

## **Aktualizácia koncepcie rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010**

Uznesením vlády c. 37/2001 zo dňa 17. januára 2001 bola schválená Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy do roku 2010, ktorá stanovovala na základe analýzy stavu kombinovanej dopravy vSR postup a podmienky jej ďalšieho rozvoja. Koncepcia definuje potenciál pre kombinovanú dopravu, navrhuje vedenie liniek kombinovanej dopravy, potrebnú infraštruktúru na prevádzku liniek kombinovanej dopravy, najmä terminály kombinovanej dopravy a ich vybavenie. Ďalej koncepcia navrhuje opatrenia na podporu kombinovanej dopravy v oblasti právnych noriem a špecifikuje výšku a účel finančných prostriedkov zo štátneho rozpočtu na zabezpečenie navrhnutého rozvoja a podporu kombinovanej dopravy vSR na obdobie do roku 2010.

Na porade vedenia ministerstva bolo rozhodnuté vzhľadom na pomalý vývoj kombinovanej dopravy spracovať aktualizáciu schválenej koncepcie a predložiť ju na rokovanie PVM do 15.7.2003.

Vzhľadom na skutočnosť, že koncepcia bola spracovaná v roku 2000 a vzhľadom na pripravovaný vstup SR do EU, kedy sa zmenia podmienky na vykonávanie dopravy vrátane podmienok kombinovanej dopravy, dá sa očakávať, že najneskôr v roku 2005 bude nutná ďalšia aktualizácia v súlade s meniacimi sa podmienkami na vykonávanie dopravy.

Predkladaná aktualizácia koncepcie rozvoja kombinovanej dopravy vychádza zo súčasných poznatkov z rozvoja kombinovanej dopravy a prijatých hlavných dokumentov EU k problematike kombinovanej dopravy. Problematika rozvoja kombinovanej dopravy je obsiahnutá aj v programovom vyhlásení vlády SR zo dňa 4.11.2002, kde v oblasti dopravy bude vládou:

- pokračovať v transformácii železníc;
- pri územno-plánovacích a urbanistických riešeniach rozvoja dopravnej infraštruktúry bude kľásť osobitný dôraz na intermodalitu a podporu environmentálne najvýhodnejších druhov dopravy spriatím efektívneho programu podpory rozvoja kombinovanej dopravy ako súčasti intermodálnej dopravy; a
- pripraví jednotný systém financovania cestnej infraštruktúry, platný v EU pri zaistení mobility a zlepšenia životného prostredia, pričom v prvom kroku sa zavedie spoplatnenie ťažkých nákladných vozidiel.

### **1 Stav a vývoj kombinovanej dopravy v SR**

V období od roku 1993 prešla KD vSR 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.

V rokoch 1991 – 1994 došlo k poklesu prepravy v kombinovanej doprave na hodnotu necelých 40 % prepravy v roku 1991. Od roku 1995 dochádza k postupnému nárastu prepravy v kombinovanej doprave a podiel kombinovanej dopravy na celkovej preprave železnickej dopravy vzrástol z 0,33 % v roku 1994 na 1,53 % v roku 2002. V roku 2002 sa prepravilo v kombinovanej doprave 756,3 tis ton, čo predstavuje 211 % nárast oproti roku 1991 a takmer 394 % nárast oproti roku 1994, kedy bolo dosiahnuté minimum prepravy. Najvyšší podiel na preprave má tranzit avšak jeho podiel klesol zo 60,4 % v roku 1997 na 48,95 % celkovej prepravy kombinovanej dopravy v roku 2002 v dôsledku postupného nárastu prepravy v dovoze a vývoze. Dominantný podiel na preprave má preprava tovaru v kontajneroch. V súčasnosti nie sú v prevádzke žiadne linky RoLa a preprava výmenných nadstavieb je výnimocná.

Kombinovaná doprava sa uskutočňuje na tratiach ŽSR podľa grafikonu vlakovej dopravy v jednotlivých voznoch alebo skupinových voznoch. Okrem toho sa uskutočňuje na 17 pravidelných ucelených vlakoch kombinovanej dopravy, z čoho je 12 vlakov tranzitných z prístavov Breitenhaven, Hamburgu v pokračovaní do Budapešti a Bukurešti.

Na území Slovenska sa nachádza 11 terminálov kombinovanej dopravy, z ktorých v súčasnosti je v prevádzke pre kombinovanú dopravu 6 terminálov. S výnimkou terminálu v Dobrej, ktorý bol odovzdaný do prevádzky v r. 2002, sú ostatné terminály v skutočnosti len kontajnerovými prekladiskami, ktoré boli vybudované v rámci Štátneho programu rozvoja progresívnych prepravných systémov pred rokom 1993 pre potreby kontajnerového prepravného systému krajín združených v RVHP. Terminály boli budované na základe skutočnosti, že základnou intermodálnou prepravnou jednotkou bol 20' veľký kontajner ISO radu 1s celkovou hmotnosťou do 24 ton. Len dva terminály kombinovanej dopravy majú manipulačné zariadenia s nosnosťou na závesnom ráme 40 ton, ktoré sú schopné manipulovať takmer so všetkými nákladovými jednotkami kombinovanej dopravy. Dalšími nedostatkami terminálov sú nedostatočná dĺžka manipulačných kolají, ktorá neumožňuje spracovať ucelený vlak kombinovanej dopravy na jednej kolaji, nedostatočné napojenie manipulačných kolají a cestné napojenie terminálu na hlavné železničné a cestné komunikácie a malá ponuka služieb. Tieto skutočnosti sú aj jednou z príčin, ktorá odrádza zasielateľov využívať v medzinárodnej preprave kombinovanú dopravu a služby terminálov v SR.

