

PROBLEMATIKA PREPRAVY NEBEZPEČNÝCH VECÍ V SR

Matej Babin¹

Kľúčové slová: preprava, nebezpečné veci, prístup na železničný dopravný trh, dopravca

Potenciál prepravy s využitím železničnej dopravy je priamo úmerný infraštruktúre objektov umožňujúcim nakládku železničných vozňov. Do tejto infraštruktúry spadajú najmä manipulačné koľaje, nakládkové koľaje, koľajové rozvetvenie vlečky, všeobecne nakládkovo-vykládkové koľaje (VNKV) v železničných staniaciach, koľaje s napojením na logistické centrá a koľaje v termináloch kombinovanej dopravy. Vlastné analýzy ako aj analýzy protimonopolného úradu preukázali, že počet aktívnych vlečiek v súčasnosti na území SR je len 350 z 1200. Počet logistických centier s možnosťou skladovania a manipulovania s nebezpečnými vecami je v SR 4 avšak napojenie na železničnú sieť má len 1. Situácia v kombinovanej doprave je obdobná. Z deviatich aktívnych terminálov v SR sú vo vlastníctve súkromnom a ani jeden z nich nespĺňa podmienky AGTC terminálu. Je teda možné konštatovať, že príslušné poskytované služby sú rovnako tak zúžené len na prepravu, skladovanie a v niektorých prípadoch na označovanie. Situácia s manipulačnými koľajami a VNKV v priebehu rokov stratila na význame, keďže prepravca, ktorý nesídlí priamo pri takýchto koľajach musí využívať cestnú dopravu (tzv. „prvá a posledná míľa“), čo predlžuje dobu manipulácie, zdvojuje prepravné a manipulačné činnosti ako aj zvyšuje náklady na prepravu. Z tohto pohľadu je potom lepšie vykonať všetky činnosti len raz s využitím cestnej dopravy a priamou prepravou. V dôsledku čoho aj tento faktor prispel k zmene delby prepravnej práce ako aj pokles výkonov železničnej dopravy.

Okrem zaostávajúcej infraštruktúry konštatujeme aj nezáujem železničných spoločností o výkon poskytovaných dopravných služieb v systémoch manažérstva kvality. Zo všetkých licencovaných železničných dopravcov v súčasnosti v SR disponuje certifikátom SQAS len dopravca PKP Cargo. Spoločnosť LTE Logistik a Transport Slovakia s.r.o. nedisponuje týmto certifikátom avšak je dcérskou spoločnosťou LTE Logistik und Transport GmbH so sídlom v Rakúsku, ktorá disponuje s týmto certifikátom. Je teda možné konštatovať, že v okolitých štátoch v tejto oblasti panuje konkurenčné prostredie s tlakom na

¹ Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky ekonomiky dopravy a spojov, matej.babin@fpedas.uniza.sk

poskytovanie kvalitných služieb. V číslach je porovnanie nasledujúce. V roku 2012 bolo v Poľsku vydaných celkovo spolu 4 certifikáty SQAS pre železničné spoločnosti (v máji 2013 už 8), v Nemecku 15, v Holandsku 6 atď. Európska komisia certifikuje žiadateľov spĺňajúcich podmienky pre certifikáciu systému AEO (Authorized Economic Operators) v troch hlavných kategóriách C – custom simplification (uľahčenie prístupu pre zákazníka), F – custom simplification/ security and safety (bezpečnosť a ochrana); S – security and safety. V SR v súčasnosti nie je spoločnosť, ktorá by disponovala takýmto certifikátom. Najviac certifikátov AEOS je vo Francúzsku (103), v Holandsku (69), Nemecku (31) ale aj napr. v Českej Republike (4). Najviac certifikátov AEOF je vydaných v Rakúsku (82) a v Bulharsku (16).

Poslednou problematickou oblasťou v SR pre prepravu nebezpečných vecí je z pohľadu možnosti kombinácie dopravy obmedzenie cestnej dopravy (prvá a posledná míľa). Z iného uhla pohľadu ide skôr o konkurenčnú výhodu pre železniciu. Ide o zákaz prejazdu cestných nákladných vozidiel prepravujúcich nebezpečné veci cez tunely. Z plánov budovania diaľničnej siete a rýchlostných ciest vyplýva, že počet tunelov bude ešte narastať, čiže aj počet obmedzujúcich úsekov. Ďalším problémom sú zákazové značky B 21 (24 ks) zákaz vjazdu vozidiel prepravujúcich nebezpečné veci, B 22 (68 ks) zákaz vjazdu vozidiel prepravujúcich náklad, ktorý môže spôsobiť značné škody znečistenia vody a C 19 (34 ks) prikázaný smer prepravy vyznačených vozidiel a vecí, čo výrazne znižuje počet možných dopravných trás. Z pohľadu logistiky to znamená veľkú mieru neistoty dodržania stanovených termínov – zablokovanie trasy bez možnosti použitia variantnej trasy, alebo jestvujúca alternatívna trasa zvyšujúca prepravné náklady ako aj dobu prepravy, či jestvujúca trasa vedie popri objektoch, veľkého spoločenského významu či koncentracie obyvateľov a v prípade nehody hrozia veľké materiálne škody ako aj straty ľudského života (nemocnice, školy, úrady ap.). Zo štatistík eurostatu vyplýva, že SR krajina s malou mierou bezpečnosti na pozemných cestných komunikáciách a pravdepodobnosť nehody vzhľadom na hustotu premávky veľmi vysoká. Uvádzané faktory problémov cestnej dopravy priamo stimulujú potrebu využitia železničnej dopravy, avšak pre problematiku infraštruktúry železničnej dopravy je tento potenciál utlmený.

