Financované z Európskeho fondu regionálneho rozvoja

EURÓPSKA ÚNIA

Investícia do Vašej budúcnosti

PRIESKUM NÁKLADNEJ DOPRAVY
SPRÁVA

Zmluva o dielo č. 1022/B211/2014
Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR

Objednávateľ:	**Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky**
So sídlom:	Námestie slobody 6, 810 05 Bratislava
Skupina dodávateľov:	**AF&partners, zastúpená AF-CITYPLAN s.r.o., Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4**
Zhotoviteľ:	**AF-CITYPLAN s.r.o., (KPM CONSULT, a.s.)**
Zapísaný na:	Mestskom súde v Prahe, oddiel C, vložka 25005
So sídlom:	Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4 - Michle
Oprávnený zástupca:	Ing. Tomáš Nosek - konateľ
Poverený zástupca AF&partners:	Ing. Jindřich Volf, CSc - Hlavný inžinier projektu
Riešiteľský tím:	Ing. Petr Hofhansl, Ph.D.
	Ing. Zuzana Volfová
	Ing. Marek Šída
	Ing. Vojtěch Hlava
	Ing. Jana Nejerálová
	Ing. Zdeněk Novotný
	Bc. Elena Alexeeva
	Ing. Jan Buzák (KPM CONSULT, a.s.)
	Tomáš Mojžyšek (KPM CONSULT, a.s.)
	Marek Pavelka (KPM CONSULT, a.s.)
	Gregor Pretnar (PNZ consulting designing Ltd.)

31. október 2015

OBSAH

1 ÚVOD 7

1.1 FÁZA A 7

1.1.1 CIEĽ PRIESKUMU 7

1.1.2 METODIKA PRIESKUMU 8

1.1.3 METODIKA SPRACOVANIA VÝSLEDKOV PRIESKUMU 9

1.1.4 VYKONANIE PRIESKUMU 9

1.1.5 ZÍSKANÉ ÚDAJE 9

1.2 FÁZA B 13

1.2.1 NÁHRADNÉ ZDROJE ÚDAJOV 13

1.2.2 METODIKA ANALYZOVANIA ÚDAJOV 14

2 VŠEOBECNÉ ÚDAJE O NÁKLADNEJ DOPRAVE 15

2.1 FAKTORY OVPLYVŇUJÚCE DOPYT PO NÁKLADNEJ DOPRAVE 15

2.2 PREPRAVA TOVARU NÁKLADNOU DOPRAVOU 17

2.3 VÝKONY NÁKLADNEJ DOPRAVY 18

2.4 PODIEL TONOKILOMETROV NA HDP 19

2.5 PRIEMERNÁ PREPRAVNÁ VZDIALENOSŤ NÁKLADNEJ DOPRAVY 20

3 CESTNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA 21

3.1 PREPRAVNÉ VÝKONY A OBJEMY PREPRAVY 21

3.2 VNÚTROŠTÁTNA PREPRAVA 24

3.2.1 PREPRAVA TOVARU PODĽA TOVAROVÝCH SKUPÍN 24

3.2.2 OBJEM PREPRAVY 27

3.2.3 DOPRAVNÉ VÝKONY 28

3.3 MEDZINÁRODNÁ CESTNÁ DOPRAVA 29

3.3.1 OBJEM PREPRAVY PODĽA TOVAROVÝCH SKUPÍN 29

3.3.2 OBJEMY PREPRAVY PODĽA ŠTÁTU VÝVOZU A DOVOZU 30

4 ŽELEZNIČNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA 34

4.1 ORGANIZÁCIA NÁKLADNEJ ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY 34

4.2 CELKOVÉ PREPRAVNÉ VÝKONY A OBJEMY PREPRAVY 36

4.3 ŠTRUKTÚRA PREPRAVY PODĽA DRUHOV TOVARU 40

4.4 ŽELEZNIČNÉ STANICE S NAJVÄČŠÍM OBRATOM TOVARU 42

4.5 MEDZINÁRODNÁ ŽELEZNIČNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA 43

4.5.1 OBJEM PREPRAVY PODĽA ŠTÁTU VÝVOZU A DOVOZU 43

5 VODNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA 46

5.1 VODNÁ CESTA A PRÍSTAVY 46

5.2 PREVÁDZKOVATELIA VODNEJ NÁKLADNEJ DOPRAVY 47

5.3 OBJEMY PREPRAVY A PREPRAVNÉ VÝKONY 47

6 INTERMODÁLNA (KOMBINOVANÁ) PREPRAVA 52

6.1 OBJEMY PREPRAVY INTERMODÁLNEJ DOPRAVY 53

6.2 INTERMODÁLNE TERMINÁLY NA ÚZEMÍ SLOVENSKEJ REPUBLIKY 55

6.2.1 VÝKONY TERMINÁLOV 57

6.3 SPOLOČNOSTI PREVÁDZKUJÚCE INTERMODÁLNU PREPRAVU NA ÚZEMÍ SR 58

6.4 HLAVNÉ IDENTIFIKOVANÉ PROBLÉMY INTERMODÁLNEJ PREPRAVY 59

7 ZÁVER 60

ZOZNAM SKRATIEK 63

ZOZNAM ZDROJOV 64

Zoznam príloh

Príloha 1 – Poverenie od MDVRR SR na vykonanie prieskumu nákladnej dopravy

Príloha 2 – Vzory dotazníkov na prieskum nákladnej dopravy

Zoznam tabuliek

Tabuľka 1: Podiel tkm na HDP (tkm/Eur) 19

Tabuľka 2: Súhrnné informácie o vnútroštátnej nákladnej cestnej doprave podľa dopravovaných komodít za rok 2013 25

Tabuľka 3: Informácie o vnútroštátnej nákladnej cestnej doprave podľa dopravovaných komodít v 2. kvartáli roku 2015 26

Tabuľka 4: Objem prepravy nákladnej cestnej dopravy na území Slovenska v tis. ton v 2. kvartáli roku 2015 28

Tabuľka 5: Súčet dĺžok všetkých jázd (s tovarom aj bez tovaru) v mil. km medzi 8 regiónmi Slovenskej republiky v 2. kvartáli roku 2015 v mil. km 28

Tabuľka 6: Podiely súčtu dĺžky ciest jázd bez tovaru na celkovej dĺžke všetkých jázd medzi 8 regiónmi Slovenskej republiky v 2. kvartáli roku 2015 29

Tabuľka 7: Objem prepravy vývozu v tis. ton podľa tovarových skupín v rokoch 2010 - 2013 a v 2. kvartáli roku 2015 v tis. ton 30

Tabuľka 8: Objem prepravy dovozu podľa tovarových skupín v rokoch 2010-2013 a v 2. kvartáli roku 2015 v tis. ton 30

Tabuľka 9: Vývoz zo SR v rokoch 2011 – 2013 v tis. ton 32

Tabuľka 10: Dovoz do SR v rokoch 2011 – 2013 v tis. ton 33

Tabuľka 11: Zoznam železničných dopravcov na Slovensku, Zdroj: (13) 35

Tabuľka 12: Celkové dopravné výkony železničnej nákladnej dopravy na území Slovenska vo vlkm v rokoch 2010 - 2014 39

Tabuľka 13: Preprava tovaru u prevádzkovateľov dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov (tis. ton) 40

Tabuľka 14: Prepravné výkony u prevádzkovateľov dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov (mil. tkm) 41

Tabuľka 15: Objemy vývozu a dovozu nákladu do prístavov Bratislava a Komárno v období 2010 - 2014 v tis. ton (údaje pre všetky plavidlá registrované na Slovensku aj mimo Slovenska) 49

Tabuľka 16: Objem exportu medzinárodnej vodnej nákladnej dopravy v 1. kvartáli roku 2015.....50

Tabuľka 17: Súčasný stav kontajnerových prekladísk na území SR 56

Tabuľka 18: Objem prepraveného nákladu v jednotlivých termináloch za rok 2014. 57

Tabuľka 19: Celková rekapitulácia odpracovaných hodín 62

Zoznam obrázkov

Obrázok 1: Objemy prepravy železničnej nákladnej dopravy na území Slovenska v roku 2014.....38

Obrázok 2: Objemy vývozu a dovozu nákladu do slovenských prístavov v roku 2014 51

Obrázok 3: Počty pravidelných vlakov kombinovanej dopravy za týždeň (k decembru 2014) 55

Obrázok 4: Počty vlakových spojov slúžiacich na prepravu ISO kontajnerov za týždeň (k decembru 2014), prepravné objemy intermodálnych terminálov v roku 2014 58

Zoznam grafov

Graf 1: Percentuálne rozloženie získaných odpovedí na dotazník A a dotazník B od jednotlivých skupín respondentov 10

Graf 2: Počet získaných dotazníkov B podľa jednotlivých skupín respondentov 11

Graf 3: Rozdelenie prepravovaných komodít v skupine respondentov obchodné domy a reťazce. 12

Graf 4: Rozdelenie prepravovaných komodít ve skupine respondentov „ťažba a spracovanie surovín“ 13

Graf 5: Komplexná štruktúra národného obchodu na Slovensku 15

Graf 6: Štruktúra národného importu Slovenska v roku 2014 16

Graf 7: Štruktúra národného exportu Slovenska v roku 2014 17

Graf 8: Preprava tovarov nákladnou dopravou v mil. ton v rokoch 2006 – 2014 18

Graf 9: Výkony nákladnej dopravy na Slovensku v mil. tkm a vývoj HDP v rokoch 2006 - 2014.....19

Graf 10: Priemerná prepravná vzdialenosť nákladnej dopravy v km.....20

Graf 11: Výkony cestnej nákladnej dopravy v mil. tkm v období 2000 - 2014 21

Graf 12: Výkony medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy v mil. tkm v období 2000 – 2014 22

Graf 13: Objemy prepravy cestnej nákladnej dopravy v mil. ton v období 2006 – 2014 23

Graf 14: Objemy prepravy medzinárodnej cestnej dopravy v mil. ton v období 2006 – 2014 23

Graf 15: Prepravné výkony nákladnej železničnej dopravy v rokoch 2006 - 2013 v mil. tkm 36

Graf 16: Objem prepravy nákladnou železničnou dopravou v rokoch 2006 – 2013 v mil. ton 37

Graf 17: Najzaťaženejšie stanice v roku 2014 na území SR podľa ZSSK Cargo 43

Graf 18: Objemy vývozu podľa krajín určenia v rokoch 2011 - 2013 za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac osôb 44

Graf 19: Objemy dovozu podľa krajín určenia v rokoch 2011 - 2013 za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac osôb 45

Graf 20: Objem prepravy vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy v rokoch 2007 - 2014 v mil. ton 48

Graf 21: Prepravný výkon vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy v rokoch 2007-2013 v mil. tkm 49

Graf 22: Podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave (v čt) v percentách v rokoch 2003 - 2011 52

Graf 23: Podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave (v hrt) v percentách v rokoch 1995 - 2014 v hrt 53

Graf 24: Vývoj intermodálnej dopravy na území SR v rokoch 1993 - 2014 v tis. hrt. (V rokoch 2007 až 2012 sú započítané aj vnútroštátne výkony v systéme ACTS) 54

Graf 25, Graf 26: Podiely intermodálnych terminálov na množstve prepraveného tovaru v roku 2014, podiely intermodálnych terminálov na preložených nákladných jednotkách v roku 2014 57

1 ÚVOD

Súčasťou spracovania zákazky "Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe dopravného modelu SR" je vykonanie dopravných prieskumov a zhromaždenie údajov, ktoré sú potrebné na modelovanie dopytu po doprave. Výsledky týchto prieskumov majú podľa zadania slúžiť na validáciu dopravného modelu Slovenskej republiky, čo je základný výstup predmetnej zákazky.

Dôležitou súčasťou týchto prieskumov je anketový prieskum nákladnej dopravy, ktorý bol vykonaný vo fáze A pre viac módov dopravy a vzťahoval sa na celé územie Slovenskej republiky. Vzhľadom na nízky počet získaných odpovedí neboli výsledky anketového prieskumu prijaté ako vhodná vzorka na analýzu nákladnej dopravy a anketový prieskum bol vyhlásený za neúspešný.

Vo fáze B bol nadefinovaný náhradný súbor dát, ktorých analýza prispela k utvoreniu všeobecného obrazu o nákladnej doprave na Slovensku a priniesla dáta, ktorých použitie poslúži na validáciu dopravného modelu nákladnej dopravy Slovenskej republiky.

1.1 Fáza A

Vo fáze A bol vykonaný a vyhodnotený dotazníkový prieskum nákladnej dopravy Slovenskej republiky.

1.1.1 Cieľ prieskumu

Cieľom prieskumu bolo zmapovanie pohybu tovaru a nákladov po infraštruktúre SR, a to ako v rámci regiónov Slovenska, tak aj v smere medzinárodných väzieb pomocou výberovej vzorky respondentov.