Podmienkou prevádzkovania kombinovanej dopravy sú špeciálne železničné vozne na prepravu nákladových jednotiek kombinovanej dopravy. Takéto vozne vlastní ŽSR v počte 277 ks a prenája ich na prepravu. Z uvedených vozňov je 50 vozňov radu Sgjs resp. Sgj, ktoré sú pred koncom životnosti a v medzinárodnej kombinovanej doprave nepoužiteľné. Pri ďalšom zvyšovaní prepráv bude nevyhnutné doplniť ich stav.

Podrobnejšie informácie ku uvedeným oblastiam kombinovanej dopravy sú v prílohe 1 aktualizácie.

Osobitnú kategóriu tvoria kontajnerové prepravy na východ po širokorozchodnej železnici. Tu sa nedá hovoriť jednoznačne o vlakových operátoroch. Samotná kontajnerová doprava, vrátane prevádzky prekladiskových terminálov v Dobrej a Ciernej nad Tisou na širokorozchodné vagóny je plne v rukách železníc. Prepravy organizujú viacerí zasielatelia. Z významnejších sú to hlavne Argo Poprad, SKD Intrans Žilina a. s. a Gestiv Košice.

Kombinovaná doprava na rozdiel od ostatných druhov dopravy, t.j. vodnej, železničnej, cestnej, príp. leteckej nepoužíva vlastné špecifické dopravné prostriedky. Používa len vlastné špecifické nákladové jednotky, ktoré sa prepravujú dopravnými prostriedkami vodnej, železničnej a cestnej dopravy. Z toho vyplýva veľmi široké zapojenie dopravcov do tohto druhu dopravy. Ich záujmy sa jednoznačne stretávajú len na miestach kde mení nákladová jednotka dopravný prostriedok t. j. v termináloch kombinovanej dopravy.

Na rozdiel od okolitých krajín a krajín EÚ v súčasnosti Slovensko nemá národného operátora kombinovanej dopravy UIRR. Prevádzku kombinovanej dopravy v SR organizuje niekoľko domácich a zahraničných operátorov. Domáci operátori uskutočňujú kombinovanú dopravu nepravidelne v skupinových alebo jednotlivých voznoch. Zahraniční operátori uvedení v časti 1.2 prílohy 1, prevádzkujú pravidelné linky kombinovanej dopravy v ucelených vlakoch najmä v tranzite ale aj v dovoze a vývoze. Aktívnym účastníkom pri organizovaní kombinovanej dopravy v SR boli ŽSR a od 1.1.2002 Železničná spoločnosť a. s.

Kombinovaná doprava v SR napriek uvedenému problému sa začína v ostatných rokoch rozvíjať rýchlejším tempom a pri účinnejšej podpore možno očakávať, že sa dostane na úroveň ostatných krajín Višehradskej skupiny krajín a to aj napriek zhoršeniu jej podmienok po vstupe do EÚ.

## 2 Európsky rámec rozvoja a podpora kombinovanej dopravy

Od prijatia jestvujúcej koncepcie rozvoja kombinovanej dopravy schválenej Uznesením vlády SR č. 37/2001 bolo prijatých niekoľko dôležitých dokumentov, ktoré sa týkajú aj kombinovanej dopravy.

**Biela kniha: Európska dopravná politika do roku 2010** bola vydaná v Bruseli v roku 2001 s dôvetkom Cas rozhodnutia. Ako sa konštatuje v úvode doprava celí narastajúcemu konfliktu medzi zvyšujúcim sa dopytom po mobilite v dôsledku čoho sa budú zvyšovať kongescie, zhoršovať kvalita služieb, životného prostredia a bude dochádzať k izolácii niektorých regiónov. Ak sa nepodarí obmedziť explóziu cestnej dopravy a prerušiť previazanosť medzi ekonomickým rastom a požiadavkami na dopravu dôjde k drastickému zhoršovaniu životného prostredia a nárastu dopravných nehôd. Biela kniha navrhuje opatrenia v štyroch základných okruhoch:

- a) zmenou delby práce medzi druhmi dopravy;
- b) elimináciou úzkych miest v doprave;
- c) zvýšením zainteresovanosti používateľov dopravy na dopravnej politike;
- d) kontrolou globalizácie dopravy.

Z hľadiska podpory kombinovanej dopravy možno k podporným akciám zaradiť:

