj Európske spoločenstvo priznaním tomuto dopravnému projektu najvyššiu prioritu pre 21. storočie.

Na tento zámer naväzuje aj stratégia ES pre Dunajský región a špecificky pre „Stredoeurópsky dunajský región“. Zásadné zmeny sa predpokladajú vo všetkých pozemných druhoch dopravy súvisiace s postupným presunutím všetkých zásadných tovarových komodít s ekonomicky a ekologicky najnáročnejšej cestnej dopravy na východnejšiu železničnú dopravu, a kde je to možné, na najvýchodnejšiu vodnú dopravu. Práve v súčinnosti posledných dvoch druhov dopravy je potrebné hľadať prioritné trasy a infraštrukturálne stavby vrátane prekládkových tovarových terminálov pre budúce multimodálne a intermodálne prepravy v rámci komodálnych dopravných reťazí s príslušným logistickým zabezpečením (službami). Z tohto aspektu ide o projekty TEN-T a komplexný európsky program pre vnútrozemskú a zmiešanú, rieka-more, plavbu NAIADES a jeho realizačnú platformu PLATINA. Potencionálne najväčšie možnosti poskytuje Paneurópsky vodný dunajský koridor č. VII. S jeho stredoeurópskymi prístavmi Bratislava, Komárno a Viedeň v úzkej súčinnosti s koridormi č. IV, V. a VI. vo väzbe na strategickú

koordinujúcu činnosť Dunajskej komisie a koordinačné zložky ES, a to najmä DG MOVE. Práve pri týchto činnostiach sa v pozitívnej miere môže prejavovať spoločný postup „Vyšegrádskej štvorky“ s celoeurópskymi hospodársko-ekonomickými záujmami ES a EÚ.

Vytvorenie konkurenčného priameho železničného spojenia medzi stredoeurópskymi krajinami a krajinami Ázijského (Indočínskeho a Tichooceánskeho) regiónu v porovnaní s transoceánskou a námornou plavbou do hlbokovodných západo-európskych prístavov na brehoch atlantického a severomorského regiónu. Je zrejmé, že pri takejto tranzitnej doprave sa jedná, okrem širokého rozchodu, aj so špecializovanými vlakovými súpravami prispôbenými na vyššie rýchlosti minimálne v rozsahu od 120 do 160 km/hod..

Takýto zámer iniciovala spoločnosť RŽD nariadením jeho prezidenta V.I. Jakumina začiatkom roku 2007. Odsúhlasenie takéhoto zámeru rekonštruovania a predĺženia širokorozchodnej trate „Košice (Haniska)- Bratislava-Viedeň“ prijali účastníci Medzinárodného kongresu priemyselníkov a podnikateľov rakúsko-ruského biznis fóra v marci 2007. V máji 2007 bolo podpísané Memorandum o vzájomnom porozumení medzi Otvorenou akciou spoločnosťou OAO RŽD a Ministerstvom dopravy, pôšt a telekomunikácií SR o prieskume možnosti predĺženia trate s rozchodom 1520 mm z Košíc do Bratislavy a o výstavbe logistických centier v Európe. Zároveň bolo podpísané Memorandum medzi OAO RŽD a Rakúskymi železnicami, v rámci ktorého sa predpokladalo vytvorenie pracovnej skupiny, ktorá by vypracovala možnosti vybudovania železničnej trate širokého rozchodu pre spojenie Ruskej federácie cez Ukrajinu so Slovenskom a Viedňou. V začiatkoch bola táto skupina skôr koordinovaná zástupcami RŽD a rakúskymi podnikateľskými kruhmi pre predbežné opodstatnenie investícií a tiež riadiacej štruktúry tohto projektu. V závere roka 2008 bolo podpísané Memorandum o spolupráci medzi OAO RŽD a MDPT SR a na tejto báze bolo v Bratislave vytvorené aj zastúpenie RŽD pre Slovensko a Českú republiku a tiež bola podpísaná zmluva o dlhodobom prenájme touto spoločnosťou existujúceho terminálu vo východoslovenskej lokalite Dobrá. Až na základe týchto marketingových iniciatív sa vedenie Rakúskych železníc rozhodlo o svojej priamej účasti v predprojektových štruktúrach vrátane ich finančného zabezpečenia. Takýto postup zvolila aj slovenská strana a začiatkom roka 2009 bolo uzatvorené „Strategické partnerstvo 1520“ všetkých štyroch partnerov – Rakúska, Ruska, Slovenska a Ukrajiny a vytvorená riadiaca štruktúra tohto projektu. Začiatkom roka 2010 bol schválený plán činnosti, v rámci ktorého do konca tohto roka majú byť završené predprojektové práce a zdôvodnenie opodstatnenia investície.

