

1 Stav kombinovanej dopravy v SR

1.1 Vývoj prepravy

V období od roku 1993 prešla KD zložitým vývojom, ktorý bol charakterizovaný prerušením kontinuity rastu prepravy v dôsledku rozpadu trhu krajín RVHP, vznikom samostatnej SR a zmenou jej orientácie na trhovú ekonomiku. Etapa prechodu na trhovú ekonomiku nie je ešte ukončená a znamená postupné prispôsobovanie sa účastníkov prepravných reťazcov na nové podmienky, ktoré sa prejavujú v zmenách ich organizačných štruktúr a systému riadenia a budú sa postupne prispôsobovať podmienkam v krajinách EU.

V období fungovania spoločného trhu, v krajinách tzv. východného bloku, bola kombinovaná doprava budovaná ako spoločný program a dominantné postavenie mala preprava kontajnerov. V dôsledku rozpadu hospodárskej spolupráce, hlbokkej recesie výroby v krajinách strednej a východnej Európy, a liberalizácie cestnej nákladnej dopravy, znížilo sa množstvo prepraveného tovaru v železničnej doprave a veľká časť tovarov sa presunula na pružnejšiu a lacnejšiu cestnú nákladnú prepravu vo vnútroštátnej a najmä v medzinárodnej doprave. Uvedený trend sa odrazil výrazne aj v kombinovanej doprave.

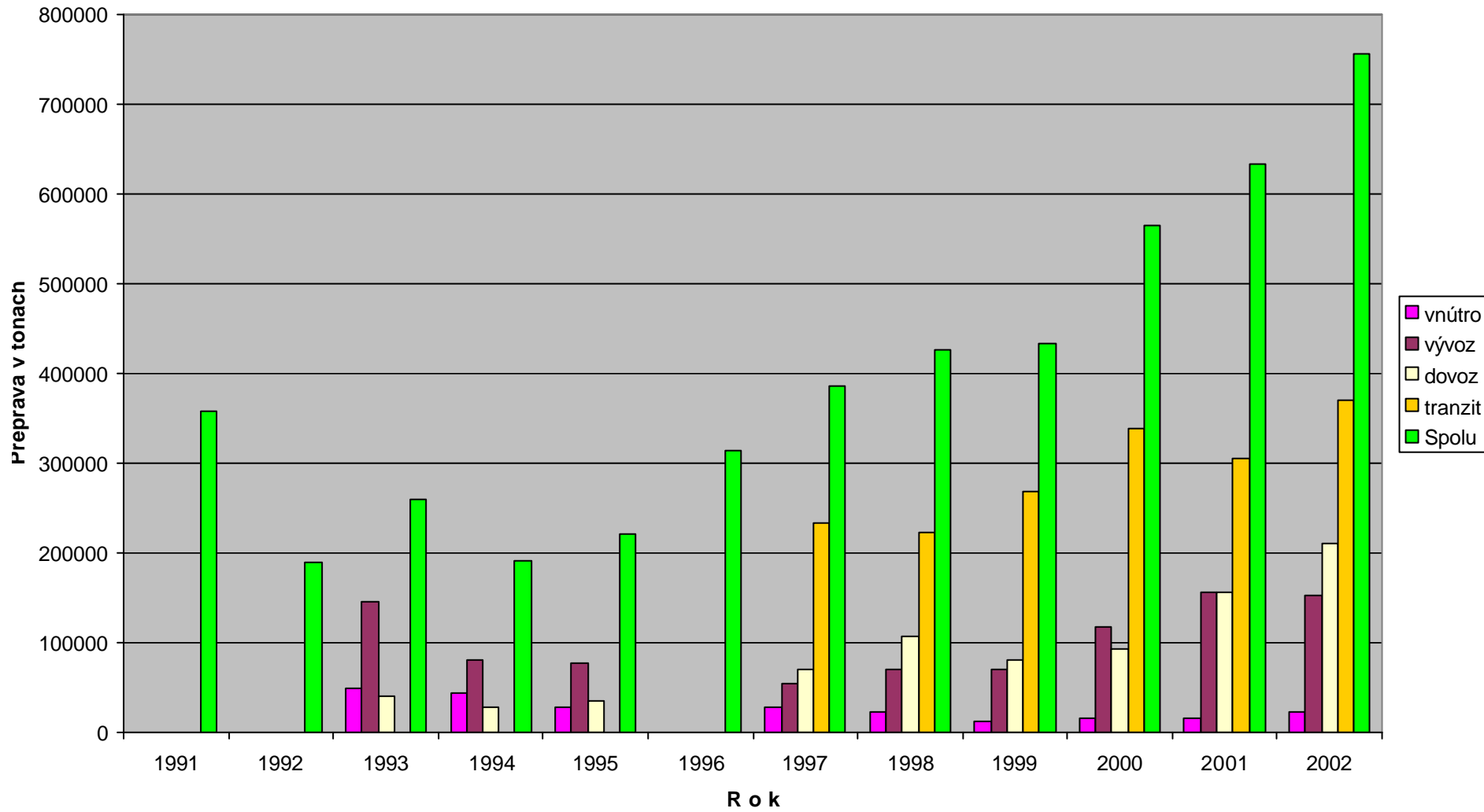
Tabuľka c.1: Vývoj prepravy v kombinovanej doprave

