

# 1 Infraštruktúra, technika a organizácia KD

## 1.1 Železnice trate

Predpokladom efektívnej prevádzky kombinovanej dopravy je výkonná infraštruktúra, technika a organizácia preprav zásielok v nákladových jednotkách kombinovanej dopravy. Kombinovaná doprava cesta/železnica sa uskutočňuje na železničných tratiach kombinovanej dopravy. Dohoda o kombinovanej doprave a súvisiacich objektoch (ďalej len AGTC), ku ktorej pristúpila aj SR v roku 1994 stanovuje vybratú sieť železničných tratí pre kombinovanú dopravu, ktoré majú mať stanovené parametre aby sa zabezpečila rýchla, plynulá a bezprekážková preprava nákladových jednotiek kombinovanej dopravy. Železnice trate na území SR zaradené do AGTC majú dĺžku aj s ich spoločnými úsekmi 1216 km. Celková dĺžka železničných tratí bez viacnásobného scítania spoločných úsekov trás je 1033 km.

Podmienkou normálnej prevádzky liniek KD je priechodnosť železničných tratí, ktorá je daná prechodovým prierezmom, ktorý charakterizuje minimálnu vzdialenosť prekážok od osi železničnej kolaje v závislosti od výšky nad temenom kolajnice a ložnou mierou, ktorá určuje maximálne rozmery nákladu na železničnom vozni. Veľkosť ložnej miery určuje, aké nákladové jednotky kombinovanej dopravy možno prepravovať na železničných tratiach.

Na železničných tratiach siete medzinárodnej kombinovanej dopravy môžu prechádzať otvorené vozne s nákladmi, ktoré zodpovedajú ložnej miere pre otvorené vozne s nákladom zodpovedajúcim vzťažnému obrysu statického obrysu 0 - VM a 1 - VM zúženého pre prejazd oblúkom. Z hľadiska ložnej miery má vSR 1216 km tratí AGTC ložnú mieru 1-VM (94,16 %) a 71 km železničných tratí ložnú mieru 0-VM.

Na tratiach, na ktorých je ložná miera 0 - VM alebo CSD, nie je možné bez prekročenia ložnej miery prepravovať návesy s rohovou výškou 4000 mm ani na špeciálnych voznoch typu TASCHEM a WIPPEN, nie je možné prepravovať VK ISO 2 na špeciálnych kontajnerových voznoch ani cestné súpravy na voznoch s nízkou podlahou (TALBOT).

Najväčšia tratová rýchlosť na jednotlivých úsekoch trate obmedzovaná z dôvodu smerových pomerov kolaje, jazdou cez výhybky, opráv tratových kolají a pod. Na trasách zaradených do AGTC má 56% tratí najväčšiu tratovú rýchlosť  $\leq 100$  km/hod.

Minimálna užitočná dĺžka stanicných kolají je pre súčasný stav stanovená na 600 m. Táto dĺžka je stanovená s ohľadom na prijatie vlakov kombinovanej dopravy v medzilahých staniach z prevádzkových dôvodov, resp. s ohľadom na predchádzanie sa vlakov. Štandard dĺžky vyplýva z predpokladanej dĺžky vlaku kombinovanej dopravy. V cieľovom stave je potrebné dosiahnuť dĺžku stanicných kolají 750 m.

Pristúpením k dohode AGTC sa SR zaviazala upraviť železnice trate zaradené do AGTC na požadované parametre.

## 1.2 Terminály

Terminály kombinovanej dopravy sú miestom kde sa stretávajú záujmy účastníkov kombinovanej dopravy. Tu sa zbiehajú a opäť rozbiehajú dopravné linky, stretávajú sa tu prevádzkovatelia terminálov, dopravcovia, zasielateľia – dopravní sprostredkovatelia, majitelia a nájomcovia nákladových jednotiek kombinovanej dopravy, agenti autodopravcov, riecných a námorných dopravcov, železničných spoločností a operátorov. Casto predstavujú, sústredení na jednom mieste, veľmi protichodné dopravné a hlavne obchodné záujmy. Všetci však potrebujú služby terminálu t. j. manipulácie s nákladovými jednotkami, ich krátkodobé a dlhodobé skladovanie, colné a prepravné vypravenie prípadne sprostredkované aj na dialku.

