

1 Potenciál kombinovanej dopravy

Predpokladom efektívneho fungovania kombinovanej dopravy sú pravidelné linky kombinovanej dopravy, čo predpokladá dostatočné tovarové prúdy v oboch smeroch. Geografická poloha predurčuje Slovensko na to, aby cez jeho územie prechádzali tovarové prúdy medzi východom (Európa a Ázia) a západnou Európou a v smeroch sever – juh, severozápad – juhovýchod a juhozápad – východ v samotnej Európe.

V tejto prílohe uvádzame stručnú analýzu možností SR podieľať sa na prepravných prúdoch v Európe. Vychádzame pritom zo štatistiky OECD, ktorá obsahuje údaje o obchodnej výmene tovaru (vo finančnom vyjadrení) medzi krajinami OECD navzájom a ostatnými krajinami sveta, ktoré nie sú členmi OECD. Na základe prepocitu uvádzame aj pravdepodobné tovarové toky v Európe a vo vzťahu k SR.

1.1 Obchodná výmena tovaru medzi SR a ostatnými členskými a nečlenskými krajinami OECD

Vstupom SR do OECD sa vytvorili predpoklady na jej širšie zapojenie do obchodnej výmeny tovaru. Celková obchodná výmena tovaru medzi SR a ostatnými krajinami OECD vyjadrená v penajných jednotkách sa zvýšila v roku 2000 oproti roku 1997 o 14,5 %, z toho import o 8,06 % a export o 22,4 %. V roku 2000 dosiahla hodnotu 20 298,34 mil. USD a tvorila podiel 83,35 % z celkovej obchodnej výmeny vo finančnom vyjadrení. Import tovaru v medzinárodnom obchode tvoril 51,61 % čo znamenalo takmer vyváženú celkovú finančnú bilanciu. Z krajín OECD najväčším obchodným partnerom SR bolo v roku 2000 Nemecko s podielom 26 % na celkovej obchodnej výmene SR s vyrovnanou obchodnou bilanciou a Česká republika s podielom 16 % s miernym prebytkom exportu. Na tretom mieste je Ruská federácia s podielom 9 % s veľmi nevyváženým podielom importu v neprospech exportu. Uvedené tri krajiny predstavujú 51 % podiel obchodnej výmeny SR so všetkými krajinami sveta.

V tabulke 1 sú uvedené sumárne hodnoty obchodnej výmeny tovaru (import a export) medzi SR a ostatnými krajinami OECD ako aj krajinami, ktoré nie sú členmi OECD. Údaje sú získané zo štatistiky medzinárodného obchodu OECD z roku 2002. Hodnoty sú uvedené v tisícoch USD. Hodnoty obchodnej výmeny sú rozdelené podľa hlavných smerov prepravy. Z tabulky vidieť, že najväčšia obchodná výmena je s krajinami západnej Európy a najslabšia s krajinami severnej Európy. Najvyrovnanejšia obchodná bilancia je s krajinami juhozápadnej Európy a naopak najnevyrovnanejšia je bilancia s krajinami východu. Na obrázku 1 je grafické zobrazenie uvedenej delby tovarových tokov prepocítaných na tony.

Tabuľka c. 1 Obchodná výmena tovaru medzi SR a ostatnými krajinami podľa hlavných smerov prepravy v roku 2000, v tis USD

Ukazovateľ	Smer prepravy				
	západ	sever	východ	juh	juhozápad
Export	4 326 166	900 867	252 311	1 005 817	2 945 483
Import	6 228 327	574 358	2 836 810	484 106	2 169 683
Preprava spolu	10 554 493	1 475 225	3 089 121	1 489 923	5 115 166

Zdroj: Štatistika medzinárodného obchodu, OECD 2002

1.2 Obchodná výmena tovarov vo vybratých krajinách Európy

V tabulke c. 2 je sumár obchodnej výmeny tovarov medzi vybratými krajinami a krajinami Európy, členmi aj nečlenmi OECD. Krajiny boli vybraté na základe toho, že prepravné prúdy tovarov ich obchodnej výmeny môžu úplne alebo čiastočne prechádzať cez územie SR. Hodnoty obchodnej výmeny boli sústredené do štyroch základných dopravných koridorov, ktoré sledujú základné paneurópske koridory:

- východ – západ;
- sever – juh;
- východ a sever – juhozápad;
- severozápad - juhovýchod.