- a) zmenu delby práce medzi druhmi dopravy:
  - zabránenie divokej konkurencii v cestnej doprave a zabezpečenie revízie taríf na základe ekonomicky oprávnených nákladov;
  - zjednotenie sociálnej legislatívy, a návrhy komisie o pracovnej dobe, jazde cez víkendy, vydávanie vodičských preukazov a školenia vodičov a sprísnenie kontrol a postihov za ich nedodržiavanie;
  - revitalizácia železníc, otvorenie národných trhov nákladnej dopravy pre kabotáž, zvýšenie bezpečnosti, zvýšenie interoperability, dodržiavanie kvality prepravy (náhrady za meškanie), zlepšenie všeobecnej kvalifikačnej úrovne;
  - podpora vnútrozemskej vodnej dopravy; vytvárať linky kombinovanej dopravy, vybudovať prekladacie zariadenia, normalizovať technické predpisy a vytvoriť navigačný systém.
- b) Vyhlásenie nového programu Marco Polo, ktorý nahradil program PACT, a ktorý je dotovaný sumou 30 mil. EUR ročne, v rámci ktorého sa:
  - kladie osobitný dôraz na pobrežnú plavbu;
  - odštartuje podpora pre nové logistické služby;
  - zdokonalia intermodálne reťazce;
- c) v rámci eliminácie úzkych miest budú investície smerovať v rámci koridorov do:
  - budovania nových dopravných kapacít alebo výhradného používania jestvujúcich liniek;
  - zlepšenia prístupu železníc v prístavoch;
  - budovania vyhradenej siete pre nákladnú dopravu;
  - budovania terminálov pre nákladnú dopravu.
- d) riešenie nedostatkov fondov sa bude riešiť spájaním fondov a využívaním poplatkov z jestvujúcej infraštruktúry na financovanie nedostatkov na úzkych miestach infraštruktúry;

- e) zainteresovanie používateľov na dopravnej politike:
- postupné spoplatňovanie infraštruktúry na báze internalizácie externých nákladov;
  - harmonizáciou daní z pohonných hmôt;

Podrobnejšie je prehľad opatrení z Bielej knihy uvedený v prílohe 2 aktualizácie.

**Spoločná rezolúcia o kombinovanej doprave** je ďalším významným dokumentom, ktorý je zameraný výlučne na kombinovanú dopravu. Bol schválený 29. a 30. mája 2002 pod bodom 3 „Modálna zmena, na rokovaní Rady ministrov CEMT v Bukurešti.

Rada ministrov na základe doterajších rezolúcií CEMTU:

- je presvedčená, že kombinovaná doprava je významnou alternatívou nákladnej dopravy vzhľadom k udržateľnosti dopravy;
- uznáva problémy, ktoré sa stále vyskytujú v kombinovanej doprave najmä
  - = deformáciu súťažných podmienok v cestnej nákladnej doprave a kombinovanej doprave;
  - = nedostatky v usporiadaní a vybavení terminálov kombinovanej dopravy, nedostatočnú interoperabilitu vo vnútri aj medzi jednotlivými druhmi dopravy;
  - = všeobecne nedostatočnú schopnosť konkurencie kombinovanej dopravy v kvalite a cenách;
- zdôrazňuje neudržateľnosť doterajšieho vývoja v cestnej nákladnej doprave;
- uvedomuje si nevyhnutnosť zvýšenia kvality kombinovanej dopravy.

Odporúča národným a medzinárodným orgánom:

- posilniť na národnej a medzinárodnej úrovni koordinovanú interakciu medzi politikou ochrany životného prostredia, územného plánovania a dopravnou politikou;
- zlepšiť rámec na skutočný rozvoj a podporu kombinovanej dopravy.

Uvedené odporúčania konkretizuje deklarácia v nasledujúcich oblastiach:

- vo vzťahu k nákladom a cenám;
- v dopravnej sieti;
- interoperability;
- finančných opatrení pri súčasnom rešpektovaní pravidiel pre štátnu pomoc a súťaž;
- regulačných opatrení a kontroly;
- prevádzky;
- monitorovania trhu;
- inovácií;
- činnosti jednotlivých účastníkov prepravného reťazca kombinovanej dopravy.

Podrobne sú opatrenia uvedené v prílohe 2.

V programovom vyhlásení vláda SR v oblasti dopravy podporila rozvoj kombinovanej dopravy nasledovným spôsobom:

- vláda bude pokračovať v transformácii železníc;
- vláda zabezpečí realizáciu zámerov Aktualizovaných zásad štátnej dopravnej politiky SR najmä v oblasti zrealizovania tempa modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry v trasách multimodálnych koridorov IV, V, VI...;
- pri územno-plánovacích a urbanistických riešeniach rozvoja dopravnej infraštruktúry SR bude vláda klásť osobitný dôraz na intermodalitu a podporu

environmentálne najvýhodnejších druhov dopravy s prijatím efektívneho programu podpory rozvoja kombinovanej dopravy ako súčasti intermodálnej dopravy;

- v oblasti prepravných povolení v cestnej doprave sa realizuje nový, transparentný systém založený na princípe nárokovosti pri splnení požadovaných kritérií a podmienok.

V Zásadách štátnej dopravnej politiky podpora rozvoja kombinovanej dopravy vyplýva zo zásady c. 21, ktorá znie: „Environmentálne aspekty považovať za určujúce pri tvorbe strategických materiálov, právnych a technických predpisov v doprave a pri uplatňovaní liberalizácie dopravného trhu. Pri územnoplánovacích a urbanistických riešeniach klásť osobitný dôraz na intermodalitu a podporu environmentálnych druhov dopravy“.