Úzke miesta železničnej dopravy v SR

Založenie podniku

Na založenie všeobecnej spoločnosti, ktorá chce podnikáť, je potrebné splniť niekoľko základných požiadaviek. Požiadavky sú uvedené v obchodnom zákonníku (513/1991) podľa typu spoločnosti (a.s., s.r.o., v.o.s., k.s., družstvo). V §2 Podnikanie, odsek 2 Podnikateľom podľa tohto zákona sú body - a) **osoba zapísaná v obchodnom registri**; b) osoba, ktorá podniká na základe živnostenského oprávnenia; c) **osoba, ktorá podniká na základe iného než živnostenského oprávnenia podľa osobitných predpisov...**

Podľa živnostenského zákona 455/1991 podľa §3 **živnosťou nie je...** odsek 2 **živnosťou ďalej nie je**, bod g) prevádzkovanie dráhy, **prevádzkovanie dopravy na dráhe** a súvisiace činnosti vykonávané prevádzkovateľom dráhy alebo prevádzkovateľom dopravy na dráhe – odkazuje na zákony 258/1993 o Železničiach Slovenskej republiky a 513/2009 o dráhach. V zákone 513/2009 je ďalej uvedený § 38 Prístup k železničnej infraštruktúre odsek (1) Manažér infraštruktúry je povinný zabezpečiť prístup k železničnej infraštruktúre v celej železničnej sieti, ktorú prevádzkuje, **každému železničnému podniku so sídlom v Slovenskej republike, ktorý má platnú licenciu (I*)** na poskytovanie dopravných služieb a platné bezpečnostné osvedčenie podľa § 86, ako aj **každému železničnému podniku so sídlom v inom členskom štáte, ktorý prevádzkuje dopravné služby v medzinárodnej doprave**. Podmienky prístupu k železničnej infraštruktúre musia byť v zmluve o prístupe k železničnej infraštruktúre dohodnuté spravodlivo a nediskriminačne v súlade s pravidlami na pridelovanie kapacity infraštruktúry podľa tohto zákona, s bezpečnostným povolením podľa § 87 a s podmienkami používania železničnej siete podľa § 37.

I* odkazuje na § 10 (licencia), § 11 (udeľovanie licencií), §12 (žiadosť o licenciu) a § 13 (platnosť licencie) zákona 514/2009 o doprave na dráhach. V § 11 udeľovanie licencií v odseku 1 je uvedené že licenčný orgán udelí licenciu len žiadateľovi, ktorý podľa bodu a) **je podnikateľom so sídlom v členskom štáte,**

b) **má v predmete činnosti poskytovanie dopravných služieb a hodlá poskytovať dopravné služby na dráhe**, c) preukáže splnenie požiadavky bezúhonnosti členov svojho štatutárneho orgánu a zodpovedného zástupcu, ak je ustanovený, d) preukáže odbornú spôsobilosť na poskytovanie dopravnej služby, na ktorú žiada licenciu, e) preukáže, že je ku dňu začatia poskytovania dopravných služieb poistený na krytie zodpovednosti za škodu spôsobenú poskytovaním dopravných služieb v sieti. Doprava na dráhe je zadaná v §2

v odseku 1 **Dopravou na dráhe sa rozumie železničná doprava**, mestská....v odsek 2 **Železničnou dopravou je osobná doprava a nákladná doprava na železničných tratiach.**

Pričom predmet činnosti sa dá získať pomocou živnostenského zákona podľa troch možností a) voľná živnosť; b) viazaná živnosť; c) remeselná živnosť. V odporúčaných voľných živnostiach podľa Ministerstva vnútra nie je uvedená železničná doprava a ani dopravné služby a už vôbec nie dopravné služby na dráhe. Viazaná živnosť v súvislosti s dopravou či dopravnými službami rozlišuje len zasielateľstvo. V tretej časti živnostenského zákona (rozsah živnostenského oprávnenia) je uvedené v § 28 v odseku 2, že živnostenské oprávnenie zahŕňa aj oprávnenie na cestnú dopravu nákladu a osôb súvisiacu s vykonávaním živnosti.

Z čoho vyplýva, že železničnú spoločnosť môže založiť jedine podnik, ktorý už pôsobí na trhu v SR v akejkoľvek oblasti a postačí ak si zaregistruje do predmetu činnosti poskytovanie dopravných služieb a implementuje do svojich orgánov osobu, ktorá bola súčasťou železničného dopravného podniku (napr. pracoval v oblasti marketingu, ekonomiky apod.) – teda dotýčny subjekt môže absolútne ignorovať železničnú technológiu, čo zvyšuje riziko ohrozenia funkčnosti konkurencieschopnosti železničného trhu (napr. nerealizovať vlakotvorné procesy).

Prístupu na železničný trh

Základný rozpor v podnikaní v železničnej doprave z pohľadu štátu je vlastníctvo Železničnej spoločnosti Cargo Slovakia, a.s. (ZSSK Cargo). Európska únia svojou politikou uvoľnila podnikanie v sektore železničnej dopravy, na podklade smerníc a nariadení sa aj SR začlenila medzi krajiny s najvyšším stupňom liberalizácie – odčlenenie všetkých spoločností. Avšak aj napriek tomu nákladný dopravca je v majetku štátu a preto nie je garantovaná voľnosť podnikania. Pretože akýkoľvek krok k voľnejšiemu podnikaniu sťaží pozíciu svojej spoločnosti, ktorá mala monopolné postavenie a ešte stále disponuje približne 80% podielom výkonov na trhu. Ďalším problémom tejto formy vlastníctva je povinnosť vykonávať verejné obstarávanie, ktoré je nekonkurenčne schopné voči súkromnému kapitálu v spoločnostiach. Verejné obstarávanie má svoje postupy a stanovené termíny pre uskutočnenie jednotlivých krokov. Po zavedení elektronických aukcií sa podarilo zefektívniť tento systém avšak bude stále málo konkurencieschopný voči súkromným spoločnostiam, ktoré sa môžu flexibilnejšie dojednávať o cene, zmluvných podmienkach, dodávkových cykloch, objemoch apod. bez zbytočných prierahov a nadbytočnej byrokracie. Druhým veľkým problémom ostane finančná intervencia štátu do spoločnosti na udržanie zamestnanosti najmä v ekonomicky menej

rozvinutých regiónoch, takýto kapitál však znamená deformáciu trhu (preferencia jednej spoločnosti voči iným). Za nedostatočný možno považovať aj systém poskytovaných informácií pre prístup zo strany manažéra infraštruktúry, keď všetky bližšie informácie sú len v materinskom jazyku a jazykové mutácie (anglický, nemecký) sú veľmi oklieštené. Ďalšie informácie na stránke MDVRR sú tiež nepostačujúce a nemajú jednotnú štruktúru, ktorá by bola založená na jednoduchosti odovzdávania komplexných informácií pre osoby s cieľom poskytovať dopravné služby (najmä v cudzom jazyku).