Z tabulky vidieť, že z uvedených dopravných koridorov je najväčšia obchodná výmena tovaru vo finančnom vyjadrení, 175 893,18 mil. USD v koridore východ – západ, ďalej v koridore východ, sever – juhozápad v hodnote 120 049,84 mil. USD. V koridore severozápad – juhovýchod 43 001,88 mil. USD a v koridore sever – juh dosiahla hodnotu 28 675,91 mil. USD.

Tabulka c. 2 Obchodná výmena tovaru medzi vybratými krajinami podľa hlavných smerov prepravy, v tis. USD

Ukazovateľ	Smer prepravy			
	východ – západ a späť	sever – juh a späť	severozápad – juhozápad a späť	východ, sever – juhozápad a späť
Export	123 143 869	14 629 256	25 712 845	76 147 964
Import	52 643 307	14 046 654	17 289 031	43 901 875
Preprava spolu	175 893 176	28 675 910	43 001 876	120 049 839

Zdroj: Štatistika medzinárodného obchodu, OECD 2002

Takmer vyrovnaná je obchodná bilancia v koridore sever – juh, najnevyrovnanejšia je bilancia v koridore východ – západ. Najväčšia obchodná výmena tovaru je v koridore východ – západ a sever, východ – juhozápad, čo je dané obchodovaním s Ruskou federáciou, Japonskom, Kóreou a Čínou; najslabšia obchodná výmena je v koridore sever – juh. Najväčší obchodný obrat je medzi Nemeckom, Francúzskom a Veľkou Britániou na jednej strane Japonskom a Čínou na strane druhej.

1.3 Tovarové prúdy v Európe vo vzťahu k SR

Uvedené hodnoty obchodnej výmeny vo finančnom vyjadrení medzi vybratými krajinami nevytvárajú obraz o skutočných fyzických množstvách tovarových prúdov medzi danými krajinami. Tie vyplývajú z charakteru a hodnoty prepravovaného tovaru a podielu jeho jednotlivých komodít. Hodnoty obchodnej výmeny sa prepocítali na hmotnosť tovaru prepravovaného v uvedených koridorech. Pri ich stanovení sa vychádzalo z podkladov odborných štúdií a odhadu charakteru prepravovaných tovarov medzi jednotlivými krajinami v importe a exporte.

Sumárne hodnoty prepravy v jednotlivých smeroch sú uvedené v tabulkách c. 3 a 4.

Nasledujúca tabuľka a obrázok 1 ukazujú situáciu v importe a exporte tovaru medzi SR a vybranými krajinami sveta. V údajoch o preprave v smere západ sú započítané aj prepravy zo zámoria (USA, Kanada a ostatné štáty Ameriky), ktoré smerujú do námorných prístavov v západnej Európe, a rovnako v údajoch o preprave zo smeru juh sú započítané prepravy z afrických štátov a štátov Blízkeho východu, ktoré prichádzajú do talianskych, slovinských a chorvátskych prístavov. Treba však povedať, že tieto prepravy nepredstavujú významnejší podiel na celkových množstvách prepraveného tovaru. V preprave z východu sú započítané okrem prepravy z Ruskej federácie aj prepravy z krajín Dalekého východu Japonska, Kórei a Číny.