Vlastniť terminál, si však môžu dovoliť len veľmi silné spoločnosti, pretože ich stavba je investične náročná. Svojim charakterom sú terminály súčasťou dopravnej infraštruktúry.

Ich prítomnosť sa všeobecne vyžaduje bez ohľadu na to, do akej miery sú aktuálne využívané. Preto je zapojenie štátu, štátnych alebo regionálnych verejných správ, podobne ako u prístavov, vodných a železnícnych ciest, či cestnej infraštruktúry, do budovania terminálov kombinovanej dopravy nielen žiadúce, ale aj logické.

Na rozdiel od podnikateľských subjektov, ktoré si v hospodárskej súťaži presadzujú predovšetkým vlastné záujmy, štát musí hľadať a nachádzať riešenia, ktoré slúžia vo všeobecnosti všetkým. Ak chceme aby štát podporil výstavbu terminálov kombinovanej dopravy je potrebné definovať, čo verejný terminál kombinovanej dopravy je. Zo strany štátu bude verejný charakter znamenať, že terminály musia slúžiť každému a zaručiť prístup na využívanie akémukolvek záujemcovi v kombinovanej doprave za rovnakých podmienok.

Zo strany podnikateľských subjektov to bude predovšetkým požiadavka na tzv. obchodnú neutralitu. To znamená záruky zo strany prevádzkovateľov terminálov, že údaje z obchodných a prepravných dokumentov, ktoré budú na prepravy poskytnuté, sa nedostanú do rúk tretích subjektov alebo nebudú v žiadnom prípade použité na podnikanie vlastného subjektu prevádzkovateľa terminálu.

V zásade by prevádzkovateľ terminálu mal byť zo strany štátu zaviazaný a kontrolovaný buď licenciou alebo iným vhodným administratívnym opatrením, že sa v prvom rade sústreďuje na poskytovanie terminálových služieb za rovnakých podmienok všetkým záujemcom a ak bude vystupovať ako sprostredkovateľ – agent, alebo priamo organizátor iných dopravných služieb naväzujúcich, či súvisiacich s terminálovými službami, musel by svoju ponuku uvádzať rovnako ako aj ponuky všetkých účastníkov využívajúcich služby terminálu.

V krajinách Európskej únie, uvedené podľa štatistík UIRR, dosahuje kombinovaná doprava objem zhruba 8 až 9%-ný podiel zo všetkých preprav. U nás sa tento podiel pohybuje do 1%. Jednou z príčin je aj jednoznačne neuspokojivý technický stav terminálov kombinovanej dopravy. Paradoxné však je, že na existujúce prepravy sú terminály kapacitne až predimenzované.

V súvislosti so zásadným preorientovaním sa hospodárskej orientácie a tým aj tovarových prúdov smerom na trh krajín EU, sa zmenili aj požiadavky na technické podmienky a služby vyžadované od terminálov kombinovanej dopravy. Tou najzásadnejšou podmienkou je manipulovateľnosť všetkých druhov nákladových jednotiek kombinovanej dopravy bez výnimky.

V praxi to znamená mať na manipulacnom zariadení, je už jedno či na portálovom žeriave, či na celnom alebo bocnom kolesovom nakladaci, univerzálny teleskopický záves na kontajnery, prestaviteľný podľa veľkosti kontajnerov, so sklopnými klieštinami na výmenné nadstavby a cestné návesy a s nosnosťou na závese 42 ton. Konečná nosnosť na závese je daná maximálnou prípustnou hmotnosťou naloženého manipulovateľného cestného návesu pre kombinovanú podľa predpisov EHK pre cestné vozidlá.

Znamená to, že terminál kombinovanej dopravy musí byť schopný bez obmedzení preložiť akúkoľvek nákladovú jednotku kombinovanej dopravy v kombináciách železnica, cesta a voda. Nákladovými jednotkami sa myslia všetky druhy kontajnerov, výmenné nadstavby na cestné vozidlá a manipulovateľné cestné návesy. Naložený cestný náves môže mať najväčšiu prípustnú hmotnosť spomedzi všetkých druhov nákladových jednotiek kombinovanej dopravy. Manipulačné zariadenia takými parametrami potom vytvárajú terminál bez obmedzení.