Nízku konkurencieschopnosť železničného sektoru voči cestnej doprave vytvárajú aj samotné železničné podniky. Pretože skutočná a silná konkurencia v SR nejestvuje. Keď by sme chceli klasifikovať jednotlivých dopravcov mohli by sme ich zatriediť do troch hlavných skupín. Dopravcovia vo vlastníctve (priame či dcérske spoločnosti) stavebných spoločností – nemajú záujem na poskytovaní dopravných služieb, slúžia len na dopravu na/ z miesta výkonu stavby na trati (napr. Železničné stavby, a.s. Košice; OHL ŽS, a.s.; TSS GRADE atď.), Druhou veľkou skupinou sú spoločnosti vykonávajúcu dopravu vlastných komodít napr. HORNONITRIANSKE BANE zamestnanecká a.s. ; U.S. Steel Košice, s.r.o.; METRANS Rail atď. Poslednú skupinu tvoria dcérske spoločnosti etablovaných zasielateľov využívajúcich železničnú dopravu len minimálne – na ucelené odosielateľské vlaky (napr. INVESTEX GROUP; Railtrans International; Prvá Slovenská železničná atď.).

Názov dopravcu	Skratka	Špecifikácia	2012	Súkromný dopravca	ZSSK CARGO
Express Rail s.r.o.	EXRA	licencia na ŽSR	spolu	19	34
ŽS CARGO Slovakia	ZSCS	licencia na ŽSR	Mn vlaky	0	8
Unipetrol Doprava, s.r.o.	UNID	licencia na ŽSR	POV	14	9
Advanced World Transport a.s.	AWT	licencia na ŽSR	skupinové	0	7
AWT Rail SK a.s.	AWTS	licencia na ŽSR	vyrovnávkové	4	4
Railtrans International, s.r.o	RTI	licencia na ŽSR	nešpecifikované	1	6
Rail Cargo Austria AG	RCA	vstup do pohraničnej stanice	2009		
DB Schenker Rail Nederland	DBSNL	zahraničný dopravca	spolu	9	37
Železnice Srbije	ŽS	zahraničný dopravca	Mn vlaky	0	7
Rail Cargo Hungaria Zrt.	RCH	vstup do pohraničnej stanice	POV+relačné	7	26
SC TRANSFEROVIA ROMANIA	TFG	zahraničný dopravca	vyrovnávkové	2	2
FS SpA - TRENITALIA	FSTI	zahraničný dopravca	tranzit	0	2
ČD Cargo, a.s.	CDC	vstup do pohraničnej stanice			

Obrázok 1 Prehľad dopravcov s podielom na vlakovotvorbe nebezpečných vecí v železničnej nákladnej doprave a štatistický prehľad kategórie vlakov

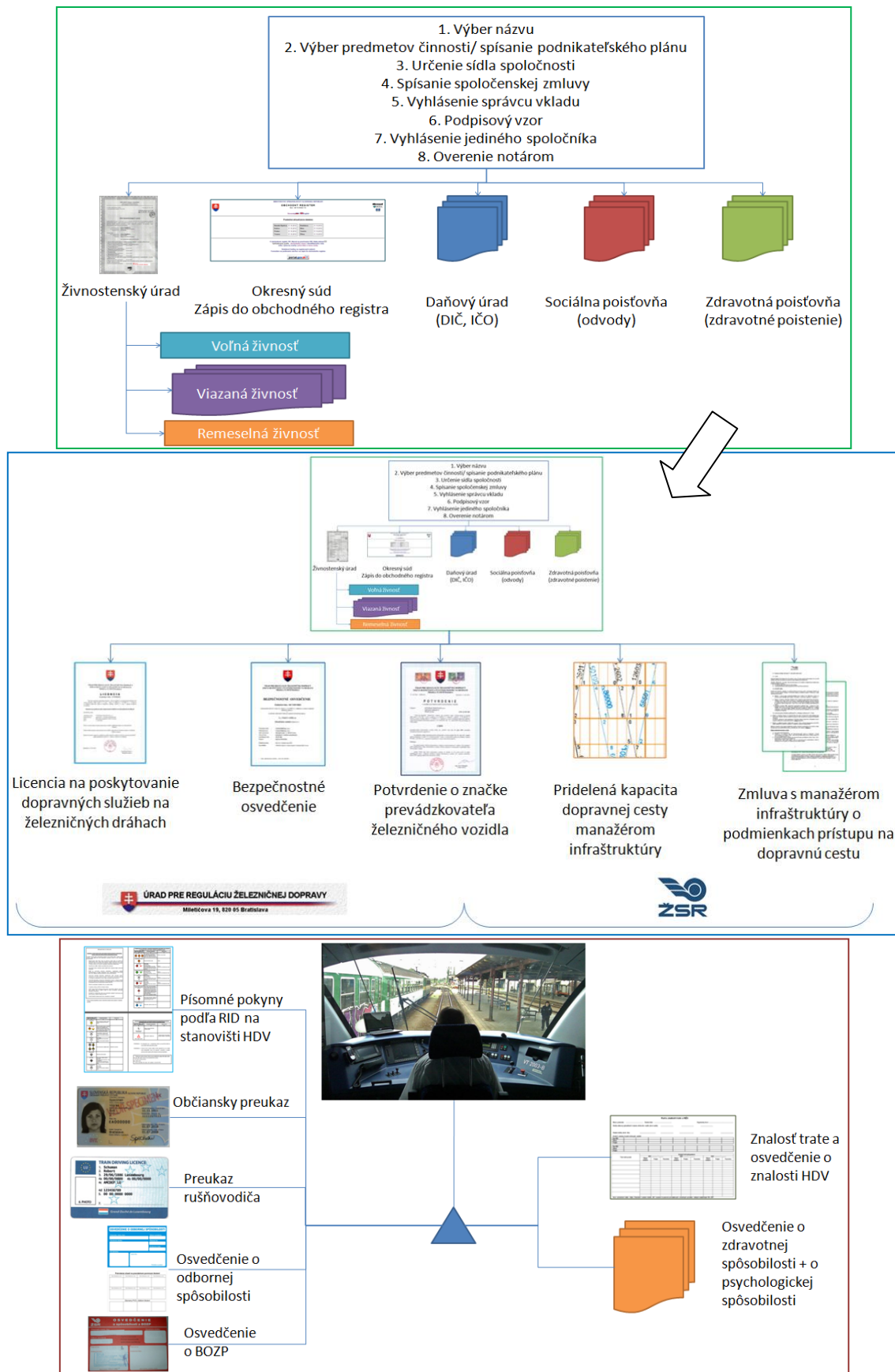
Zdroj: autor

Zriaďovacie stanice sú využité len minimálne (najmodernejšia Žilina - Teplička na cca 30%). Je to najmä z už spomínaných dôvodov nezaujím ostatných dopravcov o poskytovanie