Tabuľka c. 3 Obchodná výmena tovaru medzi SR a ostatnými krajinami podľa hlavných smerov prepravy, v tis. ton

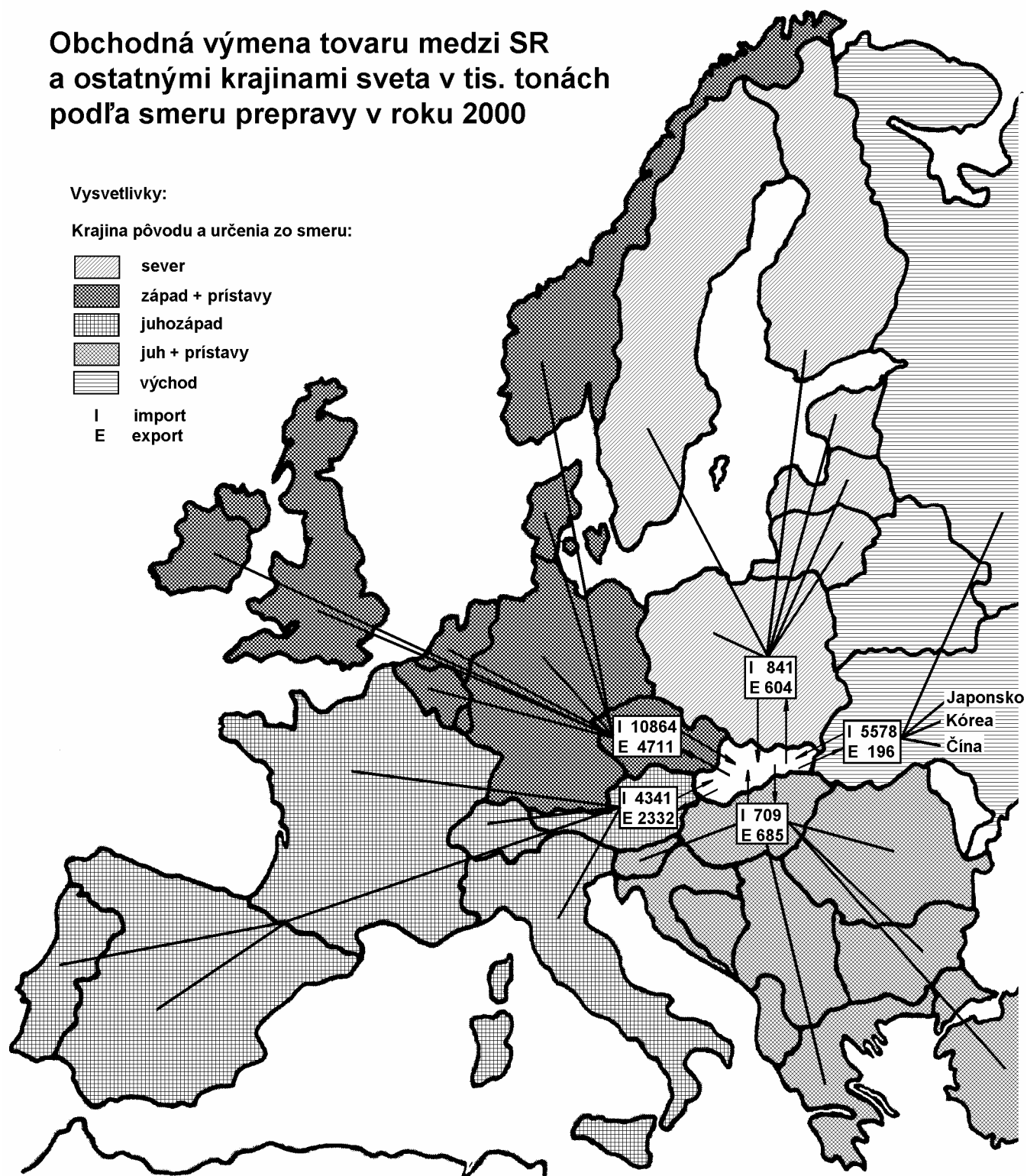
Ukazovateľ	Smer prepravy				
	západ	sever	východ	juh	juhozápad
Export	4 411	604	196	709	2 332
Import	10 864	841	5 578	685	4 341
Preprava spolu	15 275	1 445	5 774	1 394	6 673

Zdroj: Štatistika medzinárodného obchodu, OECD 2002

Z tabuľky vidieť, že najvyššie prepravné prúdy sú v smere zo západu, ktoré predstavujú skoro takú istú hodnotu ako prepravy v ostatných smeroch spolu. Najslabšie sú prepravy na juh a sever. Rozdiel oproti obchodnej výmene vo finančnom vyjadrení je však v tom, že fyzické toky tovaru sú s výnimkou prepravy na juh a sever nevyváženejšie v neprospech exportu. V smere západ je výrazne nevyvážený tok tovaru sprebytkom importu (71,12 %), v smere východ je ešte väčší nepomer, import tvorí až 96,61 % celkovej prepravy. V smere juh je mierny prebytok exportu, v smere juhozápad prebytok importu 65,05 % a v smere sever je prebytok importu 58,20 % z celkového množstva prepraveného tovaru.