Prieskum nákladnej dopravy bol zameraný na získanie údajov o všetkých stanovených módoch nákladnej dopravy na území Slovenskej republiky (železničná, cestná, vodná, letecká, intermodálna), a to formou oslovenia vybraných spoločností. Realizácia prieskumu nákladnej dopravy bola predmetom dodávky a bola realizovaná zhotoviteľom. Počiatočný prieskum bol navrhnutý tak, aby preskúmal správanie všetkých aktérov logistického reťazca:

- **prepravca** - informácie o zdroji a cieli dopravy, komoditné skupiny, objem prepravy, kvalita prepravy (čas, vykonanie, sledovanie zásielky, bezpečnosť, spoľahlivosť, cenová elasticita),
- **špeditéra** - špecializácia, typy zásielok, balenie, zásobovací reťazec, typ logistiky (3PL, 4PL), spolupráca, požiadavky, efektívne procesné časy, prepravné náklady, trhové ceny,
- **dopravca** - všetky módy, druhy prepráv, kapacita, pravidelnosť prepravy, poskytované služby, vybavenie a pohotovostná hmotnosť vozidiel.

Dáta zistené v priebehu prieskumu mali byť použité na kalibráciu dopravného modelu nákladnej dopravy Slovenskej republiky a tiež na zlepšenie prehľadu o dopravnej situácii

v oblasti dopytu po nákladnej doprave v mierke celej Slovenskej republiky aj vo vzťahoch k zahraničiu s možnosťou presunu medzi dopravnými módmi. Bohužiaľ, mimoriadne nízka ochota jednotlivých oslovených subjektov, napriek opakovaným urgenciám a obstarávateľom vystavenému poverovaciemu listu s uvedením všetkých skupín verejnosti firiem viedli k tak nízkej výťažnosti prieskumu, že bolo potrebné so súhlasom obstarávateľa zvoliť efektívnejšiu metódu získania potrebných údajov.

1.1.2 Metodika prieskumu

Zhotoviteľ vykonal prípravu metodiky prieskumu. Výstupom je MDVRR SR schválená metodická príručka pre prieskum nákladnej dopravy. Finálna verzia metodickej príručky bola schválená 5. júna 2015 a po dodaní poverenia zahájil zhotoviteľ vykonanie prieskumu. Poverenie je prílohou 1 tohto dokumentu.

V metodike sú popísané ciele a rozsah prieskumu, je tu konkrétne uvedený zoznam opýtaných respondentov zo širokej oblasti dopravcov, priemyselných podnikov, ťažby surovín, obchodných domov a reťazcov a prevádzkovateľov intermodálnych terminálov.

Anketový dotazník použitý v prieskume obsahoval 2 časti. Prvá časť (časť A) obsahovala základné identifikačné údaje o spoločnosti, druhá časť (časť B) bola zameraná na detailnejší popis jednotlivých zásielok, teda na:

- druh prevážanej komodity a druh nákladu,
- hmotnosť nákladu,
- druh použitej dopravy a zdôvodnenie výberu daného druhu dopravy,
- charakter dopravy (národná, medzinárodná) a špecifikáciu cieľového miesta požiadavky.

Realizácia prieskumu prebehla v mesiaci jún s otázkami na zásielky uskutočnené v máji.

Dostatočnou preukázateľnou vzorkou vo vzťahu k rozsahu dopravnej sieti SR bolo zvolených a obstarávateľom odsúhlasených cca 50 respondentov z dopravy a priemyslu. Zo skúseností spracovateľa prieskumu vyplýva praktická náročnosť získavania informácií v oblasti nákladnej dopravy, ktorá sa vo výsledku aj potvrdila. Konečný zoznam respondentov obsahoval **12 železničných dopravcov, 6 dopravcov leteckej a vodnej dopravy, 16 dopravcov v oblasti cestnej nákladnej dopravy, 10 priemyselných podnikov, 26 podnikov, zaoberajúcich sa ťažbou a spracovaním surovín, 8 obchodných organizácií, 5 intermodálnych prepravcov.** Prehľad vybraných respondentov je uvedený v prílohe 1 tejto správy.

V prieskume boli použité schválené formuláre, ktoré sú prílohou 2 tohto dokumentu.

1.1.3 Metodika spracovania výsledkov prieskumu

Údaje získané prieskumom boli analyzované najprv s dôrazom na zistenie veľkosti vzorky a rozloženie odpovedí podľa jednotlivých kategórií respondentov. Vzhľadom na to, že išlo a dotazníkový prieskum pozostávajúci z dvoch častí (dotazníka A a dotazníka B), bolo potrebné zistiť, koľko respondentov odpovedalo iba na časť A, iba na časť B a na obe časti.

Otázky v časti B sa týkali prevozu nákladu a pre každý prevoz nákladu uskutočnený v máji 2015 mal byť ideálne zaslaný samostatný vyplnený formulár. Pretože sa tak nestalo, bolo potrebné spracovať odpovede na dotazník B a určiť, ako získaná vzorka odpovedí pokrýva dopytované oblasti nákladnej dopravy. Keďže získaná vzorka odpovedí bola jednoznačne ovplyvnená vysokým počtom odpovedí jednej z opýtaných skupín respondentov, nebola vzorka vyhodnotená celkovo. Samostatne vyhodnotené boli len odpovede vo vybraných oblastiach, v ktorých respondenti odovzdali vyšší počet vyplnených dotazníkov časti B.

1.1.4 Vykonanie prieskumu

Dotazníkový prieskum bol vykonaný členom združenia AF + Partners - spoločnosťou KPM Consult.

Obe časti dotazníka boli doručené respondentom prostredníctvom elektronickej pošty prvýkrát 10. 6. 2015, opakovane 16. 6. 2015 a tiež poštou 22. 6. 2015.

Telefonická komunikácia so spoločnosťami navrhnutými na vykonanie prieskumu bola zahájená 22. 6. 2015 a trvala po celú dobu prieskumu, teda do konca mesiaca jún. Telefonické spojenie sa však nepodarilo nadviazať so všetkými firmami.

Osobné návštevy subjektov, ktoré vyjadrili neochotu spolupráce, nerozumeli problematike, alebo nereagovali na predchádzajúcu komunikáciu, boli zahájené 16. 6. 2015.

V prílohe 1 sa nachádza kompletný zoznam respondentov, ktorí boli oslovení v priebehu prieskumu. Tento zoznam bol schválený zadávateľom dňa 31. 5. 2015. Z celkového počtu 83 respondentov schválených zadávateľom bolo dohľadaných 76. Celkom 7 firiem zaniklo alebo s nimi nebolo možné nadviazať spojenie.

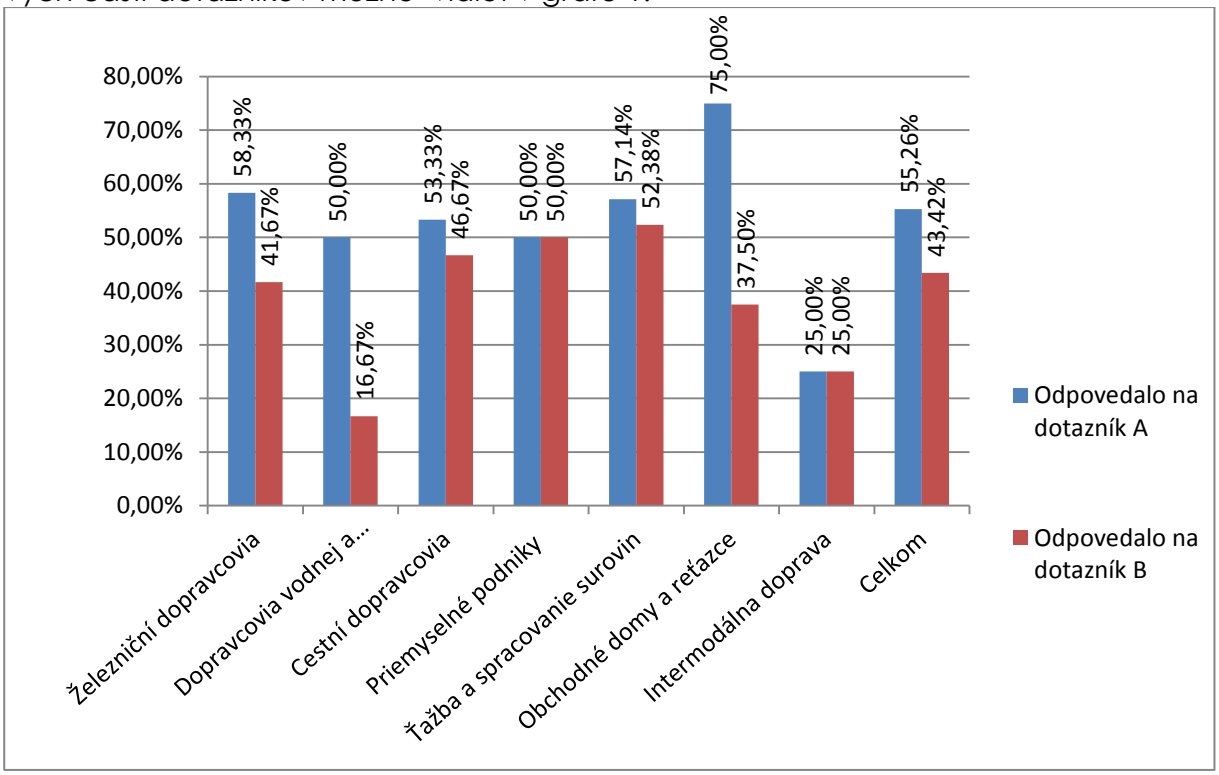
Spracovanie a zadanie údajov z oboch kategórií dotazníkov do elektronickej databázy bolo vykonané v období od 29. 6. 2015 do 4. 8. 2015. Dotazníky boli prevedené do elektronickej tabuľkovej formy a každému vyplnenému dotazníku bolo priradené identifikačné číslo.

1.1.5 Získané údaje

Od oslovených 76 respondentov bolo celkom získaných 42 dotazníkov A (tj. návratnosť 55,3%), ktoré sa týkali všeobecných informácií o firme. Respondenti ďalej vypĺňali dotazník B, ktorý sa zameriaval na prepravované náklady a mal byť pre každú zásielku v časovom období mesiaca mája vyplnený zvlášť. Aspoň jeden tento dotazník vypracovalo 33

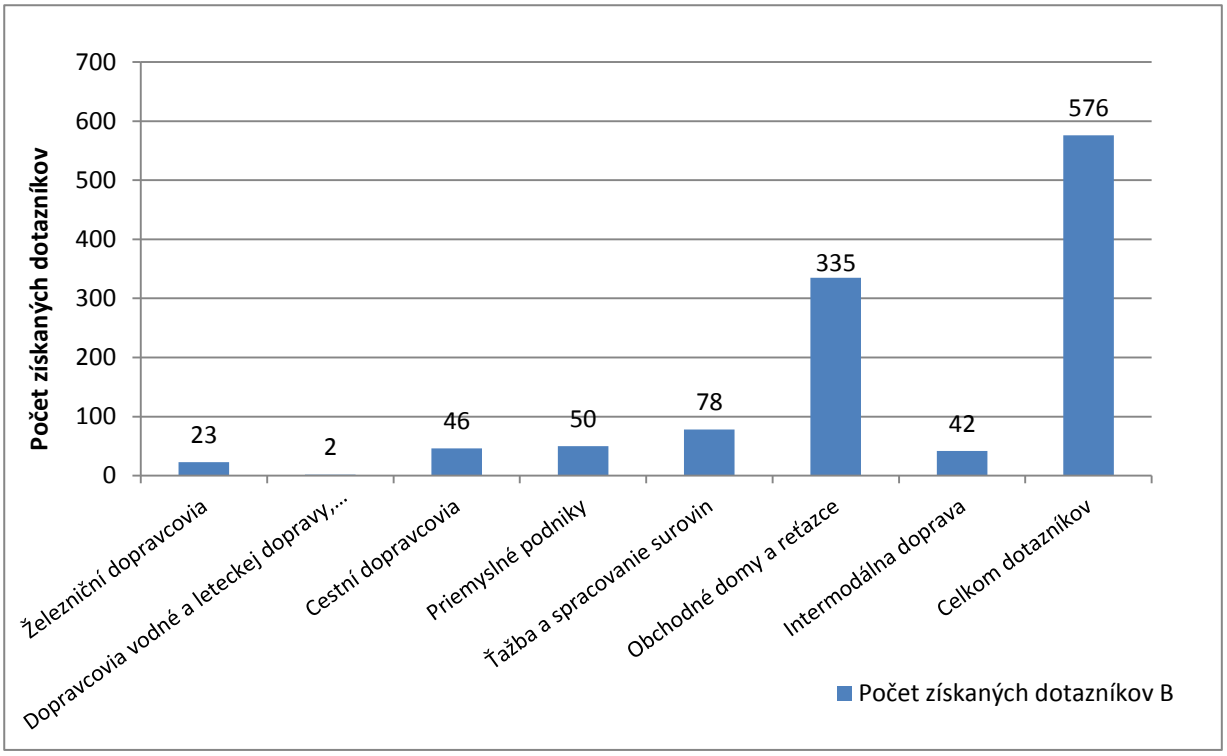
respondentov (návratnosť 43,4%), zvyšných 43 respondentov nevyplnilo ani 1 dotazník o zásielkach. Celkom bolo získaných 576 dotazníkov B, pričom kompletnosť vyplnenia sa líšila.