**Podpora rozvoja kombinovanej dopravy** je nevyhnutným predpokladom toho, aby sa kombinovaná doprava rozvinula a stabilizovala na dopravný systém rovnocenný s ostatnými druhmi dopravy. Doterajšie fungovanie kombinovanej dopravy poukázalo na niektoré deformácie na domácom dopravnom trhu, ktoré nevytvárajú rovnocenné podmienky na súťaž. Z uvedeného dôvodu je potrebné okrem postupného vyrovnávania súťažných podmienok jednotlivých druhov dopravy na trhu aj podporou vytvárania infraštruktúry kombinovanej dopravy, ktorá na rozdiel od infraštruktúry ostatných druhov dopravy, ktorá je budovaná systematicky mnohé nedostatky, zaostáva. Rovnako je potrebné v niektorých prípadoch podporiť aj vlastnú prevádzku kombinovanej dopravy najmä v systéme RoLa, ale aj pri rozbehu nových liniek kombinovanej dopravy.

Podpora kombinovanej dopravy je okrem uvedeného motivovaná aj jej nespochybniteľným prínosom voľnosti životného prostredia, ktorý rastie spolu s narastaním problémov spojených s rastom mobility.

Okrem podpory zo strany EU (minulý program PACT a nový program Marco Polo) mnohé krajiny majú vlastné programy na podporu kombinovanej dopravy. V krátkosti uvedieme niektoré z programov krajín EU a V4, ktoré sme získali k termínu spracovania tejto aktualizácie.

Nemecko patrí ku krajinám, ktoré majú najvyšší podiel kombinovanej dopravy na preprave tovaru spomedzi krajín EU. Terminály kombinovanej dopravy považujú v Nemecku za jeden z rozhodujúcich faktorov rozvoja kombinovanej dopravy a preto venujú ich rozvoju veľkú pozornosť a podporujú ich výstavbu aj zo štátnych prostriedkov. V novembri 2002 vydali Smernicu na podporu prekládkových zariadení pre kombinovanú dopravu, ktorá nahradila podpornú smernicu „Kombinovaná doprava“ zo dňa 15. marca 1998. Podpora je určená pre súkromné podniky a uskutočňuje sa spôsobom podielového financovania. Z nákladov, na ktoré sa vzťahuje príspevok (sú definované) sa v prípade novostavby, a rozširovaní prekládkových zariadení vypláca príspevok až do výšky 85 % ako nenávratný príspevok. Na základe súhlasu Európskej komisie sa môže v jednotlivých prípadoch podpora zvýšiť. Je možno podporiť aj nákup nových prekladacích zariadení za opotrebované. Príjemca príspevku sa musí zaviazat na prevádzkovanie podporeného zariadenia v trvaní do 20 rokov. Táto doba sa znižuje podľa výšky vlastného podielu na financovaní. Platnosť smernice sa ruší 31. októbra 2005. Program precizuje podmienky získania podpory a uvádza zoznam, čo všetko spadá do podpory.

Rakúsko malo spracovaný program podpory kombinovanej cestnej, železnickej a vnútrozemskej vodnej dopravy, ktorý sa skončil v roku 2002. Program bol určený pre všetky prepravné, prekládkové a logistické podniky, ktoré pôsobia v Rakúsku napr. zasielateľov, prepravecov, operátorov kombinovanej dopravy, prevádzkovateľov terminálov kombinovanej dopravy, prístavné spoločnosti, podniky lodnej dopravy a železnickej dopravy, na uľahčenie investovania a urýchlenie rozvoja kombinovanej dopravy. Program podpory sa vzťahoval na

strojné zariadenia a mechanizmy kombinovanej dopravy (max. 30 % investičných nákladov), prepravné a dopravné zariadenia kombinovanej dopravy (max. 100 % nákladov prevyšujúcich zrovnateľný rozsah nákladov v cestnej nákladnej doprave), nasadenie inovatívnych technológií a systémov (max. 30 %), štúdie realizovateľnosti na terminály (do 50 %). Minimálna hranica podpory jedného projektu bola cca 7267,- EUR, maximálne hranice podpory boli stanovené u mechanizačných zariadení KD 1,45 mil. EUR a 0,73 mil. EUR pri dopravných zariadeniach kombinovanej dopravy. V súčasnosti nie je žiadny program.

Talianska vláda si je vedomá významu infraštruktúry kombinovanej dopravy a výrazne podporuje jej budovanie zo štátnych prostriedkov. Infraštruktúru buduje v širšom rámci podporovaním výstavby tzv. Interportov ( v angličtine Freight Village), čo v preklade do slovenčiny podľa schválenej terminológie CEMTu znamená logistické centrum. Logistické centrá okrem terminálov kombinovanej dopravy obsahujú aj sklady, v ktorých sa prepracováva tovar a poskytujú širokú paletu služieb pre dopravné a zasielateľské spoločnosti. V súčasnosti sa talianska vláda rozhodla vložiť na podporu výstavby ďalších logistických centier čiastku 941,97 mil. EUR (cca 40 mld. Sk) v rámci verejných prác.

V krajinách Vyšehradskej štvorky boli taktiež spracované programy podpory rozvoja kombinovanej dopravy.

Vláda ČR prijala v máji roku 1998 uznesenie o podpore kombinovanej dopravy do roku 2000 svýhladom do roku 2005. Investičná dotácia bola do roku 2000 určená na nákup nových a rekonštrukciu starých železnícnych vozňov (do 100 % nákladov), na zavedenie technológie výmenných nadstavieb a ich cestných nosičov, na zabezpečenie , doplnenie a modernizáciu manipulačnej techniky v TKD, na úpravu plavidiel pre KD a na výstavbu a vybavenie objektov vTKD (30 %). Celková dotácia v roku 1999 bola 300 mil. Kč a v roku 2000 350 mil. Kč. Okrem toho bola podporovaná preprava RoLa na trase Lovosice – Dráždany vo výške 94 mil. Kč respektíve 102,- mil. Kč. Na roky 2000 až 2005 sa počíta s postupne rastúcou podporou od 400,- mil. Kč v roku 2001 do 700,- mil. Kč v roku 2005. Materiál sa v súčasnosti aktualizuje.