Z pohľadu tranzitnej dopravy sa Slovenská republika nachádza v jednotlivých koridoroch alebo ich tesnej blízkosti. Keďže predpokladáme, že časť z prepravných prúdov v budúcnosti bude prechádzať aj územím Slovenska vybrali sme v jednotlivých smeroch prepravy pozdĺž dopravných koridorov tie krajiny, z ktorých tovar bude podľa nášho predpokladu prechádzať aj cez územie SR.

**Obchodná výmena tovaru medzi SR
a ostatnými krajinami sveta v tis. tonách
podľa smeru prepravy v roku 2000**



Obrázok 1

V nasledujúcej tabulke a obrázkoch 3 až 6 je sumarizovaná preprava tovarov v tranzite v štyroch koridoroch, ktoré majú vzťah k SR.

Tabulka c. 4 Obchodná výmena tovaru v tranzite medzi vybratými krajinami podľa hlavných smerov prepravy, v tis. ton

Ukazovateľ	Smer prepravy			
	východ – západ	sever – juh	severozápad – juhovýchod	východ, sever – juhozápad
Export	73 554	8 087	15 595	57 474
Import	38 432	28 107	14 624	48 130
Preprava spolu	111 986	36 194	30 219	105 604

Zdroj: Štatistika medzinárodného obchodu, OECD 2002

V koridoroch východ – západ a východ, sever - juhozápad však okrem Slovenska ležia aj Poľsko a Maďarsko, cez ktoré môžu prebiehať prepravy, a značná časť tovaru sa v súčasnosti prepravuje aj námornou dopravou. Navrhované opatrenia Bielej knihy, na zníženie zataženia životného prostredia a znesiteľný rozvoj dopravy predpokladajú o. i. aj výrazné zvýšenie podielu železnickej dopravy. Predpokladaný nárast prepravy odhadovaný Bielou knihou dopravnej politiky predpokladá v rokoch 1998 – 2010 ekonomický rast +38 % čo sa nevyhnutne prejaví aj v raste prepravy. Okrem toho bude postupne v dôsledku globalizácie medzinárodného obchodu narastat delba prepravnej práce čo si opäť vyžiada zvýšenie nákladnej dopravy a zvýšenie požiadaviek na jej kvalitu. Z uvedeného vyplýva, že najmä ekologické a kvalitatívne požiadavky na dopravu budú znamenať zvýšenie podielu železnickej dopravy v uvedených smeroch a bude preto nevyhnutné, aby sa veľké po železnici prepravované množstvá tovarov v smere východ – západ rozložili do viacerých trás železnickej dopravy a časť prepravných prúdov bude potom nevyhnutne prechádzať aj cez územie SR. V smere sever – juh má Slovensko relatívne najvýhodnejšiu polohu rovnako aj v smere severozápad – juhovýchod.