Rok	Segment trhu				Spolu
	vnútro	vývoz	dovoz	tranzit	
1991	-	-	-	-	357 086
1992	-	-	-	-	188 920
1993	49 520	145 979	39 886	-	259 361
1994	43 497	81 633	27 424	-	192 010
1995	27 880	77 380	34 353	-	220 301
1996	-	-	-	-	313 093
1997	28 346	54 263	70 045	232 983	385 637
1998	23 516	70 352	108 056	223 565	425 509
1999	13 043	70 057	81 206	268 134	432 440
2000	15 892	116 909	92 924	338 503	564 228
2001	15 634	156 604	155 641	304 619	632 498
2002	23 784	152 231	210 063	370 183	756 261

Zdroj: 1991 - 1995 SKD INTRANS a. s., SPaP a WienaCont; 1996 – 2002 ŽSSK

V tabuľke 1 a na grafe 1 vidieť, že v rokoch 1991 – 1994 došlo k poklesu prepravy v kombinovanej doprave na hodnotu necelých 40 % oproti preprave v roku 1991. Od roku 1995 dochádza k postupnému nárastu prepravy v kombinovanej doprave. V roku 1997 prekročila preprava hodnotu z roku 1991, keď index rastu bol 1,08. V roku 2002 sa prepravilo v kombinovanej doprave 756,3 tis ton, čo predstavuje podiel 1,53 % na celkovej preprave tovaru v železničnej doprave, 2,11 násobný nárast oproti roku 1991 a takmer štvornásobný nárast (3,94) oproti roku 1994, kedy bolo dosiahnuté minimum prepravy a podiel

Vývoj a štruktúra dopravného trhu kombinovanej dopravy v SR



kombinovanej dopravy na celkovej železnickej preprave bol 0,33 %. Najvyšší podiel na preprave má tranzit, ktorý v roku 1997 tvoril 60,4 % na celkovej preprave kombinovanej dopravy. Jeho podiel postupne klesal a v roku 2002 dosiahol 48,95 % vďaka nárastu prepravy v dovoze a vývoze. Dominantný podiel na preprave má preprava tovaru v kontajneroch.

Od roku 1999, kedy bola zastavená preprava linky RoLa na trase Nové Zámky – Wels a v roku 2000 na trase Gliwice – Budapešť sa v systémoch KD prepravujú len kontajnery. Výmenné nadstavby sa v súčasnosti prepravujú len výnimočne.

1.2 Linky kombinovanej dopravy

V súčasnosti sa kombinovaná doprava uskutočňuje na tratiach ŽSR podľa grafikonu vlakovej dopravy platného od 15. decembra 2002 v jednotlivých voznoch alebo skupinových voznoch. Okrem toho sa uskutočňuje na nasledovných ucelených vlakoch kombinovanej dopravy.

Operátor: European Rail Shuttle - Rotterdam

Vlak: **NEX 42 537 Melník CD** (20:19) – (02:24) Kúty (03:50) – (05:22) **Bratislava Pálenisko**

Parametre: 1200 ton, 550 m ide: 2, 5

Vlak: **NEX 42 538 Bratislava Pálenisko** (19:13) – (20:28) Kúty (21:42) – (04:10) **Melník CD**

Parametre: 1200 ton, 550 m ide: 2, 6

Vlak: **NEX 42 230 Budapast Kikötő MÁV** (21:10) – (23:48) Komárom MÁV (01:20) – (01:45) Komárno zr. st. (02:18) – (04:50) Kúty (06:40) – (14:32) **Melník CD**

Parametre: 1300 ton, 550 m ide: 2, 5

Vlak: **NEX 42 231 Melník CD** (05:35) – (12:09) Kúty (14:53) – (18:19) Komárno zr. st. (18:56) – (19:19) Komárom MÁV (21:00) – (23:15) **Budapest Kikötő MÁV**