Ak by sme sa dôkladnejšie pozreli na štruktúru respondentov podľa obchodnej a priemyselnej činnosti, zistili by sme, že na dotazník B týkajúci sa pohybu zásielok odpovedalo zo 76 oslovených respondentov iba 16% dopravcov vodnej a leteckej dopravy a leteckých terminálov, ďalej potom 25% dopravcov intermodálnej dopravy a 37% respondentov zo skupiny obchodných domov a reťazcov. Kompletný prehľad vyplnenia jednotlivých častí dotazníkov možné vidieť v grafe 1.



Graf 1: Percentuálne rozloženie získaných odpovedí na dotazník A a dotazník B od jednotlivých skupín respondentov
Zdroj: (1)

Absolútny počet odovzdaných dotazníkov B podľa jednotlivých skupín respondentov je znázornený v grafe 2. Najviac dotazníkov B bolo získaných od skupiny respondentov „obchodné domy a reťazce", ktoré zaslali celkom 335 dotazníkov B (spolu od 3 respondentov, ďalej nasleduje skupina „ťažba a spracovanie surovín" so 78 získanými dotazníkmi B (spolu od 11 respondentov). Len pre tieto dve skupiny respondentov bola získaná dostatočná vzorka odpovedí, aby bolo možné vykonať čiastkovú analýzu. Odpovede ostatných skupín respondentov preto vyhodnotené nebudú.



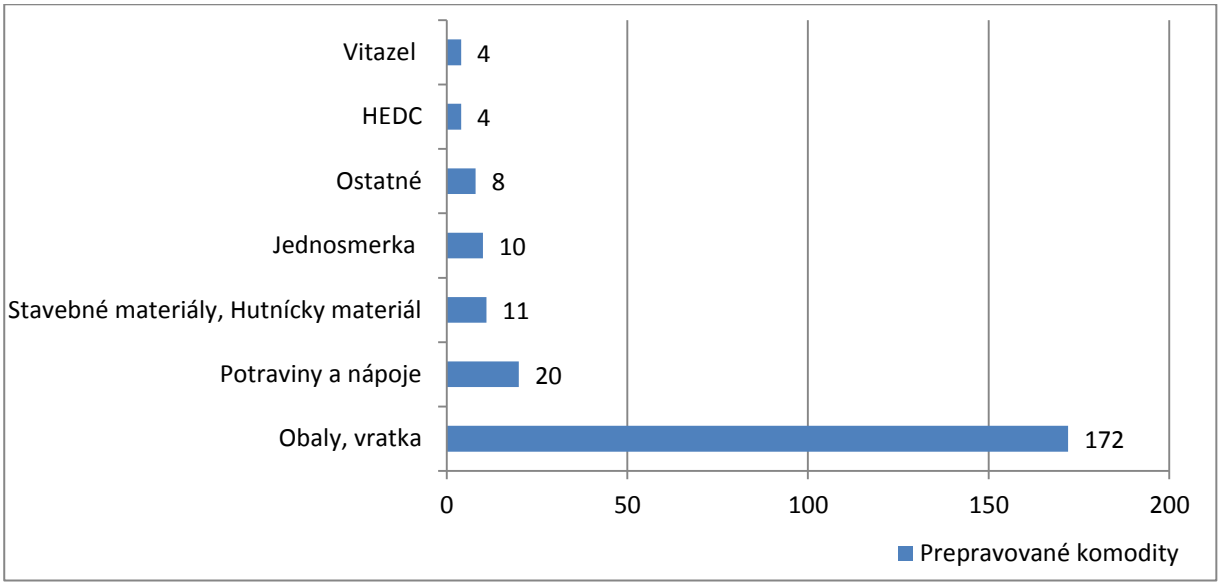
Graf 2: Počet získaných dotazníkov B podľa jednotlivých skupín respondentov
Zdroj: (1)

1.1.5.1 Analýza dotazníkov získaných od skupiny respondentov „obchodné domy a reťazce“

V skupine respondentov obchodných domov a reťazcov sa podarilo získať 334 dotazníkov od 3 respondentov. Zo získaných dotazníkov vyplýva, že všetky cesty uvedené v dotazníkoch boli vykonané kamiónovou dopravou a išlo o dopravu vnútroštátnu. Informácie o hmotnosti nákladu boli vyplnené v 14 dotazníkoch, z ktorých vypočítaná priemerná hmotnosť nákladu vychádza na 21,42 ton.

V dotazníkoch boli uvedené iba 4 odosielajúce miesta nákladu: Beckov (59,9%), Prešov (16,6%), Senec (19,2%) Žilina (4,3%). Čo je spôsobené nízkou vzorkou respondentov.

Rozloženie prepravovaných komodít je znázornené na grafe 3. Celkovo bola informácia o druhu prepravovaných komodít uvedená v 229 dotazníkoch B z 334 získaných dotazníkov od tejto skupiny. Najvýznamnejšou komoditou, ktorá je prevážaná skupinou respondentov obchodné domy a reťazce, je komodita obaly (75,4%) a potom komodita potraviny a nápoje (8,7%)



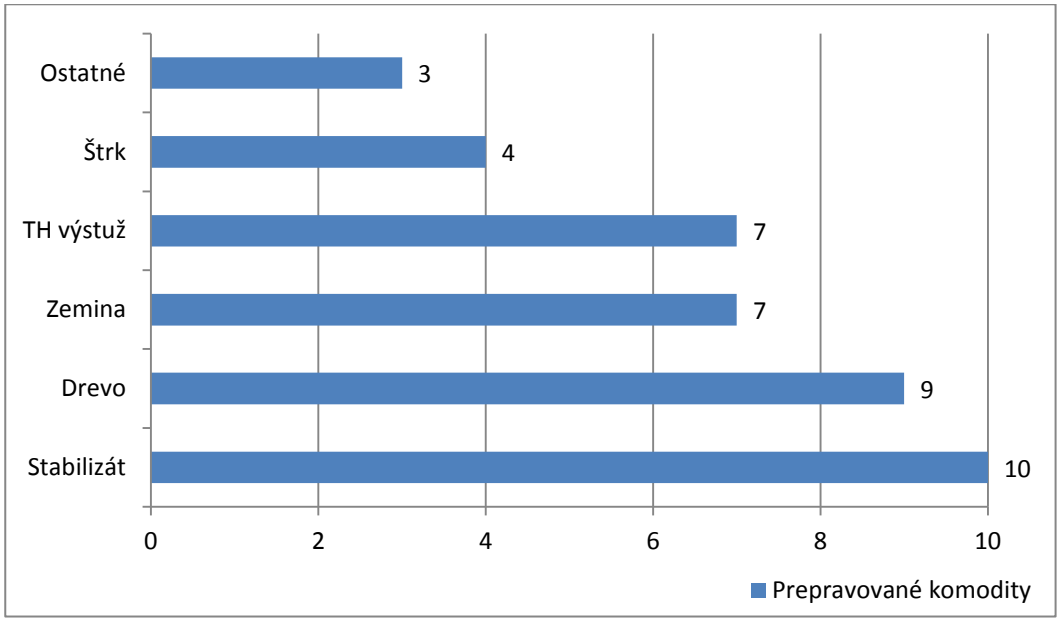
Graf 3: Rozdelenie prepravovaných komodít v skupine respondentov obchodné domy a reťazce. Zdroj: (1)

1.1.5.2 Analýza dotazníkov získaných od skupiny respondentov „ťažba a spracovanie surovín“

Od skupiny respondentov „ťažba a spracovanie surovín" sa podarilo získať 78 dotazníkov, ktoré celkom poskytlo 11 opýtaných spoločností. Dotazníky sú však z veľkej časti nekompletné. Napríklad, informácia o druhu použitej dopravy bola vyplnená iba v 10 dotazníkoch, pričom až na 1 odpoveď išlo o kamiónovú dopravu. Informácia o hmotnosti nákladu bola vyplnená iba v 6 dotazníkoch a predstavovala priemerne 31 ton.

Najčastejším uvedeným miestom odoslania zásielky bola Prievidza (38%) a potom Liptovský Hrádok (23%) a Zemianske Kostoľany (10%).

Najčastejšou uvedenou prepravovanou komoditou je stabilizát (25%), potom drevo (22,5%) a komodity zemina, štrk (obe po 17,5%).



Graf 4: Rozdelenie prepravovaných komodít ve skupine respondentov „ťažba a spracovanie surovín“
Zdroj: (1)

1.2 Fáza B

Vo fáze B boli predložené náhradné zdroje údajov, ktoré boli ďalej analyzované ako náhrada za nedostatočnú vzorku údajov z anketového prieskumu fázy A. Tento postup bol zanesený do dodatku metodickej príručky vykonania prieskumu nákladnej dopravy.

1.2.1 Náhradné zdroje údajov

V tejto správe sú čerpané všeobecné informácie z ročeniek dopravy, pôšt a telekomunikácií a zo strategického plánu rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020. V ďalších kapitolách boli navyše použité doplňujúce zdroje.

Kapitola so všeobecnými informáciami o nákladnej doprave na Slovensku bola spísaná aj na základe údajov z Ročenky priemyslu 2014 a zo záznamu o výrobe a predaji tovaru podľa komodít PRODSLOV.

Kapitola o cestnej nákladnej doprave na Slovensku bola spísaná aj na základe výberových dát o nákladnej cestnej doprave v 2. kvartáli roku 2015.

Kapitola o železničnej nákladnej doprave vychádza tiež z údajov o objeme prepravy, dopravnom výkone a počtu vlakokilometrov poskytnutých ŽSR a dopravcom ZSSK Cargo, a ďalej z Plánu zostavovania vlakov nákladnej dopravy z 12/2014.

Kapitola o vodnej nákladnej doprave bola spísaná aj na základe informácií o vývoze a dovoze komodít do prístavov Bratislava a Komárno v rokoch 2010 - 2014, z výberových údajov o vodnej nákladnej doprave v 2. kvartáli roku 2015, a na základe informácií z internetových stránok osobitne uvedených v zozname zdrojov.

Kapitola o intermodálnej (kombinovanej doprave) využíva tiež dáta o parametroch intermodálnych terminálov na Slovensku verejne dostupných na stránke Intermodálneho promočného centra.

Menovitý zoznam všetkých použitých prameňov údajov je uvedený na konci tejto správy.

1.2.2 Metodika analyzovania údajov

Analýza bola vykonaná z dostupných dát uvedených v členení na jednotlivé druhy dopravy. V každej kapitole bol najprv analyzovaný dlhodobý vývoj daného segmentu a ďalej boli uvedené celoštátne dostupné dáta z Ročenky dopravy, pôšt a telekomunikácií roku 2013 a 2014. Nakoniec boli analyzované vybrané javy v danom segmente.

V kapitole 3 o cestnej nákladnej doprave boli súhrnné dáta z ročeniek dopravy, pôšt a telekomunikácií doplnené o aktuálne dáta o cestnej doprave z mesiacov apríl - jún roku 2015.

Kapitola 4 venovaná železničnej nákladnej doprave vychádza zo súhrnných dát z ročeniek dopravy, pôšt a telekomunikácií a dát od ŽSR. Najprv je zhodnotený dlhodobý vývoj a uvedené členenie podľa prepravovaných komodít. Na záver je graficky spracovaný objem prepravy na železničnej sieti.

V kapitole 5 venovanej vodnej nákladnej doprave boli najprv uvedené súhrnné dáta dostupné v Ročenke dopravy, pôšt a telekomunikácií 2014, ktoré boli ďalej doplnené grafickým spracovaním objemu prepravy za rok 2014 podľa komodít pre jednotlivé prístavy.