Uvedené hodnoty prepraveného tovaru v exporte a importe SR a prepravné prúdy v tranzite v dopravných koridoroch Európy predstavujú fyzické množstvá tovaru. Predpokladá sa, že v termináloch kombinovanej dopravy, ktoré sa postupne stanú súčasťou logistických centier, tak ako sa to postupne deje v krajinách EÚ, sa bude spracovávať predovšetkým tovar v prepravnej úprave v intermodálnych prepravných jednotkách, najčastejšie kontajneroch a výmenných nadstavbách, ktoré chránia tovar pred poškodením a uľahčujú a zrýchľujú jeho manipuláciu. Možno teda konštatovať, že sa jedná o veľký podiel z celkového množstva tovarov medzinárodnej obchodnej výmeny s výnimkou sypkých materiálov a tekutých materiálov, hoci dnes už nie je zriedkavosťou vidieť špecializované nákladové jednotky intermodálnej dopravy aj na prepravu takýchto materiálov. V logistických centrách, ktoré budú dopravne navzájom prepojené kyvadlovými linkami kombinovanej dopravy, nevyhnutne dochádza pri súčasných tendenciách zvyšovania delby práce a znižovania zásielok k prepracovaniu tovaru a presmerovaniu zásielok tovaru. V roku 1991 bola založená Európska asociácia logistických centier (European association of freight villages). Členmi asociácie je v súčasnosti 60 spoločností, ktoré vytvorili a riadia logistické centrá v celej Európe, a v ktorých prevádzkuje viac ako 1200 dopravných a logistických spoločností. Na mape na obrázku 2 vidieť sieť doteraz vybudovaných logistických centier v krajinách. Šanca Slovenska zapojiť sa do projektu výstavby a prevádzkovania siete logistických centier v