Parametre: 1300 ton, 550 m ide: 3

Vlak: **NEX 42 233 Melník CD** (19:13) – (01:45) Kúty (03:42) – (06:21) Komárno zr. st. (06:43) – (07:06) Komárom MÁV (10:00) – (12:00) **Budapest Kikötő MÁV**

Parametre: 1300 ton, 550 m ide: podľa potreby

Operátor: Kombiverkehr - Frankfurt

Vlak: **NEX 43 511 Bremenhaven Kaiserhof DB** (21:07) – (19:23) Kúty (21:24) – (23:16) Rusovce (23:19) – (23:28) Rajka MÁV (03:00) – (05:55) **Budapest Józsefváros MÁV**

Parametre: 1250 ton, 600 m ide: 6

Vlak: **NEX 43 517 Hamburg DB** (19:52) – (17:33) Kúty (18:55) – (20:38) Rusovce (20:50) Rajka MÁV (02:30) – (03:32) **Budapest Józsefváros MÁV**

Parametre: 1250 ton, 600 m ide: 2, 3, 4, 6

Vlak: **NEX 43 516 Budapest Józsefváros MÁV** (21:45) – (01:13) Rajka MÁV (04:17) (04:29) Rusovce (04:32) – (06:36) Kúty (08:32) – (04:28) **Maschen DB**

Parametre: 1250 ton, 600 m ide: 1, 7

Vlak: **NEX 43 508 Budapest Józsefváros MÁV** (20:45) – (00:15) Rajka MÁV (03:24) (03:36) Rusovce (03:39) – (05:20) Kúty (07:41) – (16:41) **Decín východ CD**

Parametre: 1250 ton, 600 m ide: podľa potreby

Operátor: Maersk – Sealand Romania, Bucuresti

Vlak: **NEX 42 331 Melník CD** (04:10) – (11:39) Kúty (13:43) – (17:05) Komárno zr. st. (18:56) – (19:19) Komárom MÁV (21:00) – (15:02) **Bucuresti CFR**

Parametre: 1300 ton, 550 m ide: 2

Vlak: **NEX 42 340 Bucuresti Süd CFR** (20:59) – (08:36) Štúrovo (10:17) – (13:01) Kúty (14:48) – (22:16) **Melník CD**

Parametre: 1300 ton, 550 m ide: 7

Operátor: Metrans Praha a. s. – Metrans (Danubia) Dunajská Streda a. s.

Vlak: **NEX 42 601 Praha Uhríneves CD** (14:16) – (20:27) Kúty (22:31) – (01:23) **Dunajská Streda**

Parametre: 900 ton, 500 m ide: 1/2, 7/1

Vlak: **NEX 42 605 Praha Uhríneves CD** (01:26) – (07:18) Kúty (09:19) – (10:23) Bratislava N. Mesto (11:43) – (12:54) **Dunajská Streda**

Parametre: 1300 ton, 500 m ide: 1, 2, 3

Vlak: **NEX 42 602 Dunajská Streda** (02:07) - Bratislava N. Mesto - (04:21) Kúty (06:46) (13:35) **Praha Uhríneves CD**

Parametre: 900 ton, 500 m ide: 5, 7

Vlak: **NEX 42 221 Praha Uhríneves CD** (01:26) – (07:18) Kúty (09:19) – (11:16) Rusovce (11:33) – (11:45) Rajka (14:45) – (15:34) **Győr MÁV**

Parametre: 1100 ton, 550 m ide: 4

Vlak: **NEX 42 223 Praha Uhríneves CD** (08:08) – (15:36) Kúty (17:53) – (19:35) Rusovce (19:38) – (19:50) Rajka (23:00) – (23:49) **Győr MÁV**

Parametre: 1100 ton, 550 m ide: 7

Vlak: **NEX 42 242 Győr MÁV** (10:20) – (10:50) Komárom MÁV (12:49) – (13:02) Komárno (13:36) – (15:56) Dunajská Streda (19:14) – (22:17) Kúty (00:05) – (06:51) **Praha Uhríneves CD**

Parametre: 1300/1100 ton, 550 m ide: 2/3, 5/6

1.3 Terminály kombinovanej dopravy

Jednou z príčin pomalšieho rozvoja kombinovanej dopravy v SR oproti ostatným krajinám Višehradskej štvorky je aj stav a technické vybavenie TKD v SR. Terminály KD s výnimkou terminálu v Dobrej sú v podstate kontajnerové prekladiská, ktoré boli vybudované v období pred vznikom Slovenskej republiky v krajinách združených v RVHP. Východiskom pre ich výstavbu a prevádzku bola koncepcia rozvoja progresívnych prepravných systémov založená na preprave 20' VK, ktoré boli považované za hlavnú intermodálnu prepravnú jednotku v systéme. Súčasné terminály kombinovanej dopravy v SR nie sú preto všeobecne vybavené manipulačnými zariadeniami, ktoré sú schopné efektívne manipulovať s veľkými intermodálnymi prepravnými jednotkami, ako ani s návesmi pomocou sklopných ramien na závese. Toto odrádza mnohých zasielateľov od alternatívy použiť v preprave tovaru do Slovenskej republiky kombinovanú dopravu a používať služby slovenských terminálov.