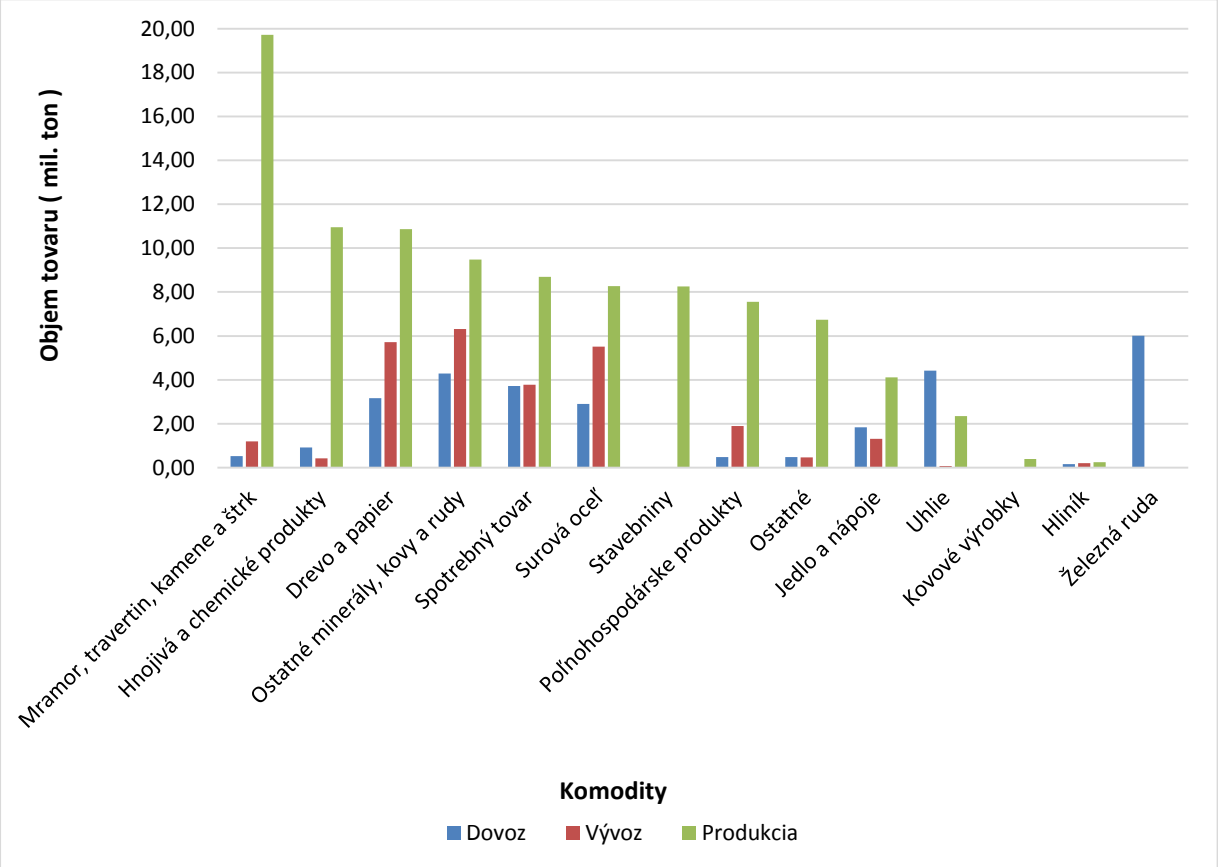
Na záver bola spracovaná kapitola o intermodálnej (kombinovanej) preprave, v ktorej boli uvedené najprv údaje poukazujúce na trend intermodálnej dopravy, ďalej boli spracované informácie o existujúcich prevádzkovaných termináloch intermodálnej prepravy a na záver bol graficky spracovaný počet vlakov intermodálnej prepravy na jednotlivých tratiach a objem manipulovaného nákladu v jednotlivých intermodálnych centrách.

2 VŠEOBECNÉ ÚDAJE O NÁKLADNEJ DOPRAVE

2.1 Faktory ovplyvňujúce dopyt po nákladnej doprave

Nákladná doprava je v globálnom slova zmysle závislá v prvom rade od stavu medzinárodných vzťahov medzi jednotlivými štátmi. Ich pozitívny stav tvorí predpoklad dynamického rastu medzinárodného obchodu vyjadreného najmä hodnotami importu a exportu, smermi tokov tovaru a druhom tovaru (komoditami). Výber dopravného módu vo väčšine prípadov záleží od úseku, na ktorom je daná komodita prevážaná. Ďalej je ovplyvnený kvalitou prepravy ponúkaného tovaru a jej cenou.

Na všeobecný opis národného importu a exportu pre Slovenskú republiku bola vykonaná analýza, základom ktorej boli údaje z Ročenky priemyslu 2014 (2), údaje z Ročenky Nerastných surovín SR (3) a údaje o výrobe a predaji tovaru podľa komodít zo záznamu PRODSLOV (4). V závere sa podarilo vytvoriť prehľadné výstupy, podrobne popisujúce štruktúru medzinárodného obchodu a základné smery tokov tovaru.

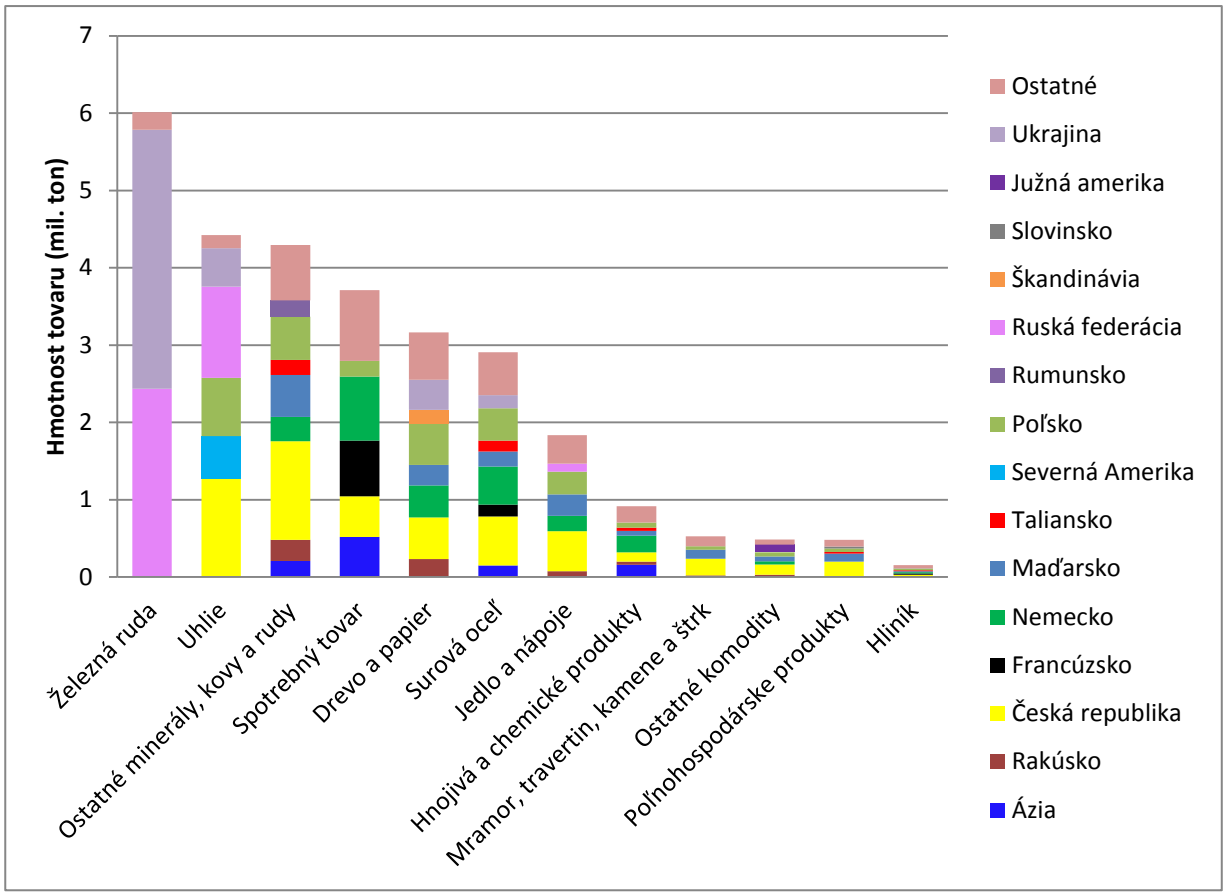


Graf 5: Komplexná štruktúra národného obchodu na Slovensku
Zdroj: Spracovanie podľa (2) (3) (4)

Graf 5 uvádza hodnoty celkového importu, exportu a výroby tovaru na Slovensku agregované do skupín, ktoré pokrývajú všetky sledované kategórie komodít. V grafe je

možné vidieť, že najviac sa dováža železná ruda (6,0 mil. ton), ktorá sa na Slovensku neťaží a ani sa nevyváža. Druhú najdovážanejšiu skupinu komodít tvoria skupiny zahrňujúce uhlie (4,4 mil. ton). Tretia najdovážanejšia skupina komodít je skupina zahrňujúca ostané minerály, kovy a rudy (4,3 mil. ton). Slovensko najviac vyváža skupinu komodít zahrňujúcu ostatné minerály, kovy a rudy (6,3 mil. ton), ďalej potom drevo a papier (5,7 mil. ton) a surovú oceľ (5,5 mil. ton). V produkcii dominuje skupina komodít zahrňujúca mramor, travertín, kameň a štrk, ktorých sa na Slovensku vyprodukovalo 19,7 mil. ton. Ďalej je najviac zastúpená produkcia hnojív a chemických produktov (takmer 11 mil. ton) a dreva a papieru (10,9 mil ton).

V nasledujúcich grafoch 6 a 7 je znázornená detailnejšia štruktúra národného importu a exportu pre komodity agregované do rovnakých skupín ako v grafe 5.



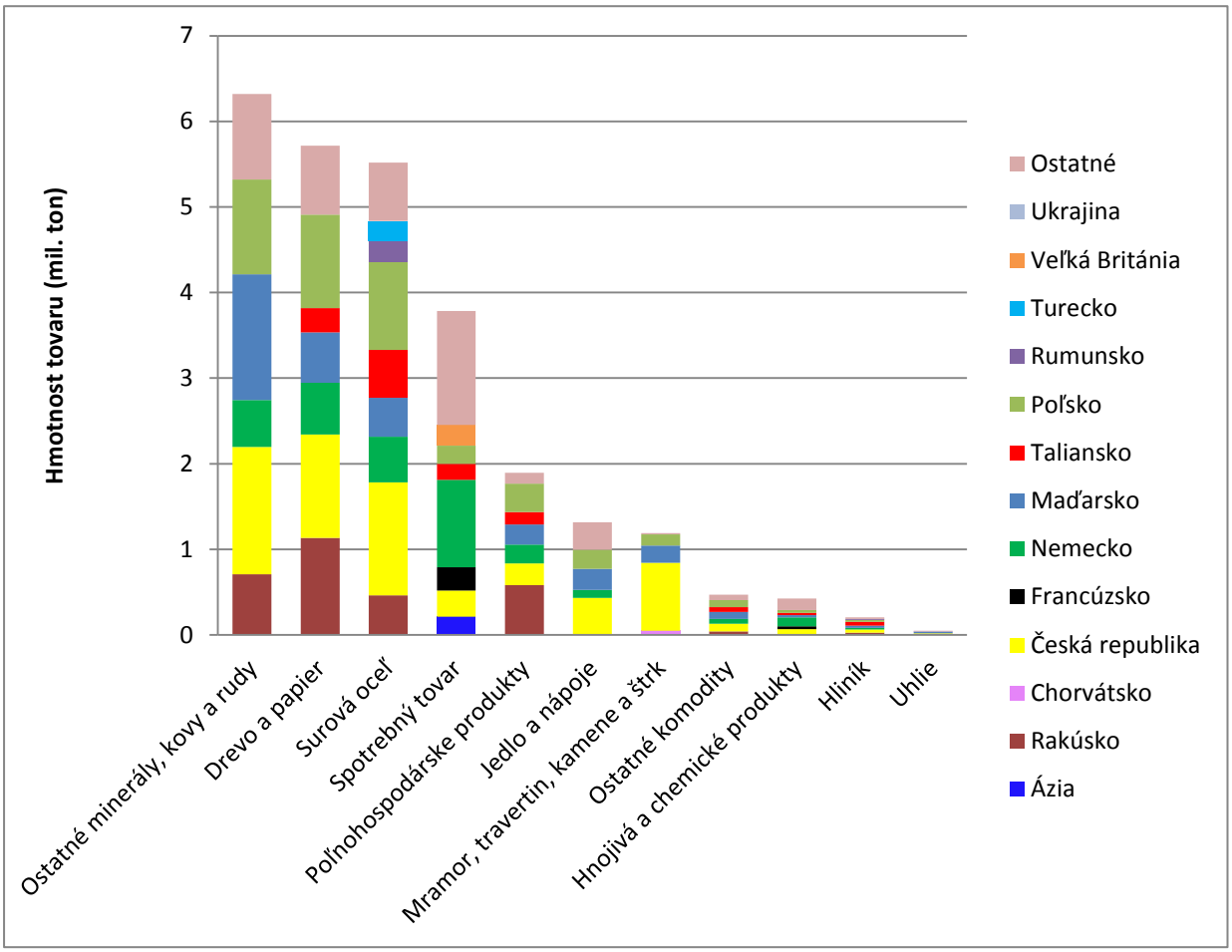
Graf 6: Štruktúra národného importu Slovenska v roku 2014
Zdroj: Spracovanie podľa (2) (3) (4)

Poznámka ku grafu: V grafe 6 sú znázornené len štáty a regióny, ktoré dovážajú na územie Slovenskej republiky množstvo tovaru, presahujúce 4% z celkového množstva danej importovanej skupiny komodít. Kategória štátu „ostatné" zahŕňa množstvo tovaru, dovezeného všetkými ostatnými štátmi a regiónmi, ktorých podiel na celkovom množstve importu danej skupiny komodít nedosahuje 4%.

V súlade s grafom 6 je možné tvrdiť, že import na Slovensko v roku 2014 vo väčšine prípadov mieril zo susedných štátov a regiónov: hlavnými obchodnými partnermi boli Čes-

ká republika (5,5 mil. ton), Ukrajina (4,4 mil. ton), Rusko (3,7 mil. ton), Poľsko (3,0 mil. ton), Nemecko (2,5 mil. ton).

Najväčšie objemy dovozu boli zaznamenané pre železnú rudu (6,0 mil. ton), uhlie (4,4 mil. ton) a ostatné minerály, kovy a rudy (4,3 mil. ton).