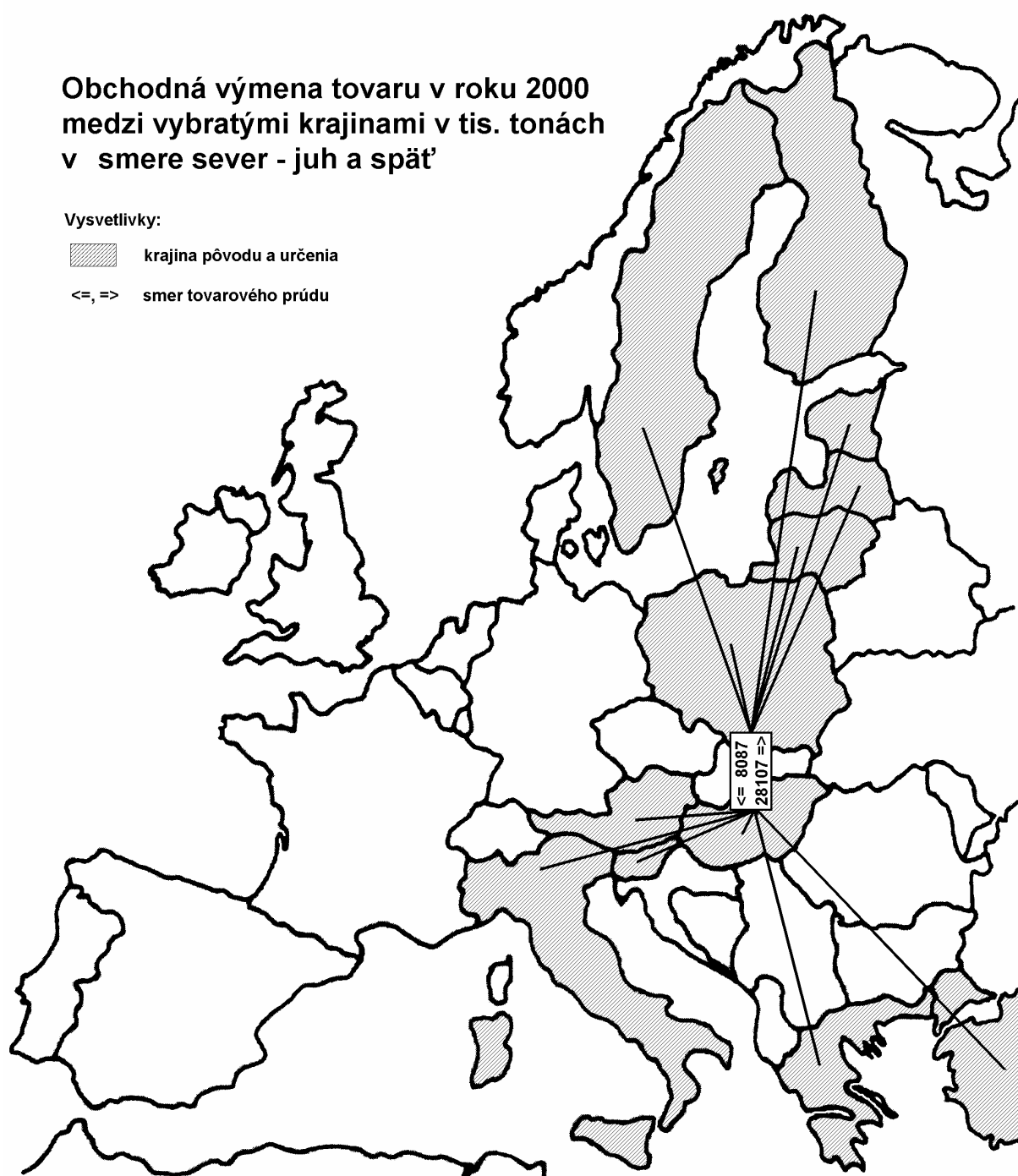


Obrázok c. 2: Siet logistických centier v Európe

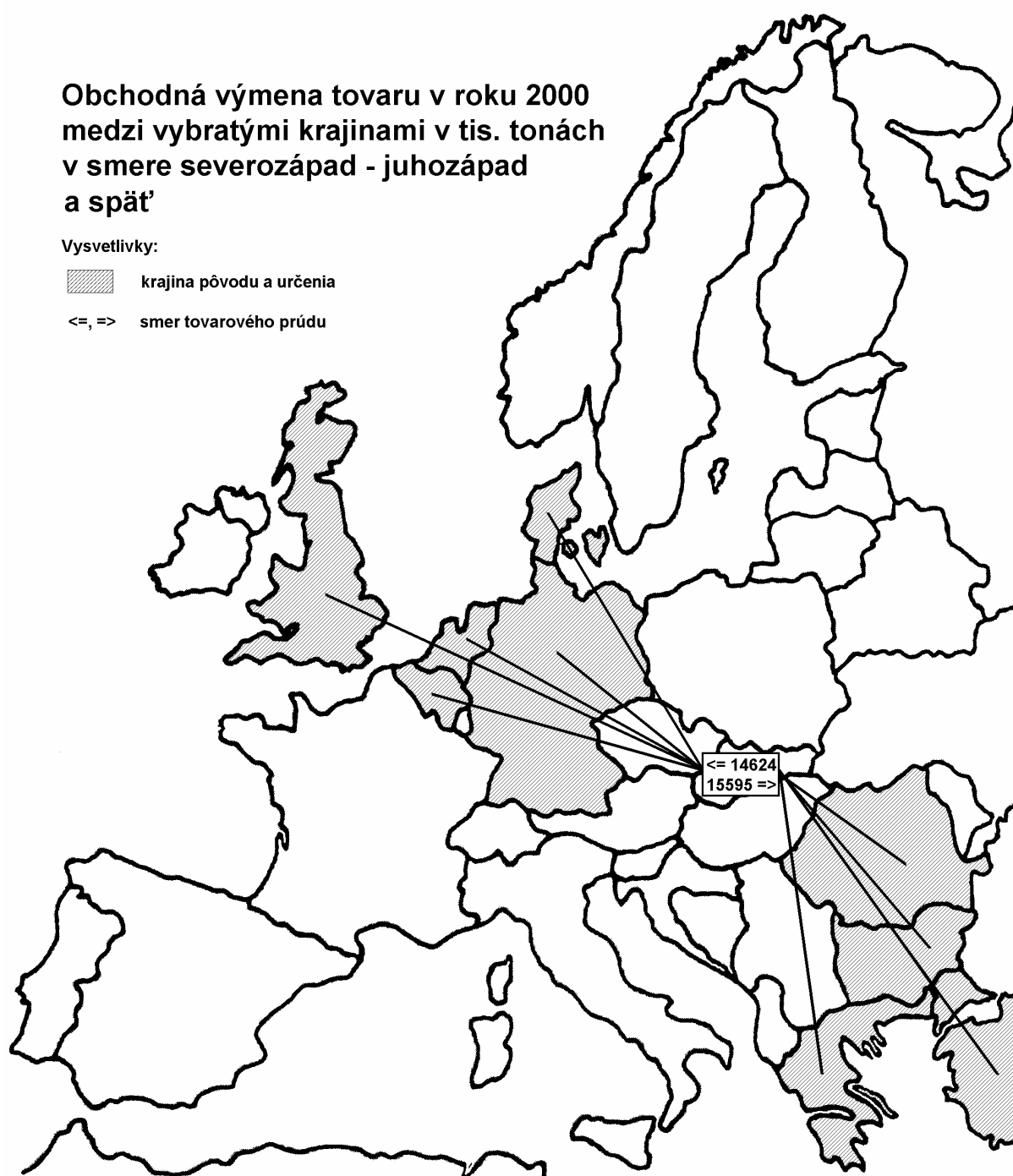
Európe, ktorých súčasťou sú aj terminály kombinovanej dopravy, vyplýva predovšetkým z jeho geografickej polohy a to jednak tým, že leží na styku dvoch rozdielnych rozhodov kolajú železnickej dopravy normálneho a širokého a pri obrovskom potenciáli prepravy tovaru z Ruskej federácie, Japonska, Kórei a Číny do krajín EU je predpoklad ich prepracovávaní aj v SR. Ďalšou strategickou výhodou Slovenska je, že leží v ťakom bode dopravných smerov, v ktorom sa skladajú a rozkladajú prepravné prúdy tovaru v tranzitných smeroch. Tým, že cez Slovensko prechádzajú tri základné dopravné koridory paneurópskej dopravnej siete a trate kombinovanej dopravy (AGTC), vytvára sa možnosť skladania a rozkladania tovarových prúdov v miestach križovania týchto smerov. Takýmito miestami sú lokality Bratislava, Žilina a na východnom Slovensku Košice a miesta zmeny rozchodu železníc Čierna nad Tisou a Dobrá.