Po prerokovaní a potvrdení rozpracovaných materiálov by v rokoch 2011 až 2013 boli vypracované nevyhnutné dokumenty komplexného biznis plánu a projektovej dokumentácie pre realizáciu zámeru. V priebehu rokov 2013 až 2015 by prebiehala výstavba trate s tým, aby od roka 2016 mohli začať komerčné prestavby po tejto trati. Ešte treba uviesť, že v súčasnosti pre objektivizáciu tohto transkontinentálneho infraštrukturálneho zámeru s vylúčením neefektívnych prekládkových procesov a možnosť dopravy ucelených tovarových komodít v medzinárodných nákladových jednotkách (kontajner, výmenná nadstavba návesových a prívesových súprav a pod.).

V rámci objektivizácie tohto zámeru diaľkových železničných prepráv iniciátori tohto zámeru – RŽD zadali jeho posúdenie aj renomovanej v ES a EÚ nemeckej poradenskej spoločnosti (v predpokladanej finančnej čiastke 30 000 amerických dolárov). V rámci tejto štúdie sa posudzujú ako reálne možné trasovania tejto trate od prechodovej stanice Čop (Ukrajina) vo väzbe na stanicu Čierna nad Tisou (Slovensko) a Z8hoňom (Maďarsko) a tiež s možnými logistickými terminálmi. Podľa predbežných posúdení 5 trás cez územie Slovenska (a 5 trás cez územie Maďarska) sa najvýhodnejšou možnosťou ukazuje trase cez prírodne najmenej náročnú kotlinu južného Slovenska do poddunajských prístavov Bratislava a Viedeň. Oba tieto dopravné uzly sú až dnes pripravené na priamu prekládku dopravovaných tovarových komodít na Transeurópsku vodnú magistrálu Dunaj – Mohan – Rýn. Táto vodná magistrála sa predpokladá plno splavniť sa parametre veľkotonážnej riečnej a tiež zmiešanej riečno-morskej plavby k vyššie uvádzaným termínom. Pre úplnosť informácie je potrebné uviesť, že výsledky týchto rozborov budú prezentované v Bratislave v závere roka 2010 alebo začiatkom roka 2011. Organizačné zabezpečenie pripravuje zastupiteľstvo RŽD s možnosťou širšej účasti zainteresovaných zástupcov a expertov domácich a zahraničných organizačných zložiek.

S prihliadnutím na vyššie uvádzané skutočnosti a tiež na možnosť dlhodobého nárastu prepráv z ďalekovýchodných krajín Ázie (Rusko, Čína, Japonsko, Južná Kórea, Vietnam a ďalšie štáty v akvatórii Indického oceánu vrátane Indie), ale aj blízkovýchodných krajín Ázie (Kazachstan, Turkmenistan, Uzbekistan, Gruzínsko, Arménsko, Azerbajdžan a ďalšie enklávy v akvatóriách Čierneho a Kaspického mora vrátane Iránu a Severného Turecka) sa objem prepráv v roku 2025 predpokladá v rozsahu 18 mil. ton ročne. Perspektívny nárast do roku 2040 by sa mohol priblížiť k hodnote 40 mil. ton ročne. Z týchto globálnych tovarových objemov by približne štvrtina predstavovala vysokotarifujúce kontajnerové zásielky a ďalšie vyhradené vlakové súpravy s vyššími rýchlosťami. Aj keď spätné tovarové relácie z dnešného pohľadu sú približne v polovičnom objeme, je potrebné zobrať do úvahy aj tú skutočnosť, že

aj prázdne nákladové jednotky sú z hľadiska dĺžky cez SR cca 500 km v tranzite sú tarifované približne vo výške dvoch tretín až do troch štvrtín vo finančnom vyjadrení. Dôležité je však to, že sa jedná o celosvetovo významný transkontinentálny projekt tohto nového 21. storočia s jednoznačnou účasťou Slovenska.