Do termínu spracovania aktualizácie sa nepodarilo získať podrobnejšie informácie o podpore kombinovanej dopravy v Maďarsku a Poľsku.

### **3 Potenciál kombinovanej dopravy**

Charakteristickou črtou zvyšovania dynamiky svetového hospodárstva v ostatných rokoch je proces globalizácie svetovej ekonomiky. Znamená v podstate celosvetovú delbu obchodu a je výsledkom činnosti a snaženia krajín, členov OECD na zefektívnenie medzinárodného obchodu s tovarom a službami. Slovenská republika sa stala členom OECD v roku 2000 a pripravuje sa na vstup do EÚ. Obidve tieto skutočnosti vytvoria na jednej strane podmienky na širšie zapojenie Slovenska do medzinárodnej obchodnej delby ale budú vyžadovať na strane druhej vytvorenie podmienok na zabezpečenie dopravných služieb v logistických prepravných reťazcoch a na podstatne vyššej kvalitatívnej úrovni ako doposiaľ.

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 východnou a západnou Európou a v smeroch sever – juh, severozápad – juhovýchod a juhovýchod – východ v samotnej Európe.

Z prílohy číslo 3 vyplýva, že SR má reálne šance v procese globalizácie svetového obchodu získať významný podiel na dopravnom trhu v Európe. Tieto možnosti sú dané najmä prechodom významných dopravných koridorov cez územie SR v smeroch východ – západ, sever – juh, severozápad – juhovýchod a juhovýchod – východ a severovýchod.

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

## 4 Návrh infraštruktúry, techniky a organizácie

Predpokladom efektívnej prevádzky kombinovanej dopravy je výkonná infraštruktúra, technika a organizácia prepravy nákladových jednotiek kombinovanej dopravy. Železnice trate pre kombinovanú dopravu boli vytypované a vybraté v rámci EU. SR pristúpila v roku 1994 k Dohode AGTC (Dohoda o najdôležitejších tratiach kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch), čím sa zaviazala postupne splniť stanovené parametre tratí a súvisiacich objektov.

Železnice trate pre kombinovanú dopravu na území SR, ktoré boli zaradené do Dohody AGTC majú celkovú dĺžku 1033 km, bez spoločných úsekov tratí. Základné parametre pre železnice trate boli stanovené pre nakladaciu mieru, tratovú rýchlosť, maximálnu dĺžku stanícnych kolají. Okrem nakladacej miery 1-VM, ktorá umožňuje v podstate prepravu všetkých bežných nákladových jednotiek kombinovanej dopravy sa vyskytujú na železniciach tratiach aj úseky s nakladacou mierou 0-VM (cca 71 km), ktoré obmedzujú prepravu zásielok kombinovanej dopravy. 56 % železniciach tratí má tratovú rýchlosť nižšiu ako 100 km.h<sup>-1</sup> a dĺžka odstavných kolají v termináloch s výnimkou po jednej kolaje v termináloch v Dobrej a Ciernej nad Tisou nedosahujú požadovanú dĺžku 600 m (respektíve 750 m v konečnom stave). Podrobnejšie informácie obsahuje príloha 4.

Uvedené nedostatky na sieti železniciach tratí podľa Dohody AGTC musia byť postupne odstránené a musíme konštatovať, že práce na zlepšovaní vybratej železnickej siete v SR sa vykonávajú veľmi pomaly čo súvisí s obmedzenými finančnými možnosťami ŽSR a štátu.

Terminály kombinovanej dopravy vytvárajú úzke miesta v systémoch kombinovanej dopravy v SR predovšetkým z hľadiska ich nevhodného usporiadania, nedostatočnej kapacity manipulačných zariadení, malého rozsahu a nízkej kvality poskytovaných služieb a záručenosti obchodnej neutrality služieb. V jestvujúcej koncepcii boli vzhľadom na paneurópske dopravné koridory, geografické podmienky a vedenie tratí Dohody AGTC lokalizované štyri základné lokality na výstavbu či rekonštrukciu terminálov kombinovanej dopravy a to v oblastiach Bratislavy, Žiliny, Košíc a v južnej časti bývalého Stredoslovenského kraja, ale uznesením vlády SR č. 37/2001 nebola akceptovaná požiadavka na podporu financovania výstavby a modernizácie navrhovaných terminálov kombinovanej dopravy zo štátneho rozpočtu v dôsledku čoho sa nestali nositeľmi rozvoja kombinovanej dopravy v SR. Predĺžovanie tohto stavu môže mať za následok trvalú stagnáciu kombinovanej dopravy v SR a v konečnom dôsledku deformáciu trhu kombinovanej dopravy.

Terminál kombinovanej dopravy na európskej úrovni, ktorý môžeme nazvať terminál „bez obmedzení“, musí splňať nasledovné základné požiadavky:

- umožniť manipuláciu akejkoľvek normovanej nákladovej jednotky kombinovanej dopravy;
- najmenej jedno manipulačné zariadenie musí mať na závese nosnosť 42 ton;
- musí splňať podmienky podľa Dohody AGTC, ktoré sa vzťahujú na terminály;
- musí byť železničným tarifným bodom;
- musí byť verejným terminálom t. j. umožniť prístup všetkým zákazníkom a služby poskytovať na rovnakom základe;
- musí dodržiavať zásadu obchodnej neutrality.