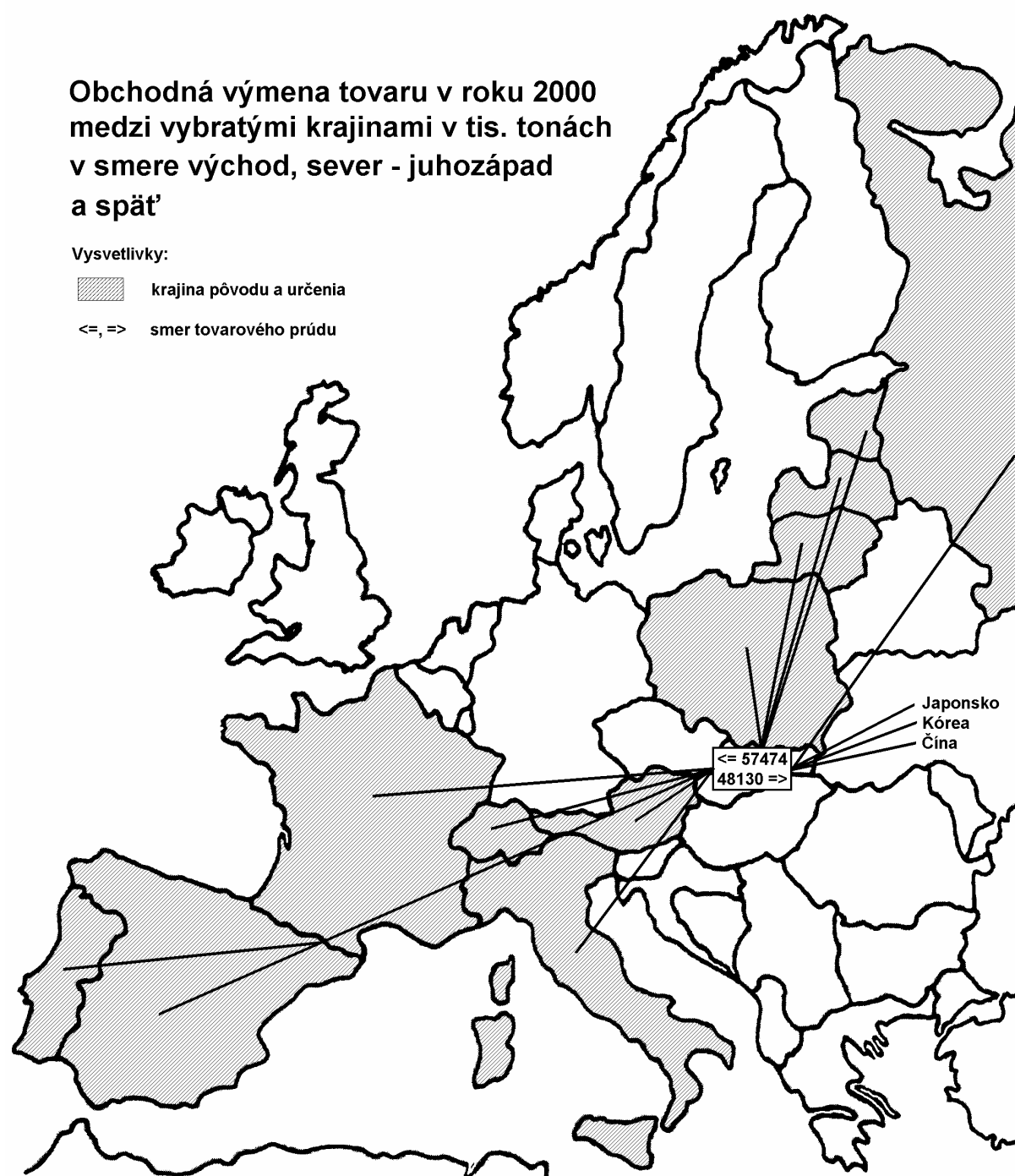
Obrázok c. 3



Obrázok c. 4



Obrázok c. 5



Obrázok c. 6

Tieto významné geografické danosti SR je treba vpredstihu využiť na výstavbu terminálov kombinovanej dopravy, ako súčasti budúcich logistických centier v uvedených lokalitách SR a podporiť dopyt významných svetových výrobcov tovaru na využívanie logistických služieb na území SR.

1.4 Linky kombinovanej dopravy

V schválenej koncepcii sa navrhovali konkrétne linky kombinovanej dopravy v jednotlivých smeroch tovarových prúdov. Prax ukázala, že vytvorenie liniek je záležitosťou konkrétnych podmienok, požiadaviek zákazníkov a obchodnej situácie. Ďalej navrhované linky kombinovanej dopravy sú návrhom organizácií, účastníkov kombinovanej dopravy ŽSSK a. s., SPaP Bratislava a možno ich považovať za linky predbežné, navrhované na základe súčasných trhových očakávaní.

ŽSSK a. s. definovala nasledovné smery liniek:

- a) Budafok Haros – Trstená, linka RoLa, dĺžka 449 km, doba prepravy 8 hod. 57 min., na odľahčenie oravského regiónu;
- b) Budapešť Jozsefváros – Gliwice, návesy + tahace, dĺžka 535 km, doba prepravy 14 hod 30 min resp. 15 hod 07 min;
- c) Bratislava ÚNS – Verona, kontajnery, dĺžka 834 km, doba prepravy 25 hod 45 min, 27 hod 17 min.;
- d) Mukacevo – Norimberg, návesy alebo kamióny, dĺžka linky 1234 km, doba prepravy GVD nie je ešte prejednaný;
- e) Nové Zámky Wels, kamióny linka RoLa, 376 km, doba prepravy 8 hod 03 min, 9 hod 45 min.

SPaP a. s. definovala na základe trhových očakávaní pripravenosť na zavedenie a organizáciu liniek RoRo t. j. preprava návesov na RoRo clnoch do prístavov v Straubingu, Passau atď. na tieto prepravy má k dispozícii infraštruktúru, cesty RoRo, remorkéry a vlastnú zasielateľskú činnosť.

CESMAD Slovakia s odôvodnením na budúce pripojenie Slovenska k EÚ považuje za najperspektívnejšie linky sprevádzanej dopravy v smere na východ t. j. Ukrajina, Rusko a i.