Základné parametre trate cez územie SR: dĺžka trate – 505 km; typ – elektrifikovaná trať s autoblokovaním; zaťaženie na os vagónu – 25 ton; rýchlosť súpravy – 120 až 160 km/hod.; náklady na výstavbu trate a hlavných terminálov – 3 387 mil. Eur; doba návratnosti – 15 rokov bez úrokovej zrážky (nediskontovanie) a 35,2 rokov s úrokovou zrážkou (diskontovanie).

Význam tohto projektu predurčujú aj súčasne tendencie v štátoch ES a EÚ o presune dopravnej záťaže z ekonomicky, ekologicky, emisne, hlukovo, nehodovo a záberom územia pre relatívne ťažkú kamiónovú (cestnú) dopravu na železničnú a tak, kde je to možné na bezkonkurenčnú vodnú dopravu. V poslednom vodnom odbore sa jedná najmä o riečne a zmiešané riečno-námorné vysokokapacitné technológie plavby. V riečnych podmienkach je to využívanie progresívnej tlačnej technológie v kombinácii s motorovými nákladnými loďami. V námorných podmienkach je využívanie motorových nákladných lodí zmiešanej plavby a pri využívaní nesamohybných štandardných člnov typu Európa v riečnych podmienkach a na mori ich prepravu pomocou materských kontajnerových lodí sa člnovými kontajnermi spomínaného typu Európa. Práve s takýmito plavidlami majú odborníci v SR dlhoročné, ako aj prevádzkové skúsenosti a tiež s ich stavbou v Slovenských lodeniach Komárno.

Ako je všeobecne známe v súčasnosti sa tovarová výmena Ďaleký Východ – Európa zabezpečuje zaoceánskymi loďami, avšak zväčša len do západo-európskych hlbokovodných prístavov na Atlantickom a Severomorskom pobreží. Časová náročnosť je však viac ako dvojnásobná (28 až 30 dní) v porovnaní s navrhovanou širokorozchodnou traťou (13-14 dní). Avšak k času dopravy do západoeurópskych prístavov je potrebné pripočítať aj čas na dopravu nákladových jednotiek zo západnej do strednej Európy – t.j. ďalších cca 3 až 5 dní. Navyše pri širokorozchodnej železničnej doprave sa vylúčia časovo a finančne náročné prekládkové operácie a ušetrí sa obrátové prostriedky (napr. na jeden kontajner (TEU) to predstavuje 100 – 1000 amerických dolárov.

Ďalšou výhodou širokorozchodnej trate cez územie SR je aj možnosť vybudovania na tejto 500 km trati aj logistické prekládkové terminály medzi naväzujúcimi železničnými traťami 1520/1435, ako aj vodnou dopravou a samozrejme pre lokálnu (miestnu) prepravu aj s cestnou dopravou. Okrem súčasnej možnosti využívania terminálu v Dobrej s prevádzkovou

kapacitou 700 kontajnerov za deň a uskladnenia 1730 kontajnerov sa jedná hlavne o ich prípravu pre ďalší prepravný proces do hospodárskych centier inklinujúcich k Jadranskému moru.