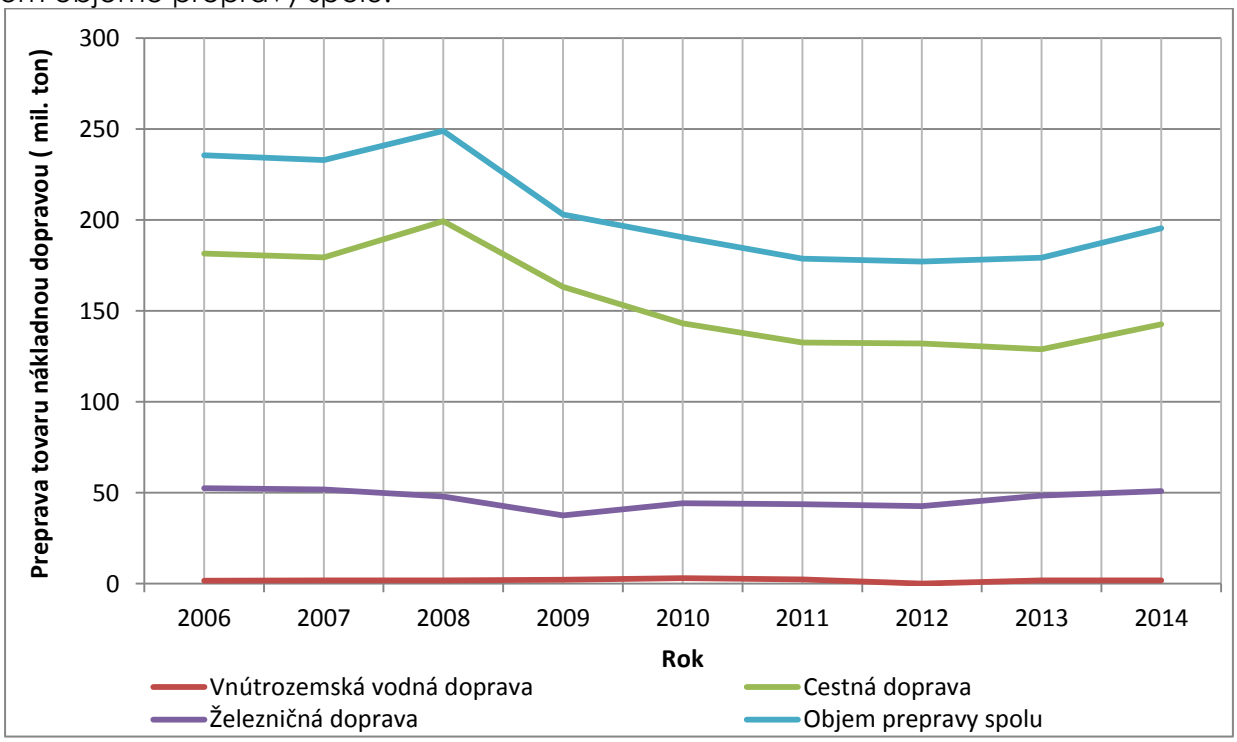
Graf 7: Štruktúra národného exportu Slovenska v roku 2014
Zdroj: Spracovanie podľa (2) (3) (4)

Poznámka ku grafu: V grafe 7 sú znázornené len štáty a regióny, do ktorých sa dováža z územia Slovenskej republiky množstvo tovaru presahujúce 4% z celkového množstva exportovaného tovaru spadajúceho do danej skupiny komodít. Kategória štátu „ostatné" zahŕňa množstvo tovaru, odvezeného všetkým ostatným krajinám a regiónom, ktorých podiel na celkovom množstve slovenského exportu danej komodity nedosahuje 4%.

V grafe 7 je vidieť, že v roku 2014 boli najväčšie objemy exportu zaznamenané pre skupinu komodít ostatných minerálov, kovov a rúd (6,3 mil. ton), dreva a papieru (5,7 mil. ton) a surovej ocele (5,5 mil. ton). Export sa uskutočňuje predovšetkým do okolitých štátov, teda do Českej republiky (6,0 mil. ton), Poľska (4,3 mil. ton), Maďarska (3,3 mil. ton), Nemecka (3,2 mil. ton), Rakúska (2,9 mil. ton), ale tiež do Talianska (1,3 mil. ton).

2.2 Preprava tovaru nákladnou dopravou

Graf 8 znázorňuje prepravu tovaru v nákladnej doprave v miliónoch ton v rokoch 2006 - 2014. Objemy prepravy jednotlivých druhov dopravy zaznamenali s výnimkou vnútrozemskej vodnej dopravy v sledovanom období pokles. Železničná doprava klesla o 3%, cestná doprava o 21% a celková preprava spolu o 17%. Vnútrozemská vodná doprava potom rástla o 7%. Prepad objemu prepravy všetkých druhov dopravy v rokoch 2008 - 2010 bol spôsobený prebiehajúcou finančnou krízou. V nasledujúcich rokoch došlo k miernemu oživeniu nákladnej železničnej dopravy. Objem prepravy cestnej nákladnej dopravy stále klesal až do obdobia rokov 2013 - 2014, kedy nastal výrazný rast rovnako ako v celkovom objeme prepravy spolu.

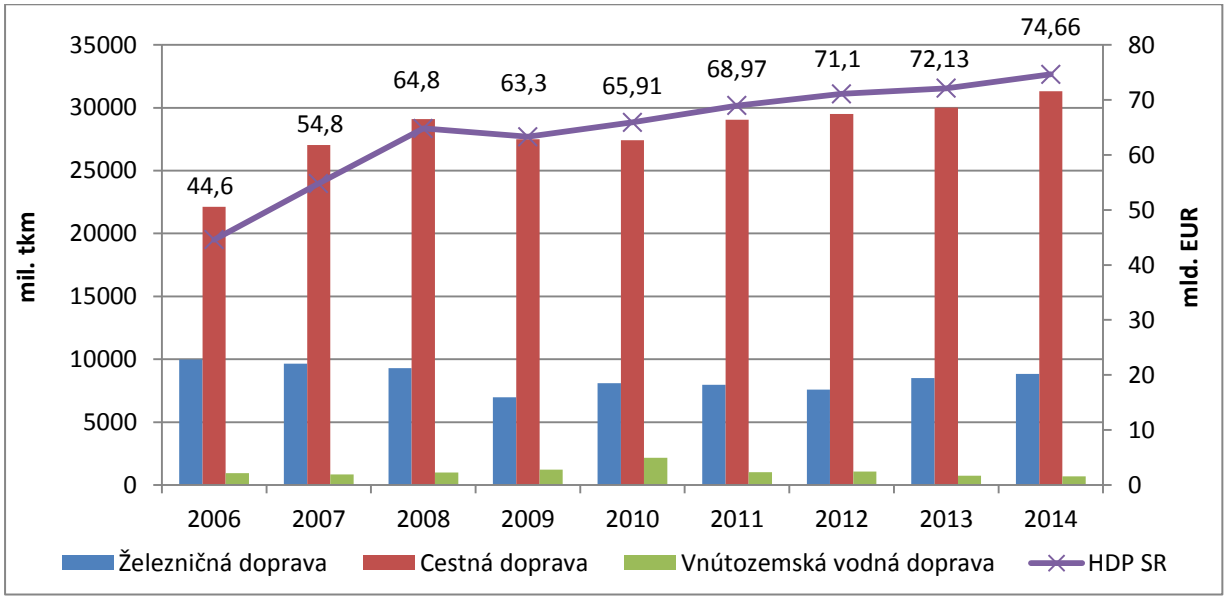


Graf 8: Preprava tovarov nákladnou dopravou v mil. ton v rokoch 2006 – 2014
Zdroj: (5) (6) (7) (8)

Poznámka ku grafu: V grafe 8 nie sú uvedené hodnoty pre leteckú nákladnú dopravu, pretože jej prepravný objem je taký nízky, že ho nemožno graficky porovnať s ostatnými druhmi dopravy.

2.3 Výkony nákladnej dopravy

Graf 9 znázorňuje výkony nákladnej dopravy na Slovensku v mil. tkm a vývoj HDP v rokoch 2006 - 2014. Rast HDP je z grafu 9 dobre viditeľný v celom sledovanom období, výnimkou je pokles medzi rokmi 2008 - 2009 spôsobený svetovou finančnou krízou. Tento prepad sa prejavil nielen na HDP ale aj na výkonoch jednotlivých druhov dopravy. Iba cestná doprava rástla v rokoch 2006 - 2014 o 42%, železničná doprava klesla o 12% a vnútrozemská vodná doprava o 27%.



Graf 9: Výkony nákladnej dopravy na Slovensku v mil. tkm a vývoj HDP v rokoch 2006 - 2014
Zdroj: (5) (6) (7) (9)

2.4 Podiel tonokilometrov na HDP

Tabuľka 1 uvádza podiel tonokilometrov na HDP v bežných cenách. Údaje sú uvádzané v období rokov 2008 - 2013, dôvodom sú zdrojové údaje, ktoré pred rokom 2008 uvažujú hodnoty v slovenských korunách. Podiely tkm na jednotlivých druhoch dopravy majú mierne klesajúci charakter. U podielu tkm na HDP pri uvažovaní všetkých druhov dopravy došlo v rokoch 2008 - 2013 k miernemu poklesu o 7,0%. Pri železničnej doprave bol potom pokles vyšší a to o 14,5%. Cestná doprava zaznamenala pokles o 4,0% a vnútrozemská vodná doprava o 33,3%. Je však potrebné zdôrazniť, že vývoj je nevyhnutné sledovať v priebehu celého časového obdobia, kedy dochádzalo ku striedavému rastu a poklesu. Najvyššie výkyvy zaznamenávame pri vnútrozemskej vodnej doprave, ktorá rástla medzi rokmi 2009 - 2010 o 73,5%, v nasledujúcich rokoch 2010 - 2011 potom opäť klesala a to o 54,5%. Podiel tonokilometrov leteckej dopravy na HDP je natoľko nízke číslo, že ho nie je možné uviesť a nie je ani porovnateľné s ostatnými druhmi nákladnej dopravy.

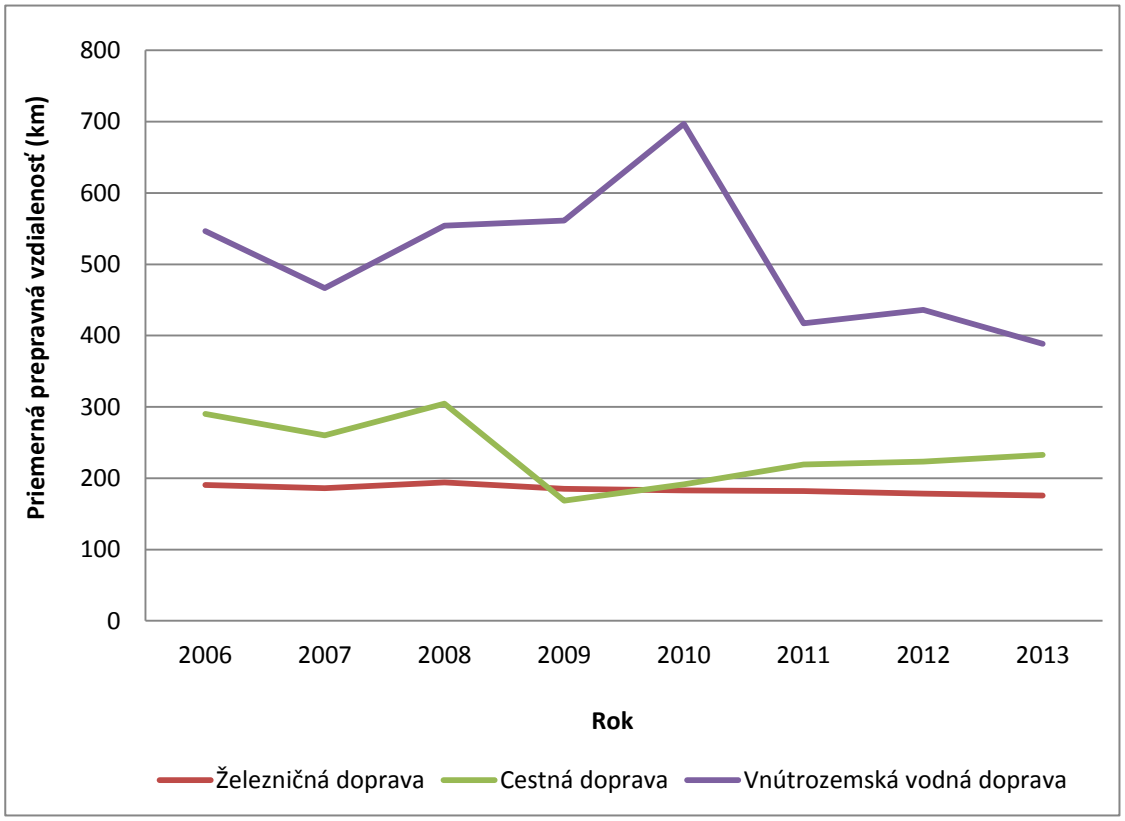
Tabuľka 1: Podiel tkm na HDP (tkm/Eur)

Ukazovateľ	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Železničná doprava	0,138	0,110	0,123	0,115	0,106	0,118
Cestná doprava	0,433	0,434	0,416	0,420	0,413	0,416
Vnútrozemská vodná doprava	0,015	0,019	0,033	0,015	0,015	0,010
Podiel tkm na HDP spolu	**0,586**	**0,563**	**0,572**	**0,550**	**0,534**	**0,544**

Zdroj: (5) (6) (7)

2.5 Priemerná prepravná vzdialenosť nákladnej dopravy

Nasledujúci graf 10 znázorňuje dynamiku zmeny priemernej prepravnej vzdialenosti podľa dopravných módov. Je zrejmé, že hodnoty tohto ukazovateľa majú v posledných dvoch rokoch rastúcu tendenciu len pre cestnú nákladnú dopravu, čo môže znamenať zvýšenie prepravných výkonov spomínaného módu.