V súvislosti s terminálmi kombinovanej dopravy je nevyhnutné na základe všeobecného uplatňovania veľkosti atrakčného obvodu v krajinách EU 150 km vzdušnou ciarou uplatniť túto hranicu rozvozu a dovozu do terminálov v relevantných právnych predpisoch.

Predpokladom úspešnej činnosti terminálov kombinovanej dopravy bez obmedzení bude, ak sa postupne stanú súčasťou logistických centier dopravy, t. j. ak sa v ich tesnej blízkosti usadia zasielateľia, dopravcovia, ktorí budú preberať a spracovávať zásielky kombinovanej dopravy a vykonávať rozvoz a dovoz do terminálov a logistické firmy, ktoré budú na zákazku účastníkov kombinovanej prepravy organizovať logistické prepravné reťazce kombinovanej dopravy. Vymedzený priestor na terminál kombinovanej dopravy bez obmedzení by mal teda už pri jeho vzniku počítať s dostatočnou rezervou územia na ďalší rozvoj terminálu ako aj na výstavbu skladov a rozvoj logistických a ostatných služieb. 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, v ktorých vykonáva činnosť viac ako 1200 dopravných a logistických spoločností a prevádzkovatelia navrhovaných terminálov v SR by sa mali stať členmi uvedenej asociácie. Spolupráca v rámci asociácie môže výrazným spôsobom napomôcť rozvoju ich činnosti najmä v získavaní tovarov a vytváraní liniek kombinovanej dopravy.

Podiel jednotlivých systémov kombinovanej dopravy bude určovať dopravný trh. Na základe vývoja v krajinách EU môžeme predpokladať, že v tranzite bude dominovať preprava kontajnerov, v dovoze a vývoze budú postupne kontajnery nahradzované výmennými nadstavbami na cestné vozidlá, ktoré budú dominovať aj vo vnútroštátnej kombinovanej doprave, v prípade, že sa štyri navrhované terminály v SR stanú súčasťou logistických centier. Linky sprevádzanej dopravy RoLa možno očakávať najmä v prepravných smeroch východ – západ t. j. pre nákladné automobily medzinárodnej cestnej dopravy medzi krajinami EU a krajinami, ktoré nie sú členmi EU ako aj v smere sever juh, ako súčasť ochrany životného prostredia. Linky sprevádzanej dopravy by mali byť postupne nahradzované prepravou intermodálnych prepravných jednotiek kontajnermi a výmennými nadstavbami.

Na základe trhových očakávaní definovali ZSSK a. s. otvorenie 5 nových liniek kombinovanej dopravy a SPaP má záujem o prepravu návesov po dunajskej vodnej ceste na linkách RoRo. CESMAD Slovakia s odôvodnením budúceho vstupu Slovenska do EU považuje za najperspektívnejšie linky sprevádzanej dopravy v smere na východ t. j. Ukrajinu, Rusko a i. Podrobnosti sú uvedené v prílohe číslo 3.

Výraznou nevýhodou pri organizovaní kombinovanej dopravy v SR je chýbajúci národný operátor kombinovanej dopravy UIRR. Zasielateľské firmy, dopravcovia a zákazníci takto nemajú na Slovensku partnera, na ktorého by sa mohli obracať a riešiť svoje požiadavky na prepravu zásielok kombinovanej dopravy v dovoze a vývoze. Vyriešenie otázky operátora kombinovanej dopravy je ďalším kľúčovým problémom rozvoja kombinovanej dopravy aj v súvislosti so vstupom Slovenska do EU. Národný operátor kombinovanej dopravy SR bude zastupovať SR v UIRR. S výnimkou Grécka jestvuje v každej z krajín EU operátor kombinovanej dopravy. Okrem toho národní operátori boli vytvorení aj v krajinách Vyšehradskej štvorky a niektorých iných európskych krajinách, ktoré nie sú členmi EU: Chorvátsku, Českej republike, Maďarsku, Poľsku, Rumunsku a Slovinsku.

Prevádzkovatelia terminálov musia byť nezávislé firmy na báze súkromného kapitálu, aby mohli prevádzkovať terminál bez obmedzení v duchu obchodnej neutrality.

## **5 Návrh podpory kombinovanej dopravy**

Z časti 2 aktualizácie jednoznačne vyplýva, že je v záujme EU podporovať kombinovanú dopravu, k čomu sa zaviazala aj vláda SR podpisom významných dokumentov vo vzťahu k EU a na rokovaniach CEMT. Kombinovaná doprava pre svoje významné účinky



na znižovaní negatívneho zataženia životného prostredia exhalátmi, záberom pôdy, hlukom, znižovaním zataženia cestnej siete a následkov dopravných nehôd, ako aj nižšou spotrebou energie je považovaná za dopravu vo verejnom záujme a štát môže vykonávacími predpismi regulovať právny rámec kombinovanej dopravy vo vzťahu k ostatným druhom dopravy.