Perspektívnou možnosťou je aj vybudovanie terminálu priamo na rieke Tisa, už aj súčasťou vodnej dopravy, ktorej plnosplavnenie pripravuje Maďarsko, kde aj SR má 6 km pobrežia tejto hraničnej rieky. V tomto prípade sa bude jednať o tovarové komodity smerujúce do krajín Balkánu. Ukazuje sa tiež veľmi perspektívne vybudovanie terminálu pri prechode trate cez rieku Váh v širšej lokalite Nové Zámky – Komárno, a to najmä pre chemické a petrochemické komodity. Pre súčasnú bratislavskú prekládkovú lokalitu je to zrejme Ústredná nákladná stanica (UNS) a prístav Bratislava – Pálenisko.

Ďalším a z hľadiska SR najperspektívnejším a najkapacitnejším terminálom sa ukazuje „Transkontinentálny tovarový terminál (TTT)“ v lokalite južne od Malaciek, vrátane laterálneho kanálu v povodí Moravy (vodnej cesty Dunaj – Baltické more), navyše s priamym napojením na nákladné (cargo) letisko v ťažisku stredoeurópskych metropolitných miest Bratislava – Brno – Viedeň. Tento T.T.T. terminál je zároveň súčasťou stratégie rozvoja dopravy SR do roku 2020 (UV č. 158 z 3.3.2010) národnej pozície k Stratégii EÚ pre Dunajský región (UV č. 149 z 3.3.2010) a zároveň je jedným z kľúčových projektov pripravovaných podľa uznesenia Vlády SR č. 116 z 10.2.2010. Do tohto širokospektrálneho terminálu orientovaného prakticky na všetky tovarové komodity. Zároveň sa však do širšej lokality T.T.T. predpokladá dovážať vodnou dopravou (tankovými plavidlami zmiešanej plavby aj také netradičné komodity ako sú skvapalnené plyny vrátane zemného plynu LNG (lignefied natural gas). Jednak pre jeho uskladnenie v podzemných zásobníkoch na území „Moravského poľa“ SR, ČR a Rakúska vo funkcii stredoeurópskej špičkovej zásoby plynu a zároveň aj pre možnosť jeho tankovania najmä pre lode a cargo – lietadlá. Výhoda uskladnenia LNG je v jeho koncentrácii 1:600 oproti plynnej substancii.

T.T.T. terminál, ale aj ostatné terminály spomínané vyššie, okrem nových pracovných miest vrátane vysokokvalifikovaných logistických odborníkov umožnia aj výstavbu prevádzkových objektov v širokom spektre služieb a pracovných príležitostí, ak pre súčasne zaostávajúce južno-slovenské málo rozvinuté oblasti, ale aj pre celé územie Slovenska. Príkladom môžu slúžiť aj spoločné projekty a výstavby pri budovaní výrobných kapacít pod pracovným názvom „Vytvorenie spoločného rusko-slovenského podniku –inžinierskeho centra-, inovatívna výroba vagónov v Poprade a v podnikoch Ruskej federácie. Taktiež je potrebné zdôrazniť, že najmä T.T.T. terminál je aj potencionálnym východiskom pre tovarové

komodity smerujúce nielen vo východno-západnom, ale aj severno-južným smerom do Českej republiky, Poľska, Nemecka a do pobaltských štátov vrátane Škandinávie.

Zároveň autori prosia novú exekutívu SR a ňou koordinujúcu hospodársko-priemyselnú a poľnohospodársku sféru neupustiť takúto ponúkanú šancu pre budúcu prosperitu našej krajiny. Takéto strategické projekty celokontinentálneho a tým aj celosvetového dosahu pre 21. storočie sa nepripravujú často a preto je potrebné šancu využiť aj napriek rôznym iným krátkodobým a lokálnym záujmom.

Stanovisko pripravili členovia Slovenskej dopravnej spoločnosti pri SAV v skupine Strategických dopravných zámerov.

Bratislava, Žilina, august 2010, Informačný buletín SDS pri SAV Žilina, Príloha číslo 1  
Transkontinentálny projekt 21. Storočia za účasti Slovenska

Prof. Ing. Dezider Szabó, PhD.

host'. Prof. Ing. Jaromír Klepoch, CSc.

 **LOGISTICKÝ  
MONITOR**

Internetové noviny pre rozvoj  
logistiky na Slovensku.

ISSN: 1336-5851