komplexných železničných služieb spojených s vlakotvorbou. Ďalším problémom s už rozvinutou infraštruktúrou je možnosť prístupu inými dopravcami keďže sú väčšinou vo vlastníctve konkurenčného ZSSK Cargo alebo v správe ŽSR bez zjavnej akvizičnej činnosti pre lepšie využitie ponúkaných kapacít. Obrovský problém je v interoperabilite hnacích dráhových vozidiel (HDV). Najmodernejšie HDV majú obmedzený prístup pre nekompatibilitu traťového zabezpečovacieho zariadenia a nutnosťou inštalácie vlakového zab. zar. Mirel. Aj z tohto dôvodu dochádza k nákupu zastaraných HDV vyrobených v ČKD Praha alebo Škoda Plzeň za čias socializmu od štátnych dopravcov z Českej Republiky, Bulharska, Rumunska prípadne opätovné odkúpenie niekoľkých kusov odpredaných v 90tych rokoch do severného Talianska. Pre výkon HDV je potrebný zdroj energie. Závislé HDV elektrickej trakcie platí na základe zmluvy cenu, ktorú reguluje URSO (Úrad pre reguláciu sieťových odvetví) a kalkuluje sa podľa zložitých prepočtov. Nezávislé HDV majú obmedzený prístup k dozbrojovaniu PHM pretože čerpacie stanice sa nachádzajú len v depách, ktoré sú majetkom konkurencie teda ZSSK Cargo. Na to aby mohli dozbrojovať svoje HDV ŽSR pod vplyvom smernice 2001/14/ES o prideľovaní kapacity... (nediskriminačnom prístupe k infraštruktúre a príslušným službám) povolila dopravcom prečerpávanie na VNVK (všeobecné nakládkové a vykládkové koľaje). Ale to len za podmienky vypracovania havarijného plánu (zákon 364/2004 o vodách), vyhlášku 100/2005 MŽP o zachádzaní s nebezpečnými látkami (náležitosti havarijného plánu), vyhlášku 96/2004 MV SR (zásady protipožiarnej ochrany pri skladovaní a manipulácii s horľavinami).

Do oblasti tejto problematiky spadá aj výchova a výcvik vodičov HDV. Pre vodičov HDV v SR vykonáva školiace kurzy ÚIVP systémom internátnej prípravy v Strečne. O tieto kurzy však majú záujem len štátne spoločnosti ZSSK a ZSSK Cargo. A aj z tohto dôvodu je veľká disbalancia na trhu. Pretože výchova a zaučenie nie sú až tak náročné ako samotná príprava pozostávajúca z naberania skúseností v priamej prevádzke – čo stojí nemalé finančné ako aj časové prostriedky. Následne súkromní dopravcovia siahajú po takto vyškolených a pripravených vodičoch HDV bez dodatočných nákladov.

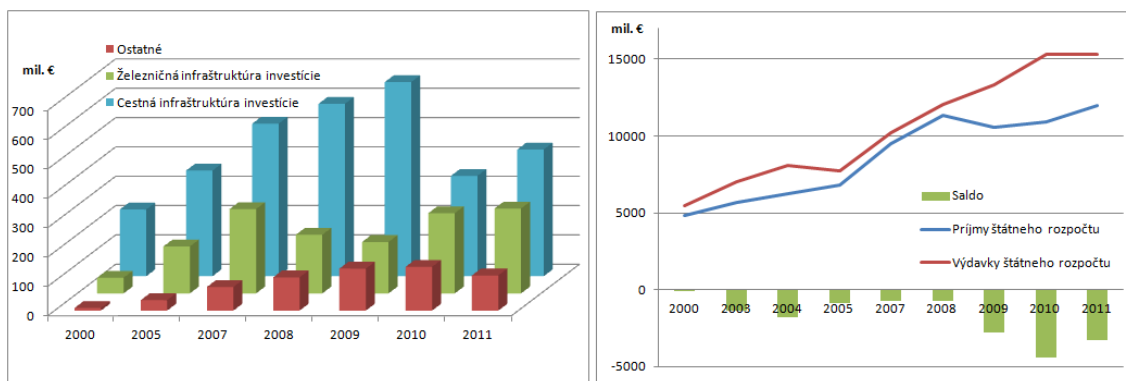
Táto časť je zostavená na podklade materiálov [<http://www.antimon.gov.sk/files/23/2011/Probl%C3%A9my%20v%20sektore%20C5%BElezni%C4%8Dnej%20dopravy%20zo%20s%C3%BA%C5%A5a%C5%BEen%C3%A9ho%20h%C4%BEadiska.pdf>],[http://www.deutschebahn.com/site/shared/en/file__attachements/position__papers/study__rail__liberalisation__index__2011__complete__version.pdf],[<http://fsr.eui.eu/Documents/Presentations/Transport/5ERailTRF/online/121005FingerMatthias2.pdf>] a analýz autora.



Obrázok 2 Schematické znázornenie potrebných povolení pre začiatok vykonávania činnosti železničným dopravným podnikom
Zdroj: autor