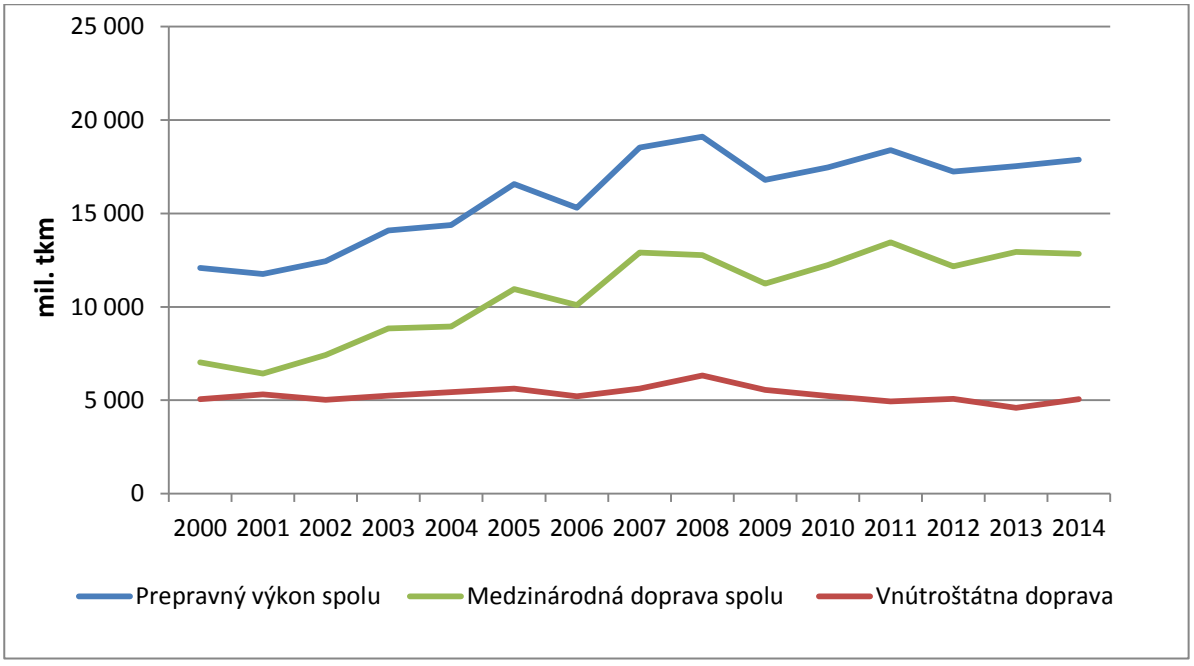
Graf 10: Priemerná prepravná vzdialenosť nákladnej dopravy v km
Zdroj: (5) (6) (7).

3 CESTNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

Nákladná cestná doprava je najvyužívanejšou dopravou tovaru na Slovensku. V roku 2014 bolo nákladnou cestnou dopravou prevezených 142,6 mil. ton nákladu, čo predstavovalo 73% z celkového objemu nákladnej dopravy v roku 2014. (8)

3.1 Prepravné výkony a objemy prepravy

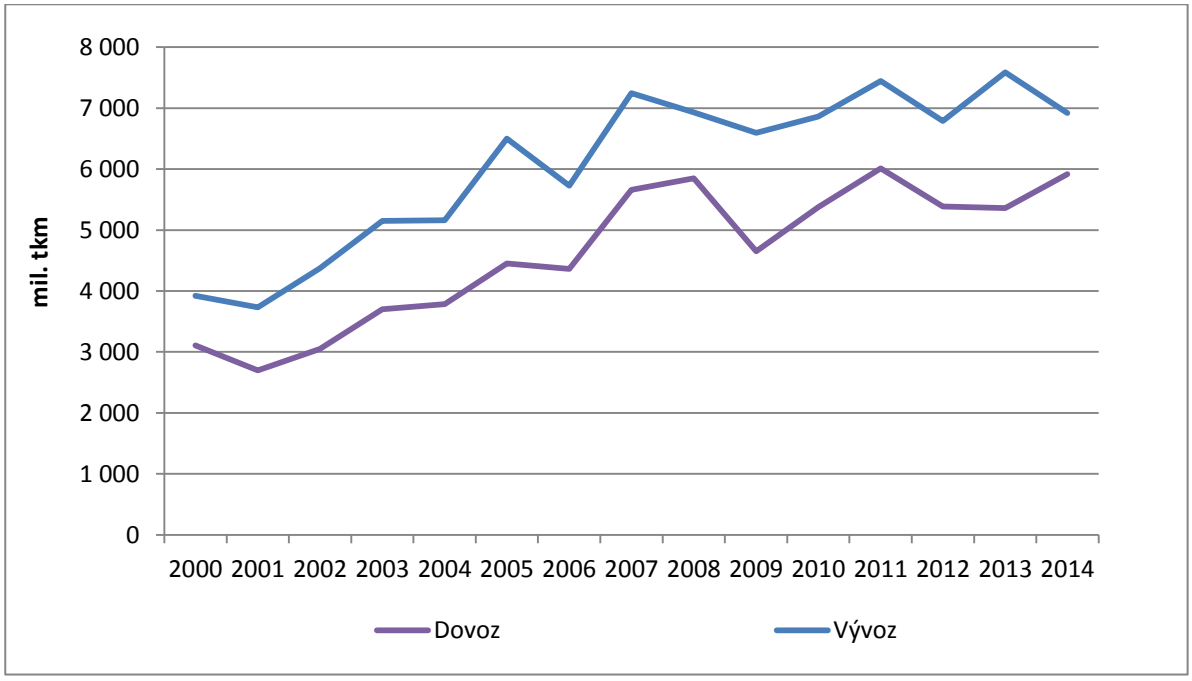
Celkové výkony nákladnej cestnej dopravy majú dlhodobo rastúci trend, ktorý bol narušený krátkodobým poklesom v rokoch 2005 - 2006 a 2008 - 2009. V ďalších rokoch boli tieto poklesy vždy nasledované strmým rastom. Trend výkonu nákladnej cestnej dopravy na Slovensku ovplyvňuje predovšetkým výkon medzinárodnej prepravy, pretože výkon vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy má v priebehu rokov v podstate nemenný vývoj. Jednorazový výrazný nárast výkonu vnútrozemskej nákladnej cestnej dopravy bol zaznamenaný len v roku 2008, pred začiatkom svetovej finančnej krízy, pri ktorej výkony vnútroštátnej aj medzinárodnej nákladnej cestnej doprave strmo klesali. Výkony cestnej nákladnej dopravy v dlhodobom horizonte sú zachytené v grafe 11.



Graf 11: Výkony cestnej nákladnej dopravy v mil. tkm v období 2000 - 2014
Zdroj: (7) (8) (10)

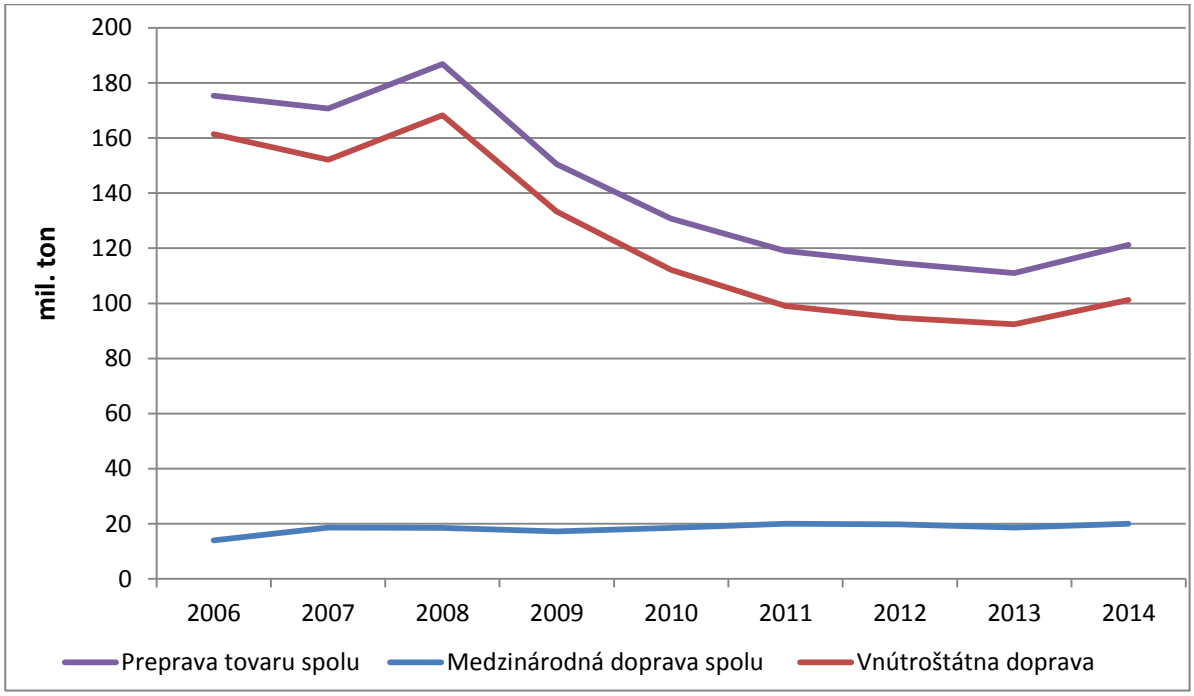
Poznámka ku grafu: V grafe 11 sú uvedené len hodnoty prepravného výkonu cestnej nákladnej dopravy na Slovensku, nie je tu zahrnutá hodnota kabotáže a prepravy v cudzích krajinách.

Na grafe 12 je zachytený dlhodobý vývoj prepravného výkonu dovozu a vývozu na Slovensku. Z dlhodobého hľadiska je možné pozorovať rastúci trend výkonu dovozu aj vývozu. Napriek tomu, v rokoch 2005 - 2006 a 2007 - 2009 je možné sledovať výrazný pokles výkonu vývozu a dovozu.



Graf 12: Výkony medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy v mil. tkm v období 2000 – 2014
Zdroj: (7) (8) (10)

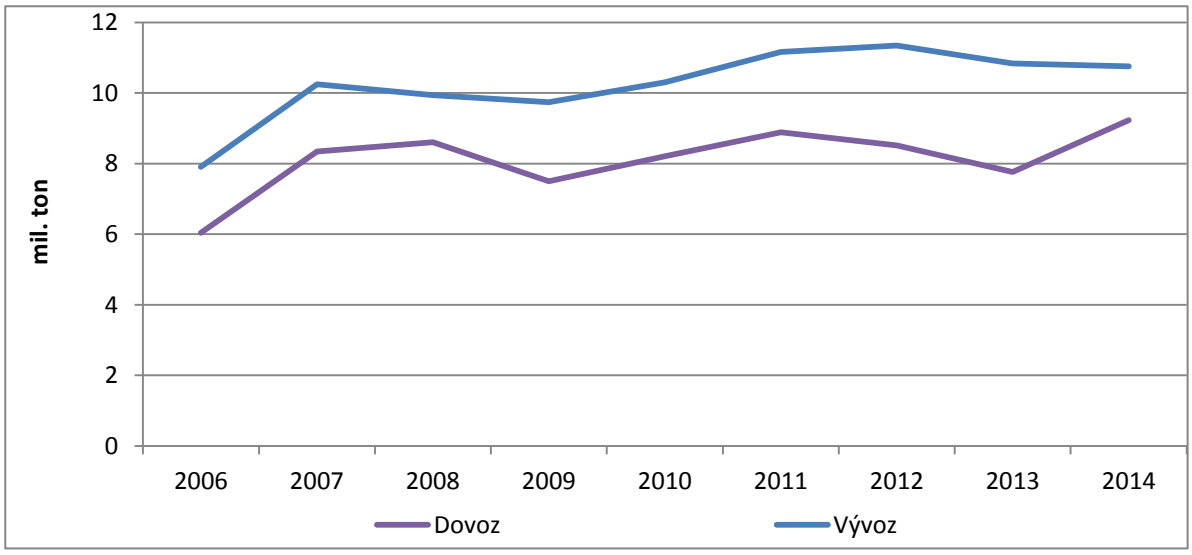
Na grafe 13 sú zachytené dostupné údaje o objeme prepravy nákladnej cestnej dopravy, v členení na vnútroštátnu, medzinárodnú cestnú dopravu v rokoch 2006 - 2014. Trend objemu prepravy cestnej nákladnej dopravy je ovplyvnený predovšetkým trendom objemu prepravy vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy. V období od roku 2008 do roku 2013 bol zaznamenaný trvalý pokles objemu vnútroštátnej nákladnej cestnej dopravy. Až v roku 2014 bol zaznamenaný jej spätný nárast o 9,4% oproti roku 2013. Objem prepravy medzinárodnej cestnej dopravy je v podstate nemenný a v dlhodobom meradle na ňom nie sú zachytené dramatické výkyvy.