Nie všetky terminály si vyžadujú takúto univerzálnosť. Napríklad v morských prístavoch sa nevyžaduje manipulácia s cestnými návesmi a prepravy výmenných nadstavieb za oceán sú ešte len v štádiu pokusov. Vnútrozemské železnícne a riečno-železnícne terminály by ale mali byť takouto manipulačnou technikou vybavené.

Na rozdiel od ostatných dopravných prostriedkov kombinovanej dopravy, ktorých množstvo, forma použitia (prenájom, leasing, vlastníctvo) sa môže regulovať variabilne, podľa aktuálnych prepravných potrieb, manipulačná technika musí byť k dispozícii bezpodmienečne. Je to jasná súčasť dopravnej infraštruktúry, podobne ako cesty, diaľnice, vodné cesty, železnice, kolaje. Nie je totiž možné do terminálu doviesť a odviesť portálový žeriav a dokonca ani kolesový nakladací podla potreby. Sú to integrálne súčasti terminálov kombinovanej dopravy.

Taktiež nie je možné podmienovať vybavenie terminálov manipulačnými prostriedkami napríklad prepravnými výkonmi, alebo inými kritériami. Je to z toho dôvodu, že pokiaľ nemajú terminály manipulačné prostriedky s požadovanými technickými parametrami, prepravné výkony ani nemôžu vzniknúť, pretože cez terminál nemôžu prejsť všetky druhy nákladových jednotiek.

Vybudovanie terminálov kombinovanej dopravy s manipulačnou technikou požadovaných parametrov, ako súčasť dopravnej infraštruktúry, očakávajú dopravcovia, zasielateľia, ako aj prepravcovia od štátu. Pretože dopravná infraštruktúra je jednou zo základných úloh štátu.

Pri riešení otázky finančného zabezpečenia je potrebné spojiť obmedzené prostriedky štátu, Európskej únie a subjektov zúčastnených na kombinovanej doprave.

V súvislosti s terminálmi kombinovanej dopravy je významná aj otázka stanovenia veľkosti atrakčného obvodu t. j. vzdialenosti dovozu a rozvozu nákladových jednotiek kombinovanej dopravy do terminálov. V materiáloch európskej únie sa priamo uvádza atrakčný obvod terminálov kombinovanej dopravy 150 km pre terminály vo vnútrozemských prístavoch. V kombinovanej doprave cesta/železnica je vzdialenosť stanovená vágne, vzdialenosťou do najbližšej vhodnej železnickej stanice, v ktorej je nákladová jednotka manipulovaná. Na túto vzdialenosť sa potom odporúča aplikovať aj ustanovenia v obchodných, colných a daňových zákonoch a hlavne cestných vyhláškach ministerstiev dopravy, ktoré upravujú vyžadovanie cestných povolení a kabotáže.

Na Slovensku je tradičné chápanie atrakčného obvodu terminálu kombinovanej dopravy 50 km, posledná úprava vzdialenosti dovozu a odvozu, navrhovaná pri spracovávaní koncepcie kombinovanej dopravy 80 km nebola v konečnom znení koncepcie akceptovaná.

Pripravovaný vstup Slovenska do Európskej únie v roku 2004 nás určite postaví pred nutnosť zladit aj túto skutočnosť so smernicami Rady Európy a praxou v krajinách EÚ, kde sa toleruje vzdialenosť 150 km.

### **1.3 Prepravné a dopravné zariadenia**

Súčasťou systémov kombinovanej dopravy sú nákladové jednotky kombinovanej dopravy t. j. kontajnery na suchozemskú prepravu tovarov (s výnimkou námorných kontajnerov), výmenné nadstavby na cestné vozidlá a kontajnery systému ACTS.

Na prepravu týchto prepravných jednotiek sa používajú špeciálne železnice, cestné nosiče na prepravu kontajnerov, vozidlá na prepravu výmenných nadstavieb a kontajnerov AGTC a závesy na manipuláciu s nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy. Tieto zariadenia môžu byť vo vlastníctve operátorov dopravy, prepravcov alebo leasingových spoločností.