Stav infraštruktúry a vzťah k makroekonomickému prostrediu

Podľa UNCTAD v štúdiu Review of maritime transport 2011, v roku 2006 v námornej preprave extrémne vzrástla preprava hromadných voľne ložených substrátov (po kríze mierny pokles), rast zaznamenali aj tankery s ropou tretou v poradí bola preprava kontajnerov, ktorá sa už v priebehu rokov 2009 až 2010 stabilizovala. Podľa odhadov až 80% svetového obchodu sa uskutočňuje práve na oceáne. Preto je veľmi dôležitý priamy či veľmi blízky prístup k svetovým oceánom alebo moriam. Podľa autora Gallegos C. M. (Trends in Maritime Transport and Port Development in the Context of World Trade) vďaka prístavam môže štát na území ktorého ležať mať výhodu na HDP z viacerých dôvodov – potreba obslužného personálu v prístave (zamestnanosť), krátka vzdialenosť do výrobných podnikov (nízke náklady na prepravu do vnútrozemia), export tovarov po prekládke z lodí do vnútrozemia iným štátom, burza s komoditami privezenými na lodi, množstvo skladovacích plôch a profit z ich prenájmu alebo daní atď. Podľa štúdie vel-wagon sú najväčšími prístavmi v kontinentálnej Európe pre 45ft. kontajnery sú Rotterdam (NL), Taranto (IT), Constanta (RO), Bilbao (ES) atď. Podľa eurostatu je situácia v Európe podľa počtu zmanipulovaných ton nasledovná – Rotterdam (NL), Antverpy (najväčší prístav pre chémiu, ropu ap.) (B), Hamburg (D), Marseille (F), Amsterdam (NL), Terst (SLO), Bremerhaven (D) atď. Podľa rebríčka svetovej obchodnej banky v ukazovateli LPI (Logistics performance index – index logistickej výkonnosti) sa SR umiestnila na 38. pozícii. V rámci tohto indexu je logisticky najvýkonnejšou krajinou Nemecko, Singapur, Švédsko, Holandsko, Luxembursko atď. Z porovnávanej top 40 krajín je SR bez priameho prístupu k moru a s hendikepom najväčšej vzdialenosti na výbornej pozícii. Všetky ostatné krajiny v top 40 majú buď priamy prístup k moru alebo oceánu alebo sú veľmi blízko k moru. Druhou najvzdialenejšou krajinou v top 40 je Česká Republika, ktorá je na 26. pozícii, ale z pohľadu vzdialenosti má bližšie k prístavu (Gdansk, PL) než SR (Terst, SLO). A aj z tohto dôvodu je nesmierne dôležitá kvalita infraštruktúry. Z počtu 155 hodnotených krajín je SR na 42. priečke v LPI a na 70. priečke zo 144 v rámci GCI (global competitiveness index), ktorý vydáva Svetové obchodné fórum (WTF). GCI sleduje aj kvalitu infraštruktúry podľa jednotlivých druhov dopravy. V cestnej doprave je SR na 78. priečke a v železničnej doprave na 25. priečke. Ak si porovnáme výšku výdavkov štátneho rozpočtu do infraštruktúry s príjmami štátneho rozpočtu zistíme priamu závislosť. Preto je veľmi dôležité mať veľmi kvalitnú infraštruktúru. Ďalšie údaje o infraštruktúre sú v prílohe B.



Obrázok 3 Porovnanie podľa rokov - príjmy a výdavky štátneho rozpočtu do dopravy - vľavo podľa odboru Zdroj: autor

Názov spoločnosti	poč. zames.	Vlečky							
Slovnaft, Bratislava	3624	Stožok	Horný Hričov	Kapušany	Kľačany	Hronský Beňadik	Bratislava	Bratislava UNS	
Continental Matador Rubber, Púchov	2175	Púchov							
Continental Matador Truck Tires, Púchov	1142	spoločná s Rubber							
Duslo, Šaľa	2233	Šaľa	Sklenné pri Handlovej (istrochem)			Bratislava (bývalý istrochem)			
Zentiva, Hlohovec	892	Hlohovec							
Novácke Chemické Závody, Nováky	n	Nováky							
Chemosvit, Svit	2132	?							
Meroco, Leopoldov	37	Leopoldov							
Nexis Fibers, Humenné	318	??							
Inergy Automotive Systems Slovakia, Lozorno	172	???	???	Slovmatec	Hasit				
Chemosvit Folie, Svit	917	?							
Magna Slovteca, Nove Mesto nad Váhom	712	????	7 vlečiek						
Giesecke & Devrient Slovakia, Nitra	544	*?	7 vlečiek+	Plastika Nitra					
de Miclén, Levice	530	x?	5 vlečiek+agrochem+ACHP						
ContiTech Vibration Control Slovakia, Dolné Vestenice	528	nemá							
Terichem, Svit	265	?							
SaarGummi Slovakia, Dolné Vestenice	743	nemá							
Evonik Fermas, Slov. Ľupča	201	Slovenská Ľubča							
Bang Joo Electronics Slovakia, Šurany	350	/?	6 vlečiek						
Biotika, Slov. Ľupča	200	Slovenská Ľubča							
Nobel Automotive Slovakia, Dolný Kubín	382	+?	2 vlečiek						
Quinn Plastics Slovakia, Žilina	91	?	20 vlečiek+	aquachemia					
Vegum, Dolné Vestenice	563	nemá							
Sehwa SK, Šurany	360	/?	6 vlečiek						
Chemolak, Smolenice	255	Smolenice				Vlečky:			
Bourbon AP Nitra, Čab	200	nemá			?	Chedos Svit			
GeLiMa, Lipt. Mikuláš	117	Liptovský Mikuláš			??	Chemes Humenné			
Gold-Pack, Beluša	200	nemá				Agrochemix Sereď			
Chirana T. Injecta, Stará Turá	364	nemá				Chemko Strážske			
Elastik, Šelpice	42	Šelpice				Aquachemia Žilina a Varín			
HBM Pharma, Martin	249	?	11 vlečiek			Chemstar Veľký Meder			
Ospra – Invest, Bratislava	122	?				Chemika Handlová			
Slovpack Bratislava, Bratislava	69	?				Petrochem Dubová			
http Slovakia Vrábľa, Vrábľa	230	ô?	2 vlečiek			Agrochemický podnik Želiezovce, Trenčín, Lužianky a Tupá			
Polytec Composites Slovakia, Sládkovičovo	121	ô?	4 vlečky			Neuber-Chemika Pezinok, Banská Bystrica, Družstevná pri Hornáde			

Obrázok 4 prehľad chemických spoločností v SR a napojenie na železničnú dopravu

Zdroj autor, podklad – licencia na prevádzku železničnej vlečky ÚRŽD

Pre logistiku je infraštruktúra základným prvkom pre výkon činností. Vo všeobecnosti platí cyklus –dopravca sa rozhoduje pre výber trasy podľa parametrov infraštruktúry (kvalita, nosnosť, rôzne riziká, obmedzenia, rýchlosť ap.) a infraštruktúra sa prispôbuje dopytu vozidiel po trase (smer a počet vozidiel, intenzita, frekvencia ap.). Analýza alokácie výrobných podnikov – chemického priemyslu a automobilového priemyslu (automobilový priemysel je založený na logistike) konštatuje príčinnú súvislosť k rýchlostným cestám a diaľniciam (retrospektívna analýza vyjadruje vzťah vzniku podnikov popri Vážskej kaskáde kvôli energii, a až následné vybudovanie diaľnice, v súčasnosti jestvuje trend alokácie logistických plôch v blízkom okolí). Logistická technológia JIT alebo JIS si vyžaduje kvalitnú