V tabulke c. 2 sú základné informácie o prevádzkovateľoch, technickom vybavení a type jestvujúcich terminálov kombinovanej dopravy v SR. Aby mohli terminály zabezpečiť požiadavky kombinovanej dopravy na európskej úrovni musia splniť určité minimálne parametre, ktoré vyplývajú z Dohody AGTC, ako aj rozmerov a hmotností nákladových jednotiek kombinovanej dopravy.

Moderný terminál kombinovanej dopravy, ktorý nazveme „terminál bez obmedzení“ by mal splniť nasledujúce technické požiadavky.

Minimálna dĺžka manipulačných kolají vyplýva z požiadavky dohody AGTC, kde je stanovená minimálna dĺžka stanícnych kolají vsúčasnosti 600 m a v cieľovom stave 750 m, ktorá umožňuje manipulovať celý ucelený vlak na jednej kolaji. Dohoda ďalej stanovuje požiadavku na možnosť prepravy všetkých druhov nákladových jednotiek kombinovanej dopravy, pričom treba počítať s tendenciami v oblasti vývoja hmotností a rozmerov intermodálnych prepravných jednotiek. Táto požiadavka znamená, že manipulačné prostriedky musia mať minimálnu nosnosť na závesnom ráme 40 ton pri manipulácii s kontajnermi ISO A 40', 45' a 48'. Závesný rám by mal byť univerzálny s možnosťou manipulácie kontajnerov od dĺžky 20' do 48'. Pri manipulácii s výmennými nadstavbami na cestné vozidlá triedy A a cestných návesov, ktoré sa manipulujú pomocou závesného rámu s kliešťami musí byť nosnosť na závesnom ráme najmenej 42 ton. Nájazdové rampy musia umožniť horizontálnu nakládku návesových súprav s celkovou hmotnosťou 40 ton na železničné vozne. Okrem toho dohoda stanovuje, že medzná doba prevzatia nákladu a odoslania vagónu ako aj medzi príchodom vlaku a pripravenosťou vagónov na vykladanie by nemala prekročiť jednu hodinu; cakanie na naloženie IPJ na automobilové dopravné prostriedky musí byť čo najkratšie (maximálne 20 min.) čo znamená, že v termináli musí byť taký počet manipulačných zariadení, ktoré sú schopné splniť tieto stanovené doby pri vykladaní a nakladaní ucelených vlakov kombinovanej dopravy. Terminál musí mať priame napojenie na hlavnú železničnú trať a čo najkratšie napojenie na hlavné cestné komunikácie. Z tabulky c. 2 vyplýva, že požadovanú dĺžku kolají 600 respektíve 750 m splňa len terminál v Dobrej a jedna kolaj v termináli v Ciernej nad Tisou. Požiadavku aspoň jedného výkonného manipulačného prostriedku splňajú terminály v Bratislave Pálenisku (prístav), Dobrej a Dunajskej Strede.

Nevyhnutnou podmienkou úspešného fungovania terminálov bude aj ich obchodná neutralita a prístupnosť pre všetkých zákazníkov.