V súčasnosti sa kombinovaná doprava v SR vykonáva v rozhodujúcej miere v kontajneroch ISO 1, výnimocne vo výmenných nadstavbách na cestné vozidlá. Pravidelná preprava v kontajneroch ACTS sa nevykonáva. ŽSSK a. s. má na kombinovanú dopravu k dispozícii 277 špeciálnych železničných vozňov. Z uvedeného počtu je 50 vozňov radu Sgjs a Sgj, ktoré sú pred ukončením fyzickej životnosti a v súčasnosti sa používajú len pri prepravách v krajinách V-4. Na zabezpečenie rastu prepravy zásielok v kombinovanej doprave bude nevyhnutné zaobstarat si ďalšie špeciálne železničné vozne.

### **1.4 Organizacné zabezpečenie**

Na trhu kombinovanej dopravy v Slovenskej republike je v súčasnosti známych niekoľko dlhodobých cinných operátorov kombinovanej dopravy okrem rôznych podnikateľských aktivít kratšieho trvania.

Tradičným operátorom kombinovanej dopravy je ICF – Intercontainer Interfrigo. Táto dnes komerčná spoločnosť vznikla pôvodne ako medziželezniciá dohoda so sídlom a aj platobným a zúčtovacím strediskom vo švajciarskom Bazileji. Na našom trhu vystupuje cez sprostredkovateľov - agentov. Nemá u nás svoje priame zastúpenie, ale od začiatku roku 2003 je majiteľom akcií CSKD Intrans a jej dcérskej spoločnosti Intrans SKD, ktorá vlastní a prevádzkuje terminály v Bratislave, Žiline a Košiciach.

Protiváhou ICF je Bohemiakombi Praha, ktorá supluje neexistujúceho národného operátora kombinovanej dopravy UIRR v SR a využíva tiež terminály Intransu. Union Internationale de transport combiné Rail – Route so sídlom v Bruseli je komerčným združením tzv. národných operátorov kombinovanej dopravy. Zárodok UIRR bolo nemecké Kombiverkehr, vzniknuté z iniciatívy cestných dopravcov, ktorí chceli aspoň časť kombinovanej dopravy dostať pod svoju kontrolu.

Títo dvaja operátori kombinovanej dopravy bývajú označovaní aj ako systémoví a používajú vlastné železničné režimy – postupy v zadávaní dopravy železničiam, terminálom kombinovanej dopravy a autodopravcom. Po celej Európe, ale aj časti ázijského kontinentu organizujú dopravné linky kombinovanej dopravy v ucelených vlakoch ale aj jednotlivé, či skupinové zásielky. Na to používajú tzv. NEX vlaky, zrýchlené nákladné vlakové linky pravidelné aj nepravidelné, ktoré organizujú železnice na prepravu vagónov s rýchloskaziteľným tovarom, alebo tovarom so zrýchlenými dodacími časmi.

Skôr výnimku, ako pravidlom v celoeurópskom rozmere predstavuje operátor kombinovanej dopravy Metrans, ktorý sa orientuje na dovoz a rozvoz kontajnerov, ako pokračovania zaoceánskych preprav z prístavov Hamburg a Bremerhaven v spolupráci s materskou spoločnosťou HHLA – Hamburger Hafen und Lagerhaus AG. Tento operátor používa svoj vlastný, neverejný terminál v Dunajskej Strede.

Ako jeho protiváhu môžeme označiť Eurocont, operátor predĺženia pravidelného kontajnerového vlaku ECS – European Container Shuttle z prístavu Rotterdam do Prahy a ďalej do Bratislavy - Páleniska. Táto spoločnosť je vlastne dohodou lodiarskych spoločností Maersk a P&O, ktoré si zriadili na termináli SpaP depóniu lodiarskych kontajnerov a operacnú základňu.

V SR nejestvuje v súčasnosti národný operátor kombinovanej dopravy. Po zlyhaní operátora CS Eurotrans 1999, ktorý sa stal aj oficiálnym členom UIRR nastalo na trhu kombinovanej dopravy vákuum, ktoré sa nepodarilo doposiaľ vyplniť.