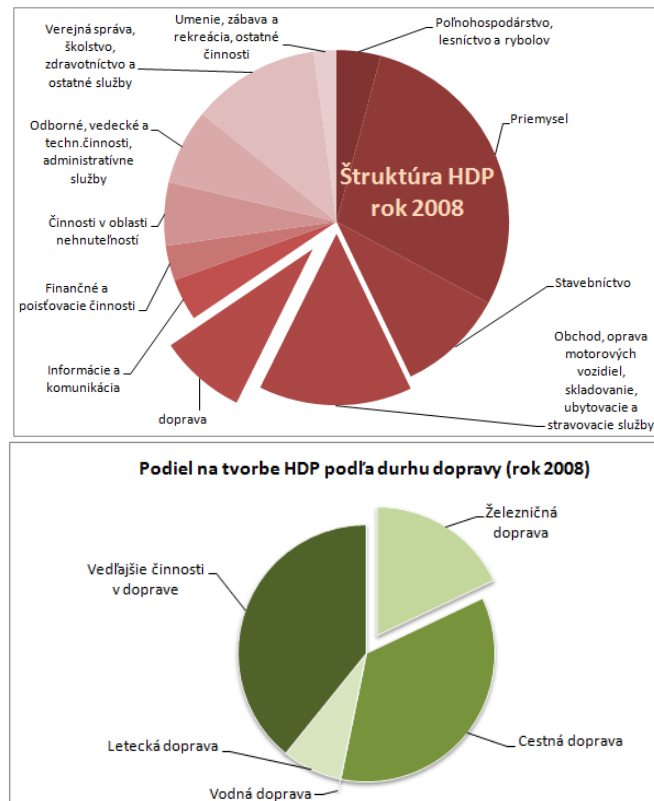
infraštruktúru s nízkymi rizikami zlyhania. Okrem týchto parametrov sú čoraz dôležitejšie najmä z pohľadu dlhodobého aj parametre ekologickej únosnosti. Keď sa najčastejšie porovnávajú dopady infraštruktúry (napr. EIA) najmä v kritériách spotreba energie, zdroj energie – pohonných látok, výkonnosť vo vzťahu k záberu pôdy, emisie, vibrácie, porušenie životného priestoru zvierat (a budovanie biokoridorov), miera hluku a vibrácií, kapacita siete a riziko zahltenia kapacity, riziko dopravných nehôd, možné dopady najhorších scenárov pri dopravnej nehode na životné prostredie (vodné zdroje, ovzdušie...), produkcia odpadov z dopravy a dopravnej činnosti, čo sú vlastne aj strategické ciele EÚ pre najbližších 10 – 20 rokov. Trvalo udržateľná mobilita resp. komodalita je jednou z najdôležitejších priorít Európskej politiky.



Obrázok 5 Alokácia spoločností pôsobiaca v oblasti automobilov a dolu alokácia chemických spoločností v kontexte cestnej siete

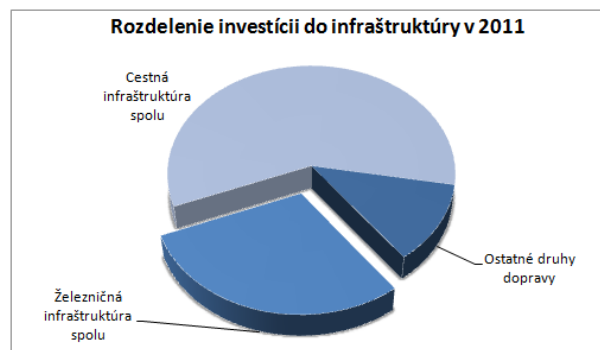
Zdroj: <http://www.economy.gov.sk/chemicky-priemysel-6127/>

http://www.sario.sk/userfiles/file/sario/pzi/sektorove/auto/automobilovy_priemysel.pdf

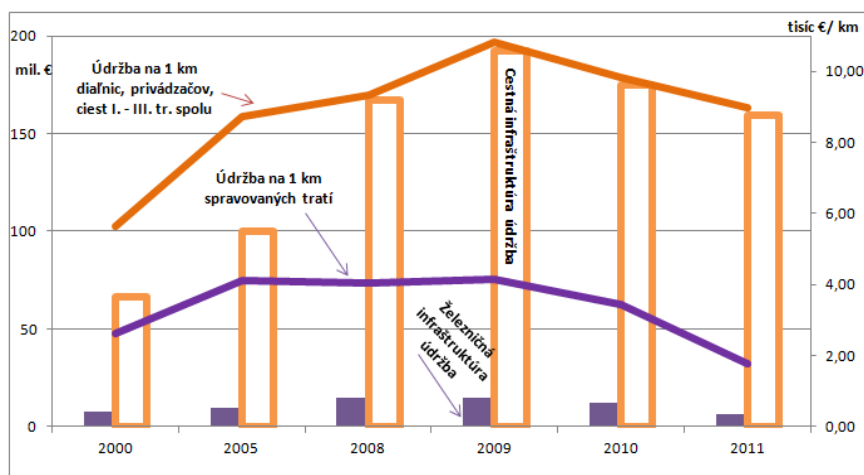


Obrázok 6 Podiel na tvorbe HDP podľa jednotlivých odvetví hospodárstva a bližší pohľad na tvorbu HDP podľa jednotlivých druhov dopravy