Podpora sa poskytuje v dvoch základných oblastiach kombinovanej dopravy:

- a) podpora rozvoja infraštruktúry kombinovanej dopravy v železnicnej a vodnej doprave, ktoré sú zaradené do Dohody AGTC, výstavba, rekonštrukcia a modernizácia terminálov kombinovanej dopravy a zlepšenie ich napojenia na hlavné dopravné tahy (železnica, cesta a voda), ako aj pri zaobstaraní potrebných manipulačných zariadení;
- b) podpora prevádzky kombinovanej dopravy t. j. nákup špeciálnych železnícnych vozňov a cestných nosičov kombinovanej dopravy, nákup intermodálnych prepravných jednotiek (najmä výmenné nadstavby na cestné vozidlá) a vykrytie prevádzkových strát v kombinovanej doprave (realizuje sa zvyčajne vprepravách RoLa).

Podporu je možné uskutočniť nasledovne:

- priamou nenávratnou finančnou podporou pri investičných akciách s rôznou výškou podielu štátneho príspevku pri dodržaní vopred stanovených pravidiel;
- rucením za poskytnutý úver na investičné akcie podporujúce kombinovanú dopravu;
- priamou nenávratnou finančnou dotáciou prevádzky kombinovanej dopravy vo verejnom záujme;
- nepriamou finančnou podporou (v oblasti daní, leasingu, odpisov, nájmu a pod.);
- zvýhodnením vozidiel používaných čiastočne alebo výlučne v kombinovanej doprave, stanovením výnimiek z ustanovení zákonov, ktoré sa týkajú prevádzky alebo technických parametrov cestných nákladných vozidiel;

Doteraz poskytnutá podpora kombinovanej dopravy v SR nepriniesla očakávané výsledky. Za relatívne efektívne vynaložené prostriedky môžeme považovať prostriedky na podporu preprav RoLa (v rámci zmluvy medzi SR a ŽSR) a prostriedky na nákup špeciálnych železnícnych vozňov, ktoré sa využívali na konkrétnych linkách KD.

Prostriedky z Programu podpory rozvoja kombinovanej dopravy boli doteraz využité čiastočne, a to na 86,6 %, pričom priame využitie v kombinovanej doprave bolo 71,3 %. Za hlavnú príčinu okrem niektorých objektívnych skutočností môžeme považovať nedostatočné posúdenie rizík projektov, na ktoré bola pomoc poskytnutá a nedostatočná kapitálová vybavenosť subjektov, ktorým bola pomoc poskytnutá.

Významným faktorom, ktorý sa podieľa na pomalom rozvoji kombinovanej dopravy je skutočnosť, že Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy, ktorá bola schválená Uznesením vlády č. 37/2001, nebola schválená v pôvodne navrhovanom rozsahu. Neboli akceptované požiadavky na financovanie rozvoja kombinovanej dopravy zo štátneho rozpočtu, vrátane jej technického vybavenia a neboli akceptované navrhované úpravy ustanovení relevantných zákonov napr. požiadavka na obmedzenie prechodu cestných nákladných automobilov cez chránené krajinné oblasti v SR, zvýšenie atrakčného obvodu TKD t. j. dovozu a rozvozu v zákone o cestnej dani a pod.

Za najpodstatnejšiu prekážku plynulého zvyšovania podielu kombinovanej dopravy však považujeme absenciu účinnej tarifnej politiky v doprave strategicky orientovanej najmä na začlenenie (internalizáciu) nákladov na odstránenie dôsledkov poškodzovania životného prostredia dopravou (externých nákladov) do nákladov jednotlivých druhov dopravy a

harmonizáciu v oblasti spoplatnenia dopravnej cesty v železnicnej a cestnej doprave. Uplatnením účinnej tarifnej politiky v týchto oblastiach je železničná doprava v niektorých krajinách EU lacnejšia o 15 – 20 % ako doprava cestná, čo vytvára priaznivé podmienky pre kombinovanú dopravu.

Po vstupe Slovenska a ostatných kandidátskych krajín do EU v máji 2004 nastanú významné zmeny v cestnej doprave:

- pre medzinárodných autodopravcov krajín budúcich členov EU odpadne nutnosť povolení v cestnej nákladnej automobilovej doprave;
- odpadnú hranicné colné kontroly medzi krajinami, členmi EU.

Obidve zmeny budú znamenať výrazné zvýhodnenie prepravy tovaru cestnou nákladnou dopravou, prispeje k jej ďalšiemu zvýšeniu podielu na preprave tovaru, čo v konečnom dôsledku bude znamenať zhoršenie postavenia a podmienok pre kombinovanú dopravu a pokles motivácie používania kombinovanej dopravy.

Okrem toho sa v EU pripravuje opatrenie, na základe ktorého sa bude aj v železnicnej preprave platiť colný dlh čo taktiež zhorší podmienky v kombinovanej doprave. Keďže problematika internalizácie externých nákladov v doprave nie je vyriešená, dôsledky uvedených skutočností by mohli slabo rozvinutú kombinovanú dopravu v SR vrátiť do cias jej úplných začiatkov.

Na udržanie priaznivého trendu rozvoja kombinovanej dopravy je preto v prechodnom období pokiaľ sa úplne nezharmonizujú podmienky v cestnej a železnickej doprave sústrediť úsilie na zlepšenie podmienok na vykonávanie kombinovanej dopravy.