Príloha c. 1

Tabuľka c. 2: Terminály kombinovanej dopravy v SR k 30.4.2003

Terminál	Prevádzkovateľ	Technické vybavenie	Pocet a dĺžka kolají	Skladovacie plochy	Typ TKD	Poznámka
Bratislava ÚNS	SKD INTRANS a. s., Žilina	PKJ MP 32, bocný prekladac BP SL 35, celný prekl. BV HM 35.22, celný pr. Komatsu	3 ks (325m, 297 m, 290 m)	kryté 360 m ² nekryté 8390 m ²	C - Ž	
Bratislava prístav Pálenisko	Slovenská plavba a prístavy a. s. Bratislava	kontajn. žeriav KSB, celný ramenový prekladac Luna, celný zdvíhací prekl. Kalmar	2 ks (300 m, 300 m)	nekryté 6000 m ²	C - Ž - V	
Cierna nad Tisou	ŽSSK, OPC Cierna nad Tisou	PKJ 36	4 ks (NR - 250 m, 405 m, ŠR - 645 m, 270 m)	nekryté 3660 m ²	C - Ž, zmena rozchodu	
Dunajská Streda	METRANS (Danubia), a. s.	celný ramenový prekladac Kalmar (3 ks)	1 ks (200 m)	nekryté 25000 m ² kryté 245 m ²	C - Ž	
Dobrá	ŽSR, nevyjasnené majetkové vzťahy s ŽSSK	celný ramenový prekladac Luna RLS-45-CT, bocný zdvíhací prekladac BP	8 ks (170 m, 595 m)	nekryté 2640 m ² kryté 245 m ²	C - Ž, zmena rozchodu	
Košice	SKD INTRANS a. s., Žilina	žeriav PD 38 a PD 25, Bocný prekladac BP SL 35 a SL 55, klieštinový adaptér na VN	2 ks (210 m, 232 m)	nekryté 1764 m ²	C - Ž	
Nové Zámky	OZÓN spol. s r.o. Nové Zámky	prenosná celná rampa RoLa	3 ks	nekryté 30000 m ²	C - Ž, RoLa	mimo prevádzky fy Ozón v likvidácii
Ružomberok	ŽSR	PKJ 32	3 ks (310 m, 320 m, 320 m)	nekryté 13380 m ²	C - Ž	docasne mimo prevádzky
Trstená	ŽSSK	prenosná celná rampa RoLa	1 ks, (310 m)	nekryté 8000 m ²	C - Ž, RoLa	prípravuje sa uvedenie do prevádzky
Žilina	SKD INTRANS a. s., Žilina	bocný prekladac BP SL 35 (2 ks), bocný prekladac Klaus KM 26, celný prekl. Detvan	1 ks, (327 m)	nekryté 1447 m ²	C - Ž	
Štúrovo	Assi Doman Packaging Štúrovo a.s.	celný prekladac Hyster	2 ks, (140 m, 160 m)	nekryté 4200 m ²	C - Ž	mimo prevádzky po likvidácii fy Klevytrans

Zdroj: ŽSSK, Bratislava, 2003

1.4 Železnice kombinovanej dopravy

Preprava nákladových jednotiek kombinovanej dopravy sa vykonáva na špeciálnych železničných voznoch. ŽSR majú vo svojom voznom parku celkom 277 ks špeciálnych železničných vozňov, ktorých štruktúra je uvedená v nasledujúcej tabuľke.

Tabuľka c. 3: Štruktúra a vybrané parametre vozňov na kombinovanú dopravu

Parameter	Merná jednotka	Rad železničného vozňa			
		Sdgss	Sgjs (Kas)	Sgs (Pasy)	Sgnss
Pocet vozňov	ks	60	40	10	167
Celková dĺžka vozňa	mm	19740	21840	20040	19740
Hmotnosť vozňa	t	26,90	25,00	24,00	19,80
Nakladacia hmotnosť „C“	t	53,1	55,00	56,00	60,20
Nakladacia dĺžka	mm	18400	18800	18680	18500
Nakladacia šírka	mm	2590	2750	2780	2750
Nakladacia plocha	m ²	43,10	51,70	51,93	49,90
Výška nakladacej plochy nad TK	mm	1170	1240	1250	1240
Poznámka		košový vozen, preprava návesov, VK a VN	plošinový vozen, preprava VK, drevená podlaha	plošinový vozen, preprava VK, drevená podlaha	plošinový vozen, preprava VK a VN, bez podlahy (rošt)

Zdroj: ZSSK, Bratislava, 2003

Vozne radu Sgj a Sgjs sú pred ukončením fyzickej životnosti a používajú sa na základe dohody len na prepravy v krajinách V4.

1.5 Organizácia a prevádzka kombinovanej dopravy

Slovensko nemá na rozdiel od susediacich krajín (okrem Ukrajiny) a krajín EU vsúčasnosti národného operátora kombinovanej dopravy. Prevádzku kombinovanej dopravy v SR organizujú niektorí domáci operátori a niekoľko zahraničných. Domáci operátori napríklad SKD INTRANS a. s. a niektorí ďalší uskutočňujú kombinovanú dopravu nepravidelne v skupinových vozňoch alebo jednotlivými vozňami. Zahraniční operátori uvedení v časti 1.2, prevádzkujú pravidelné linky kombinovanej dopravy najmä v tranzite ale aj v dovoze a vývoze. Aktívnym účastníkom pri organizovaní liniek kombinovanej dopravy v SR boli ŽSR a od 1.1.2002 Železničná spoločnosť a. s. (ZSSK a. s.).