Graf 13: Objemy prepravy cestnej nákladnej dopravy v mil. ton v období 2006 – 2014
Zdroj: (7) (8) (10)

Poznámka ku grafu: V grafe sú uvedené iba hodnoty objemu prepravy cestnej nákladnej dopravy na Slovensku, v grafe nie je zahrnutá hodnota kabotáže a prepravy v cudzích krajinách

Na grafe 14 je zachytený vývoj objemu dovozu a vývozu zo Slovenska v rokoch 2006-2014. Objem vývozu a dovozu striedavo rastie aj klesá, z dlhodobého hľadiska má však vývoj skôr rastúcu tendenciu.



Graf 14: Objemy prepravy medzinárodnej cestnej dopravy v mil. ton v období 2006 – 2014
Zdroj: (7) (8) (10)

Vzhľadom na to, že vývoj prepravných výkonov medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy má rastúcu tendenciu a trend objemu prepravy má tendenciu v podstate nemennú, musí zákonite narastať vzdialenosť, po ktorej sú medzinárodné náklady vozené.

3.2 Vnútroštátna preprava

V roku 2014 dosiahli prepravné výkony vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy 5 mil. tkm, čo činilo 28,2% celkových prepravných výkonov cestnej nákladnej dopravy. Objem prepravy vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy dosiahol v roku 2014 hodnotu 101 mil. ton, čo predstavovalo 85,5% z celkového objemu cestnej nákladnej dopravy.

3.2.1 Preprava tovaru podľa tovarových skupín

V nasledujúcej tabuľke 2 je možné vidieť hodnoty objemu prepravy a prepravného výkonu vnútroštátnej cestnej dopravy v roku 2013 v členení podľa prevážaných komodít.

Tabuľka 2: Súhrnné informácie o vnútroštátnej nákladnej cestnej doprave podľa dopravovaných komodít za rok 2013

Komodity	Kód NST 2007	Objem prepravy		Prepravný výkon		Pr. preprav. vzdialenosť [km]
		Tis. ton	%	Mil. tkm	%	
Výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	1	10 362	11,2	609,7	13,3	58,8
Čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	2	47	0,1	5,9	0,1	125,5
Kovové rudy a ostatné nerastné suroviny; rašelina; urán a tórium	3	38495	41,7	712,7	15,5	18,5
Potravinové výrobky, nápoje a tabak	4	8414	9,1	899,9	19,6	107,0
Textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	5	267	0,3	31,7	0,7	118,7
Drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	6	2887	3,1	207,7	4,5	71,9
Koks a rafinérske ropné výrobky	7	1482	1,6	84,6	1,8	57,1
Chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	8	5500	6,0	266,4	5,8	48,4
Ostatné nekovové minerálne výrobky	9	6010	6,5	417	9,1	69,4
Základné kovy; kovové výrobky	10	3790	4,1	311,8	6,8	82,3
Stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia; zdravot. prístroje; hodinky a hodiny	11	1798	1,9	143	3,1	79,5
Dopravné zariadenia	12	1522	1,6	87,7	1,9	57,6
Nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	13	375	0,4	44,6	1,0	118,9
Druhotné suroviny; odpad	14	4303	4,7	130,4	2,8	30,3
Pošta a zásielky	15	1101	1,2	102	2,2	92,6
Zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	16	1858	2,0	154,2	3,4	83,0
Tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií; prepravovaná batožina; ostatný nepredajný tovar i. n.	17	64	0,1	3,2	0,1	50,0
Zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	18	3391	3,7	324,1	7,1	95,6
Neidentifikovateľný tovar	19	462	0,5	39,3	0,9	85,1
Ostatný tovar inde neuvedený	20	289	0,3	14,9	0,3	51,6
Spolu		**92 417**	**100,0**	**4590,8**	**100,0**	**49,7**

Zdroj: (7)

V nasledujúcej tabuľke 3 je možné vidieť hodnoty objemu prepravy a prepravného výkonu vnútroštátnej cestnej dopravy v členení podľa dopravovaných komodít v 2. kvartáli roku 2015.

Tabuľka 3: Informácie o vnútroštátnej nákladnej cestnej doprave podľa dopravovaných komodít v 2. kvartáli roku 2015

Komodity	Kód NST 2007	Objem prepravy		Prepravný výkon		Pr. preprav. vzdialenosť [km]
		Tis. ton	%	Mil.tkm	%	
Výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	1	3559	12,9	203,9	14,1	57,3
Čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn	2	0	0	0	0,0	0
Kovové rudy a ostatné nerastné suroviny; rašelina; urán a tórium	3	12255	44,6	229,2	15,9	18,7
Potravinové výrobky, nápoje a tabak	4	2582	9,4	299,8	20,8	116,1
Textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	5	43	0,2	4,5	0,3	103,5
Drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	6	521	1,9	30	2,1	57,6
Koks a rafinérske ropné výrobky	7	731	2,7	76,4	5,3	104,5
Chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá	8	813	3	66,1	4,6	81,3
Ostatné nekovové minerálne výrobky	9	2268	8,2	135,8	9,4	59,9
Základné kovy; kovové výrobky	10	995	3,6	92	6,4	92,4
Stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia; zdravot. prístroje; hodinky a hodiny	11	864	3,1	60	4,2	69,4
Dopravné zariadenia	12	484	1,8	53,8	3,7	111,2
Nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	13	380	1,4	50,3	3,5	132,5
Druhotné suroviny; odpad	14	843	3,1	24,7	1,7	29,3
Pošta a zásielky	15	226	0,8	47,8	3,3	212,1
Zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	16	585	2,1	41,5	2,9	71,1
Tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií; prepravovaná batožina; ostatný nepredajný tovar i. n.	17	57	0,2	1,3	0,1	22,4
Zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	18	288	1	26,7	1,8	92,9
Neidentifikovateľný tovar	19	0	0	0	0,0	0
Ostatný tovar inde neuvedený	20	0	0	0	0,0	0
Spolu		**27494**	**100**	**1443,8**	**100**	**52,5**

Zdroj: (11)

Z tabuľky 2 vyplýva, že v roku 2013 najvyššie objemy prepravy vnútroštátnej nákladnej dopravy vykazovali skupiny komodít NST 3 (38495 tis. ton), NST 1 (10362 tis. ton), NST 4 (8414 tis. ton) a NST 9 (6010 tis. ton). Spolu sa tieto 4 komodity podieľali na 68,5% celkového objemu vnútroštátnej cestnej nákladnej prepravy.

Najvyšší prepravný výkon dosahovali v roku 2013 tie isté skupiny komodít: NST 4 (899,9 mil. tkm), NST 3 (712,7 mil. tkm), NST 1 (609,7 mil. tkm) a NST 9 (417, 0 mil. tkm). Celkovo sa tieto 4 komodity podieľali 57,5% na celkovom prepravnom výkone vnútroštátnej cestnej nákladnej prepravy. Na najdlhšiu priemernú prepravnú vzdialenosť bola prepravovaná skupina NST 2 (125,5 km). Priemerná prepravná vzdialenosť všetkých komodít predstavovala v roku 2013 49,7 km.

Z údajov uvedených v tabuľke 3 vidieť, že v 2. kvartáli roku 2015 boli zaznamenané najväčšie objemy vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy opäť pre skupiny komodít NST 3, NST 1, NST 4 a NST 9 s vyšším podielom na vnútroštátnej preprave než v roku 2013 (75,1%). Rovnaké skupiny komodít obsiahli 60,2% prepravného výkonu vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy s rastom 2,7% oproti roku 2013. Na najdlhšiu priemernú prepravnú vzdialenosť bola prepravovaná skupina NST 15 (212,1 km). Priemerná prepravná vzdialenosť pre všetky komodity vzrástla v 2. kvartáli roku 2015 na 52,5 km.

3.2.2 Objem prepravy

Táto kapitola bola spracovaná na základe údajov získaných zo Štatistického úradu Slovenskej republiky (11). Údaje uvádzajú objem vnútroštátnej cestnej nákladnej prepravy za 2. kvartál roku 2015 (apríl - jún). Výberovú vzorku teda nie je možné interpretovať tak, že by po vynásobení počtom kvartálov za rok bolo možné odvodzovať ročný objem vnútroštátnej prepravy na území Slovenska. Objem vnútroštátnej prepravy na území Slovenska za celý rok je možné určiť iba so širšou výberovou vzorkou, ktorá uvažuje variácie dopravy vzhľadom na ročné obdobia jednotlivých módov dopravy. Je potrebné zdôrazniť, že vo všetkých prípadoch dominuje preprava, ktorej zdroj a cieľ leží na území rovnakého kraja.

Objem prepravy vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy klesal od roku 2008 až do roku 2013 na hodnotu 92,4 mil. ton. V roku 2014 došlo po prvýkrát od roku 2008 k rastu objemu prepravy a to na hodnotu 101,1 mil. ton. V tabuľke 4 sú uvedené údaje o objeme prepravy vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy počas 2. kvartálu roku 2015 v členení na prepravu prebiehajúcu medzi slovenskými krajmi. Celkový objem vnútroštátnej prepravy počas sledovaného obdobia dosiahol hodnotu 27,5 mil. ton. Najviac sa na ňom podieľali kraje Prešovský, Trenčiansky a Košický, najmenej naopak kraj Žilinský. V tabuľke 4 je tiež možné sledovať saldo bilancie jednotlivých krajov na území Slovenska. Aktívne saldo bilancie (export je vyšší než import) je možné pozorovať v Bratislavskom, Trnavskom, Trenčianskom, Nitrianskom a Košickom kraji. Pasívne saldo bilancie (import prevažuje nad exportom) vykazuje Žilinský, Banskobystrický a Prešovský kraj.

Tabuľka 4: Objem prepravy nákladnej cestnej dopravy na území Slovenska v tis. ton v 2. kvartáli roku 2015

Cieľ / Zdroj	Bratislavský kraj	Trnavský kraj	Trenčiansky kraj	Nitriansky kraj	Žilinský kraj	Banskobystrický kraj	Prešovský kraj	Košický kraj	Spolu
Bratislavský kraj	1467	778	133	151	59	78	97	57	**2820**
Trnavský kraj	638	1945	214	443	406	339	44	36	**4065**
Trenčiansky kraj	217	272	1943	154	314	62	62	64	**3088**
Nitriansky kraj	156	336	147	2096	80	264	118	56	**3253**
Žilinský kraj	64	113	224	49	2244	114	47	16	**2871**
Banskobystrický kraj	16	127	89	117	104	2726	56	57	**3292**
Prešovský kraj	31	32	23	24	65	134	3570	211	**4090**
Košický kraj	46	22	32	62	147	183	785	2715	**3992**
Spolu	**2635**	**3625**	**2805**	**3096**	**3419**	**3900**	**4779**	**3212**	**27471**

Zdroj: (11)

3.2.3 Dopravné výkony

Dopravné výkony vnútroštátnej cestnej nákladnej dopravy predstavovali 2378,4 mil. km v roku 2013. Tabuľka 5 prezentuje výkony cestnej nákladnej dopravy v 2. kvartáli roku 2015 v členení medzi 8 slovenskými krajmi. V tabuľke sú dohromady uvedené hodnoty dopravného výkonu pre naložené aj prázdne vozidlá.

Tabuľka 5: Súčet dĺžok všetkých jázd (s tovarom aj bez tovaru) v mil. km medzi 8 regiónmi Slovenskej republiky v 2. kvartáli roku 2015 v mil. km

Cieľ / Zdroj	Bratislavský kraj	Trnavský kraj	Trenčiansky kraj	Nitriansky kraj	Žilinský kraj	Banskobystrický kraj	Prešovský kraj	Košický kraj	Spolu
Bratislavský kraj	9,045	6,361	9,634	6,325	6,425	6,115	4,938	5,408	**54,251**
Trnavský kraj	12,162	8,875	11,366	9,188	3,038	4,646	0,877	0,575	**50,727**
Trenčiansky kraj	8,239	5,604	13,851	3,812	5,606	2,670	2,942	2,303	**45,027**
Nitriansky kraj	5,337	4,721	3,054	13,371	3,491	6,550	2,485	0,625	**39,634**
Žilinský kraj	2,427	3,097	6,137	0,878	18,544	2,092	1,177	1,412	**35,764**
Banskobystrický kraj	6,461	3,863	2,460	4,099	1,558	21,044	1,236	4,568	**45,289**
Prešovský kraj	4,156	0,797	3,844	2,674	1,672	1,727	27,858	12,742	**55,470**
Košický kraj	5,003	0,470	1,909	0,724	1,694	3,582	4,499	16,519	**34,400**
Spolu	**52,83**	**33,788**	**52,255**	**41,071**	**42,028**	**48,426**	**46,012**	**44,152**	**360,562**

Zdroj: (11)

Celkový dopravný výkon s tovarom predstavoval 360,6 mil. km. Najnižší dopravný výkon je realizovaný z Košického kraja (34,4 mil. km), Žilinského kraja (35,8 mil. km), Nitrianskeho kraja (39,6 mil. km) a Trenčianskeho kraja (45,0 mil. km). Najvyšší dopravný výkon zasa realizuje Bratislavský kraj (54,3 mil. km).