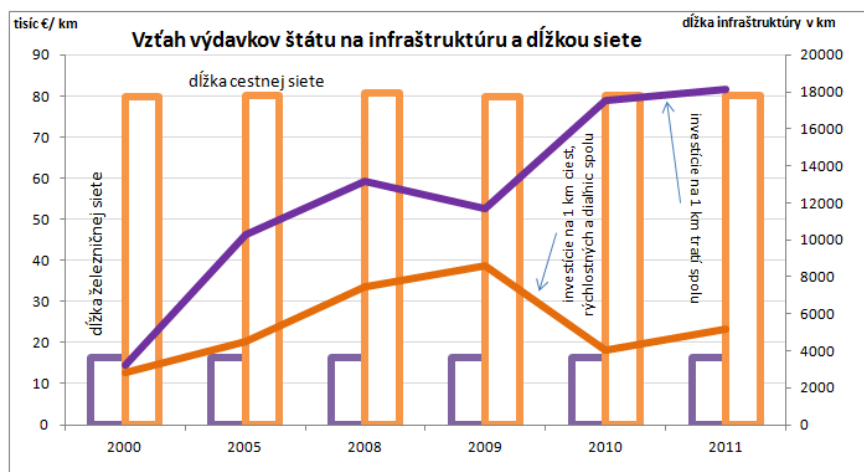
Z údajov Národnej banky Slovenska a MDVRR vyplýva, že doprava sa podieľala na tvorbe HDP SR cca 8 % pričom toto percento je neustále takmer rovnaké. Najväčší podiel na tvorbe HDP SR z podľa jednotlivých druhov dopravy zaujímajú vedľajšie činnosti v doprave a následne cestná a železničná doprava. Nanešťastie údaje neobsahujú bližšiu špecifikáciu činností. Z toho však vyplýva, že by sa mali jednať o zasielateľsko-logistické činnosti – skladovanie, balenie, byrokratické prerokovanie zásielky ap. Preto je možné prepočtom stanoviť aký podiel na tvorbe HDP SR majú vedľajšie činnosti v doprave – čo by znamenalo, že toto odvetvie má dominantné postavenie a je potrebné rozvíjať podpornú infraštruktúru (logistické priestory, skladovacie plochy atď.)



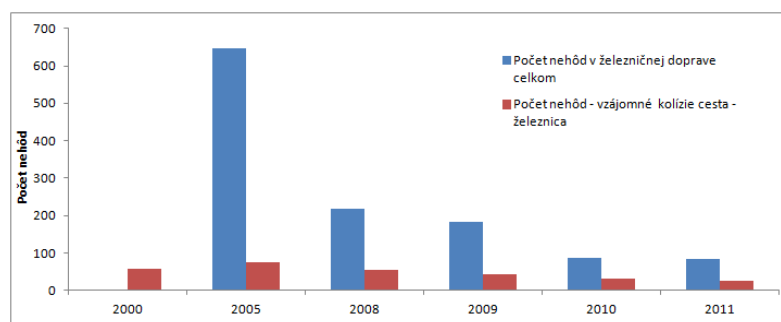
Obrázok 7 Najviac investícií je smerovaných na podporu cestnej infraštruktúry (MDVRR)



Obrázok 8 Zo všetkých investícií do infraštruktúry je výrazne nepomerne rozdelenie finančných prostriedkov na údržbu (údržba cestnej infraštruktúry je výrazne drahšia než údržba železničnej infraštruktúry) Zdroj: MDVRR

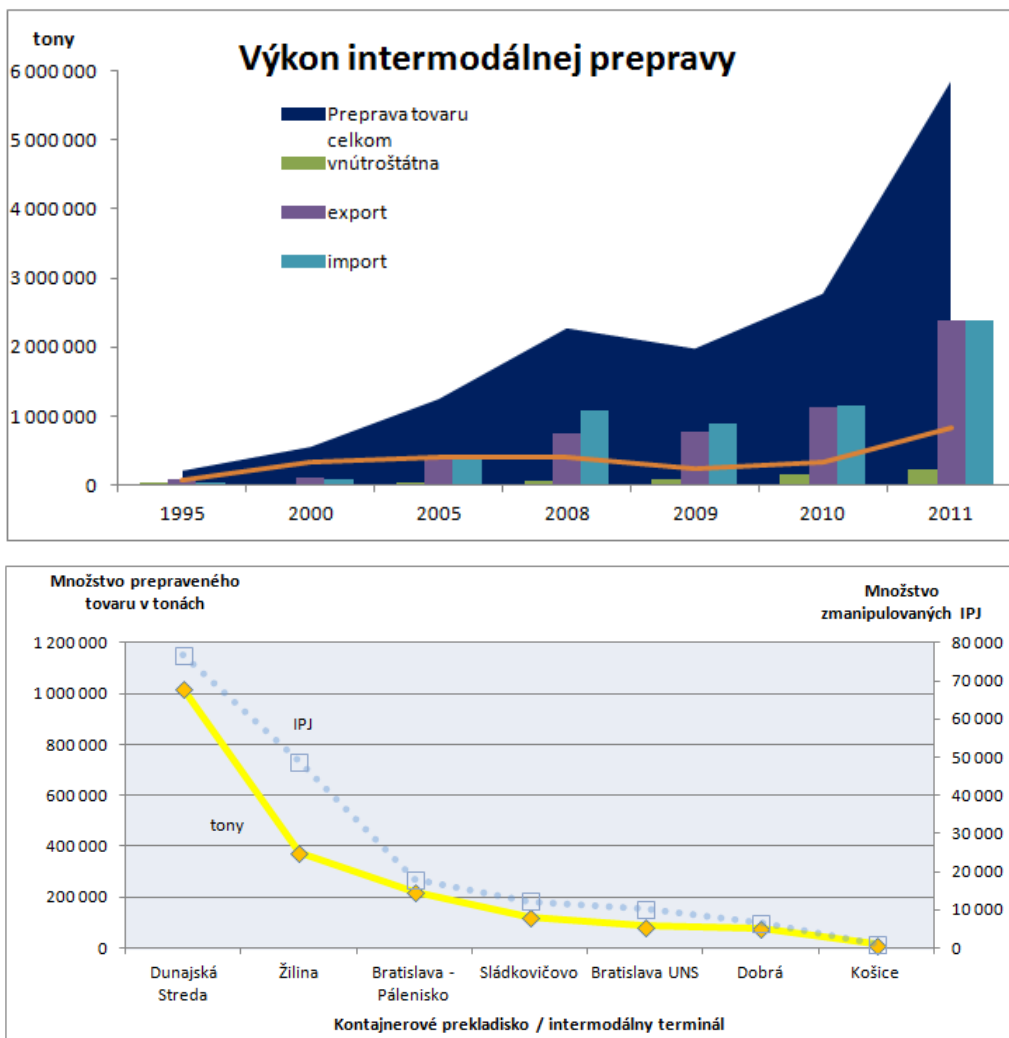


Obrázok 9 Ak však urobíme preočet dĺžky infraštruktúry a miery výdavkov štátu na rozvoj a údržbu spolu, zistíme, že cestná infraštruktúra má nižšiu mieru investícií – výstavba železničných tratí vzhľadom na dĺžku železničnej siete je nepomerne náročnejšia – avšak náklady na údržbu sú nižšie) Zdroj: MDVRR



Obrázok 10 Ale počet nehôd v železničnej doprave je extrémne nízky voči nehodám v cestnej doprave – na obrázku sa nedajú tieto údaje zobrazit', preto sú uvedené len vzájomné kolízie