Kombinovaná doprava v súvislosti so vstupom Slovenska do EU stojí pred ďalšou etapou rozvoja a nevyhnutne potrebuje podporu. V prípade, že jej neposkytneme adekvátnu podporu v období vstupu do EU môže sa stať, že sa zhorší jej postavenie na dopravnom trhu SR. Za najdôležitejšie opatrenia, ktoré môžu zabrániť väčšiemu poklesu kombinovanej dopravy v SR, a ktoré vytvoria predpoklady na jej ďalší rozvoj pri súčasných trhových očakávaniach považujeme nasledovné:

a) finančná podpora kombinovanej dopravy:

- podporiť výstavbu a rekonštrukciu štyroch terminálov kombinovanej dopravy bez obmedzení v lokalitách Bratislava, Žilina, Košice a v Banskobystrickom kraji. Investície navrhujeme dotovať z finančných prostriedkov štátneho rozpočtu v spojení s prostriedkami EU a združených investícií prevádzkových spoločností terminálov. Dotované terminály musia splňať podmienky terminálov bez obmedzenia;
- pokračovať vo finančnej podpore systému RoLa najmä v súvislosti s predpokladaným otvorením nových liniek sprevádzanej dopravy RoLa;
- vzhľadom k trhovým očakávaniam a predpokladanému zavedeniu nových liniek kombinovanej dopravy (pozri prílohu 3) navrhujeme dotovať aj nákup nových železničných vozňov a cestných nosičov intermodálnych prepravných jednotiek;
- vyhlásiť aktualizovaný program podpory kombinovanej dopravy ako Schému pomoci rozvoja kombinovanej dopravy v SR.

b) systémové opatrenia:

- okamžite začať práce na zjednotení podmienok spoplatnenia dopravnej cesty v železnickej a cestnej doprave v spolupráci s ostatnými krajinami V4;
- podporiť vytvorenie národného operátora kombinovanej dopravy UIRR;
- uplatniť systémové opatrenia v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave:
  - = v oblasti ochrany CHKO v SR uplatniť právo EU pre medzinárodnú cestnú dopravu len v najnevyhnutnejšom rozsahu;

- = sprísnenie kontrol na trasách medzinárodnej cestnej nákladnej automobilovej dopravy a zvýšenie pokút za porušenie týchto skutočností: pre zabezpečenie uvedeného sa pripravuje zriadenie Úradu pre dopravu a cestné komunikácie;
- = zaviest systém spoplatňovania používania cestnej infraštruktúry v závislosti od prepravného výkonu cestných vozidiel; úloha je pripravovaná formou zákonného opatrenia v zmysle Smernice EP a ER v gestorstve sekcie cestnej infraštruktúry (úloha prekonzultovaná so sekciou cestnej infraštruktúry);
- = v systéme povolenia preprav v medzinárodnej cestnej automobilovej doprave pre dopravcov z krajín, ktoré nebudú členmi EU po prijatí Slovenska do EU uplatniť príslušné rezolúcie CEMT vychádzajúce zo spoločnej dopravnej politiky;
- stanoviť atraktívny obvod terminálov kombinovanej dopravy na 150 km a zapracovať ho do príslušných ustanovení zákona o dani z motorových vozidiel;
- zjednotiť prepravný list nákladových jednotiek kombinovanej dopravy na koncové rozvozy z terminálov (náhrada tranzitného vyhlásenia T1);
- zabezpečiť, aby sa terminály kombinovanej dopravy stali železničnými tarifnými bodmi.

## Záver

Nevyhnutnosť dobudovania rozvoja infraštruktúry kombinovanej dopravy (terminály, manipulačné zariadenia, špeciálne železničné vozne a nosice intermodálnych prepravných jednotiek) deklarujú vo svojich vyjadreniach aj CESMAD Slovakia, Zväz logistiky a zasielateľov a Železničná spoločnosť a. s. Z doteraz získaných informácií od veľkých obchodných reťazcov, ktoré sú etablované v SR vyplýva, že uprednostňujú systém centrálného skladu v SR a tovar do skladu a zo skladu k obchodným jednotkám vykonávajú výlučne cestnou nákladnou automobilovou dopravou. Z uvedeného vyplýva, že ak chceme rozvinúť kombinovanú dopravu v SR je nevyhnutné ponúknuť obchodným reťazcom a ostatným zákazníkom infraštruktúru najmä terminály kombinovanej dopravy s komplexnými službami. Finančná podpora do infraštruktúry v navrhovaných lokalitách, nákup železničných vozňov, cestných nosičov intermodálnych prepravných jednotiek a výmenných nadstavieb na cestné vozidlá si vyžiada odhadom 2,5 mld. Sk, ktoré by mali byť vynaložené v najbližších rokoch, aby sa čo najskôr vytvorili podmienky na plynulý rozvoj kombinovanej dopravy. Štruktúra nákladov na rozvoj infraštruktúry je v prílohe 5.

Niektoré z uvedených opatrení boli navrhované už pri spracovávaní jestvujúcej koncepcie ale v konečnom štádiu neboli do koncepcie zahrnuté. Preto ich tu uvádzame opäť, nakoľko ich uplatnenie považujeme za nevyhnutný predpoklad ďalšieho rozvoja kombinovanej dopravy.

V súvislosti so vstupom SR do EU je potrebné organizačne a finančne zabezpečiť prípravu a vypracovanie projektov podporujúcich kombinovanú dopravu, na ktoré sa bude žiadať podpora z fondov EU, a ktoré odporúčame spracovať v období od septembra do konca roka 2003.