Ako už bolo spomínané vyššie napojenie na prístavy je veľmi dôležité rovnako tak aj infraštruktúra. Do roku 2007 intermodálna preprava (teda aj preprava námorných kontajnerov) postupne narastala vo svojich výkonoch najmä vďaka prepravám Koper – Žilina. Dlhodobo stagnuje realizácia pripravených plánov na vybudovanie verejných terminálov. Preto všetky terminály v SR sú v súkromnom vlastníctve. Nejestvuje ani účinný kvalitný nástroj na podporu rozvoja intermodálnej prepravy. Po roku 2007 sa začala prevádzka terminálu Metrans v Dunajskej Strede a po menšej stagnácii a plnému rozbehnutiu prevádzky vlastnými vlakmi (rušne, vozne) do/ z Hamburgu cez Prahu nastal veľký skok v počte zmanipulovaných TEU v SR. Tiež je potrebné uviesť, že spoločnosť Metrans patrí do skupiny spoločností vlastnených prístavom Hamburg. Bližší prehľad je uvedený v prílohe F, G.



Obrázok 1 Hore - výkony intermodálnej prepravy v SR podľa rokov, dole - prehľad zmanipulovaných ton a intermodálnych prepravných jednotiek podľa terminálov so sídlom v SR

Zdroj: [<http://www.telecom.gov.sk/index/index.php>] [<http://fpedas.uniza.sk/dopravaaspoje/2012/2/babin01.pdf>]

Prevádzkové charakteristiky intermodálnych terminálov v Slovenskej republike [1]

Terminál	Operátor / Prevádzkovateľ	Nebezpečný náklad	Rozloha (m ²)	Skladovacia plocha (m ² alebo TEU)	Manipulačné zariadenie	Počet a dĺžka koľají (m)
Bratislava ÚNS	SKD Intrans, a. s.	Preprava, Skladovanie, Označovanie	49 950	15 000 m ²	1 portálový žeriav 2 mobilné prekladače	3x300
Bratislava prístav - Pálenisko	Majiteľ SPaP, a. s. Bratislava; prevádzkovateľ MAERSK	Preprava, Skladovanie v kontajneroch	28 000	25 300 m ²	3 portálové žeriavy 3 mobilné prekladače	2x320, 2x300
Žilina	SKD Intrans, a. s. Žilina	Preprava, Skladovanie, Označovanie	24 500	15 000 TEU	2 mobilné prekladače	1x430, 1x330, 1x450
Dobrá	ZSSK Cargo a. s., Transcontainer Slovakia s. r. o.	Preprava, Skladovanie, Označovanie	180 750	1 630 TEU a 2 400 m ²	2 portálové prekladače 1 mobilný prekladač	7xNR ¹ , 5xŠR ² , 1xHK ³
Dunajská Streda	Metrans (Danubia) a. s.	Preprava, Označovanie	280 000	250 000 m ²	3 portálové žeriavy 8 mobilné prekladače	5x650, 4x550
Košice	SKD Intrans, a. s.	Preprava, Skladovanie, Označovanie	17 800	7 500 m ²	2 bočné mobilné prekladače	2x350
Sládkovičovo	Green Integrated Logistics (Slovakia), s. r. o.	-	60 00	45 000 m ²	1 portálový žeriav 3 mobilné prekladače	1x1 474, 1x496, 1x174
Košice -Veľká Ida	Metrans Danubia a. s.	Preprava, Označovanie	25 000	20 000 m ²	3 mobilné prekladače	2x300

1 – normálny rozchod (1 435 mm) – 2x373, 1x450, 1x565, 1x570, 1x684, 1x735 m,

2 – široký rozchod (1 520 mm) – 2x380, 1x588, 1x593, 1x812 m,

3 – hybridná koľaj (koľajová spleťka – oba rozchody na jednej koľaji) – 1x802 m.

- [1] Fazekáš M., Babin M.: Poskytované logistické služby terminálov kombinovanej dopravy pre podporu prepravy nebezpečných vecí v SR a bezprostrednom okolí. In: Horizonty železničnej dopravy 2012 = Horizons of railway transport 2012 : medzinárodná vedecká konferencia : Strečno, Slovak Republic, September 13th and 14th, 2012. - Žilina: Žilinská univerzita, 2012. - ISBN 978-80-554-0571-1. - S. 126-134.

Prehľad logistických centier v SR s napojením na sieť ŽSR alebo s možnosťou skladovania zásielok (nebezpečných vecí) v režime ADR/ RID [1]

Názov logistického centra	Lokalita	Prioritne určené priestory	Skladovacia plocha (m ²)	Napojenie na železničnú dopravu	Sklad pre zásielky ADR/ RID
Logistické centrum Bratislava	Bratislava - Rača	Výroba	69 160	Áno	Nie
DNV logistics park	Devínska Nová Ves	Výroba	82 000	Áno	Nie
Bratislava logistics park	Senec	Výroba	68 000	Nie	Áno
Logistické centrum Bratislava	Svätý Jur	Sklady	31 530	Áno	Nie
ProLogis park	Galanta	Sklady	160 000	Nie	Áno
EUROFINN	Leopoldov	Sklady	3 000	Áno	Áno
LogCenter	Nové Mesto nad Váhom	Sklady	45 000	Nie	Áno
Logistické centrum Maťovce	Maťovce	Prekládka tovarov	10 000	Áno (1520/1435)	Nie

Záver – z uvedených skutočností vyplýva, že aj napriek vyšším nákladom na vybudovanie železničnej trate dochádza k nižším nákladom na údržbu, straty – materiálne, ľudské ap. z dôvodu nehôd sú extrémne nízke v komparácii s cestnou dopravou, avšak aj napriek týmto predpokladom železničná doprava sa nepodieľa na tvorbe HDP dostatočne dynamicky. Z toho vyplýva, že sa oplatí investovať do spoločných lokalít (bimodálne centrá – stret železničnej a cestnej infraštruktúry), kde sa budú realizovať dopravné služby. Táto infraštruktúra je v porovnaní s Európskou nepostačujúca – najmä pre podporu prepravy nebezpečných vecí. Takéto riešenie je vhodné aj pre rozvoj železničnej dopravy, keďže neustále naráža na nízku flexibilitu – ponúkanej kapacity, mierou a kvalitou služieb, nezaujmom súkromných dopravcov o vlakotvorbu – preprava jednotlivých vozňových zásielok.