Tabuľka 6 prezentuje podiel súčtu dĺžok jázd bez tovaru na celkovej dĺžke všetkých jázd (s tovarom aj bez tovaru) medzi 8 regiónmi Slovenskej republiky v 2. kvartáli roku 2015.

Tabuľka 6: Podiely súčtu dĺžky ciest jázd bez tovaru na celkovej dĺžke všetkých jázd medzi 8 regiónmi Slovenskej republiky v 2. kvartáli roku 2015

Cieľ / Zdroj	Bratislavský kraj	Trnavský kraj	Trenčiansky kraj	Nitriansky kraj	Žilinský kraj	Banskobystrický kraj	Prešovský kraj	Košický kraj	Spolu
Bratislavský kraj	30,9%	36,8%	53,1%	26,3%	35,9%	3,2%	44,9%	2,8%	**30,9%**
Trnavský kraj	29,5%	40,1%	33,2%	36,8%	30,5%	8,0%	5,5%	21,4%	**31,1%**
Trenčiansky kraj	14,0%	33,5%	41,9%	27,0%	44,9%	14,3%	3,2%	0,0%	**28,6%**
Nitriansky kraj	59,1%	37,5%	46,7%	42,5%	17,9%	10,6%	1,3%	0,3%	**33,8%**
Žilinský kraj	10,4%	36,9%	42,3%	43,8%	35,4%	30,5%	42,2%	83,9%	**37,1%**
Banskobystrický kraj	85,7%	70,3%	54,7%	78,2%	45,7%	44,9%	50,8%	46,1%	**56,8%**
Prešovský kraj	0,1%	27,0%	68,0%	89,2%	19,6%	29,5%	26,6%	38,4%	**33,1%**
Košický kraj	45,7%	13,8%	78,1%	8,0%	7,2%	46,0%	21,1%	29,1%	**33,2%**
Spolu	**35,5%**	**40,5%**	**46,3%**	**43,3%**	**33,5%**	**28,7%**	**25,8%**	**30,0%**	**35,4%**

Zdroj: (11)

Priemerne sa v danom časovom období na celkovom množstve najazdených kilometrov podieľali prázdne vozidlá 35,4%. Najdlhšia prejdená vzdialenosť prázdnych vozidiel v pomere k celkovému objemu dopravy jednotlivých krajov bola zaznamenaná pre Banskobystrický kraj, kde pri niektorých reláciách je aj viac než 50% prejdenej vzdialenosti vykonaných prázdnymi vozidlami (napr. na území Banskobystrického kraja je 85,7% najazdených kilometrov vykonaných prázdnymi vozidlami).

3.3 Medzinárodná cestná doprava

V roku 2014 dosiahli prepravné výkony medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy 12,8 mil. tkm, čo predstavovalo 71,8% celkových prepravných výkonov cestnej nákladnej dopravy. Objem prepravy medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy dosiahol v roku 2014 hodnotu 20 mil. ton, čo predstavovalo 16,5% z celkového objemu cestnej nákladnej dopravy.

3.3.1 Objem prepravy podľa tovarových skupín

Objem vývozu a dovozu v cestnej nákladnej doprave má dlhodobo vyrovnaný vývoj, u oboch javov došlo medzi rokom 2012 a 2013 k miernemu poklesu. V roku 2014 rástol objem dovozu na 9,2 mil. ton a klesol objem vývozu na 10,7 mil. ton. Vo všeobecnosti, Slovenská republika cestnou nákladnou dopravou dlhodobo viac vyváža, než dováža. Nasledujúce tabuľky 7 a 8 prezentujú skupiny komodít, ktoré sú zásadné pre slovenský vývoz a dovoz vykonávaný cestnou nákladnou dopravou.

Tabuľka 7: Objem prepravy vývozu v tis. ton podľa tovarových skupín v rokoch 2010 - 2013 a v 2. kvartáli roku 2015 v tis. ton

Ukazovateľ	Kód NST 2007	2010	2011	2012	2013	2. kvartál 2015
Výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky	1	1681	1659	1770	1404	441
Kovové rudy a ostatné nerastné suroviny; rašelina; urán a tórium	3	508	385	355	341	261
Drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	6	744	785	747	878	117
Ostatné nekovové minerálne výrobky	9	693	715	1172	902	361
Základné kovy; kovové výrobky	10	2348	2326	2252	2479	594
Stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia; zdravot. prístroje; hodinky a hodiny	11	662	916	737	661	136
Zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	18	988	900	912	1088	193
Vývoz spolu		**10300**	**11164**	**11347**	**10836**	**3225**

Zdroj: (6) (7)

Podľa ročenky dopravy, pôšt a telekomunikácií bola v roku 2013 najvýraznejšou vyvážanou skupinou komodít prepravovanou cestnou nákladnou dopravou skupina NST 10 (2479 tis. ton), NST 1 (1404 tis. ton) a NST 18 (1088 tis. ton).

Tabuľka 8: Objem prepravy dovozu podľa tovarových skupín v rokoch 2010-2013 a v 2. kvartáli roku 2015 v tis. ton

Ukazovateľ	Kód NST 2007	2010	2011	2012	2013	2. kvartál 2015
Kovové rudy a ostatné nerastné suroviny; rašelina; urán a tórium	3	696	684	563	387	43
Potravinové výrobky, nápoje a tabak	4	714	808	694	577	213
Drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny	6	326	427	490	443	95
Ostatné nekovové minerálne výrobky	9	681	968	941	713	376
Základné kovy; kovové výrobky	10	1589	1907	1824	1681	482
Dopravné zariadenia	12	447	387	521	543	261
Zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	18	780	1053	1175	1020	297
Dovoz spolu		**8207**	**8888**	**8515**	**7762**	**2485**

Zdroj: (6) (7)

Podľa ročenky dopravy, pôšt a telekomunikácií bola v roku 2013 najvýraznejšou dovážanou skupinou komodít prepravovanou cestnou nákladnou dopravou skupina NST 10 (1681 tis. ton), NST 18 (1020 tis. ton) a NST 9 (713 tis. ton).

3.3.2 Objemy prepravy podľa štátu vývozu a dovozu

V tejto kapitole sú uvedené údaje o vývoze a dovoze tovaru na Slovensko za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac v rokoch 2011 - 2013, ktoré vykonávajú cca 51% podiel

celkového vývozu a dovozu. Tieto údaje sú dostupné v Ročenke dopravy, pôšt a telekomunikácií 2014. (7)

V tabuľke 9 je možné zistiť, že slovenský vývoz je orientovaný predovšetkým na krajiny západnej Európy. Najväčšia časť objemu vývozu putovala v roku 2013 do Rakúska (959,6 tis. ton), ďalej do Nemecka (786,8 tis. ton) a do Českej republiky (660,7 tis. ton). Významným partnerom pre vývoz je tiež Maďarsko, kam sa v roku 2013 doviezlo 578,8 tis. ton tovaru. Naopak, objem vývozu tovaru do krajín východnej Európy je veľmi nízky (Rusko 12,7 tis. ton, Ukrajina 19 tis. ton, Bielorusko 200 ton).

Tabuľka 9: Vývoz zo SR v rokoch 2011 – 2013 v tis. ton

Cieľová krajina	2011	2012	2013
Belgicko	107,2	109,0	111,2
Bielorusko	3,2	0,8	0,2
Bosna - Hercegovina	1,0	0,5	0,4
Bulharsko	13,2	2,6	0,8
Česká republika	692,4	669,2	660,7
Dánka	91,5	91,1	88,4
Estónsko	1,5	56,6	0,1
Fínsko	8,5	7,1	6,9
Francúzsko	342,3	342,4	347,4
Grécko	24,5	1,2	1,8
Holandsko	99,9	105,4	137,5
Chorvátsko	10,4	7,7	18,3
Litva	5,3	5,5	16,8
Lotyšsko	0,4	0,2	0,4
Luxembursko	32,2	69,2	42,2
Macedónsko	0,5	3,0	14,7
Maďarsko	571,0	451,5	578,8
Nemecko	751,2	775,5	786,8
Nórsko	3,5	0,6	2,9
Poľsko	142,5	174,7	179,2
Portugalsko	4,3	6,4	3,5
Rakúsko	1014,0	874,2	959,6
Rumunsko	50,0	35,2	61,2
Rusko	24,7	13,7	12,7
Slovinsko	26,4	38,4	117,8
Srbsko	6,5	6,4	7,9
Španielsko	100,0	97,8	103,0
Švajčiarsko	72,1	100,2	72,2
Švédsko	39,9	77,6	24,5
Taliansko	408,8	426,6	420,3
Ukrajina	25,5	12,5	19,0
Veľká Británia	94,2	127,4	96,8
Ostatné krajiny	219,0	383,8	701,1
Tovar naložený v SR - vývoz spolu	**4987,6**	**5074,0**	**5595,1**

Zdroj: (7)

Podľa tabuľky 10 je dovoz na Slovensko tiež orientovaný predovšetkým na krajiny západnej Európy. Najväčšia časť objemu dovozu putovala v roku 2013 z Nemecka (762,4 tis. ton), Rakúska (601,5 tis. ton) a Českej republiky (472,6 tis. ton). Veľmi silný je tiež dovoz z

Maďarska (513,7 tis. ton), naopak z východných krajín Európy je veľmi nízky (z Ruska 1,4 tis. ton, Ukrajiny 9,6 tis. ton, Bielorusko 100 ton).

Tabuľka 10: Dovoz do SR v rokoch 2011 – 2013 v tis. ton

Zdrojová krajina	2011	2012	2013
Belgicko	105,2	158,0	84,5
Bielorusko	0,3	0,3	0,1
Bosna - Hercegovina	0,0	0,2	0,2
Bulharsko	5,2	1,1	0,3
Česká republika	552,9	532,3	472,6
Dánsko	111,4	135,8	159,8
Estónsko	1,6	73,6	0,1
Fínsko	4,7	4,4	5,6
Francúzsko	277,5	301,9	262,9
Grécko	2,6	18,3	0,8
Holandsko	146,1	144,8	111,0
Chorvátsko	3,0	3,6	5,7
Litva	0,4	2,0	1,7
Lotyšsko	0,3	0,0	0,1
Luxembursko	54,7	130,8	21,1
Macedónsko	0,0	0,2	6,9
Maďarsko	687,0	427,3	513,7
Nemecko	723,4	695,4	762,4
Nórsko	0,8	0,5	1,4
Poľsko	158,5	130,1	119,1
Portugalsko	2,9	5,8	2,9
Rakúsko	783,8	838,5	601,5
Rumunsko	14,4	20,0	19,5
Rusko	4,0	4,8	1,4
Slovinsko	42,2	64,4	152,3
Srbsko	0,4	0,4	0,7
Španielsko	127,9	138,0	75,2
Švajčiarsko	61,6	96,2	29,6
Švédsko	42,5	124,0	10,3
Taliansko	361,0	465,5	340,7
Ukrajina	12,9	14,3	9,6
Veľká Británia	103,7	179,7	59,6
Ostatné krajiny	241,3	354,3	711,7
Tovar vyložený v SR - dovoz spolu	**4634,2**	**5066,5**	**4545,0**

Zdroj: (7)

4 ŽELEZNIČNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

Nákladná železničná doprava je druhou najvyužívanejšou dopravou tovaru na Slovensku. V roku 2014 bolo nákladnou železničnou dopravou prevezených skoro 51 mil. ton nákladu, čo predstavovalo 26% z celkového objemu prepravy (8).

4.1 Organizácia nákladnej železničnej dopravy

Nákladná železničná doprava je v SR plne liberalizovaná a štátom nedotovaná. Najvýznamnejším dopravcom je štátna Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s. (ZSSK CARGO). Ďalej na trhu pôsobí ďalších 51 dopravcov (k 12/2014), ako uvádza tabuľka 11. ZSSK CARGO je v prevažnej väčšine svojich výkonov orientované na hutnícky segment (t. j. železná ruda, uhlie a kovy). (10)

Dňa 1. 1. 2011 došlo k významnejšiemu zlacneniu poplatkov za použitie železničnej infraštruktúry v oblasti železničnej nákladnej dopravy, čo prispelo k vyrovnávaniu podmienok podnikania v cestnej a železničnej nákladnej doprave (zníženie poplatku o takmer 50%) (2). Tento krok mal významný vplyv na vzrast výkonov malých dopravcov, nie však na výkony štátneho ZSSK CARGO. ZSSK CARGO je jediný celosieťový železničný dopravca v SR, ročne pokrýva prevoz zhruba 70% z celkového objemu tovaru na trhu (v roku 2014 bol podiel na objeme prepravy 70,6%, čo predstavovalo cca 36 mil. ton z celkových 51 mil. ton prepravených nákladnou železničnou dopravou) (12) z toho cca 10 mil. ton tovaru ako nákladovo a technologicky náročné jednotlivé zásielky (zvoz a rozvoz tovaru v rámci celej železničnej siete v SR). (10)

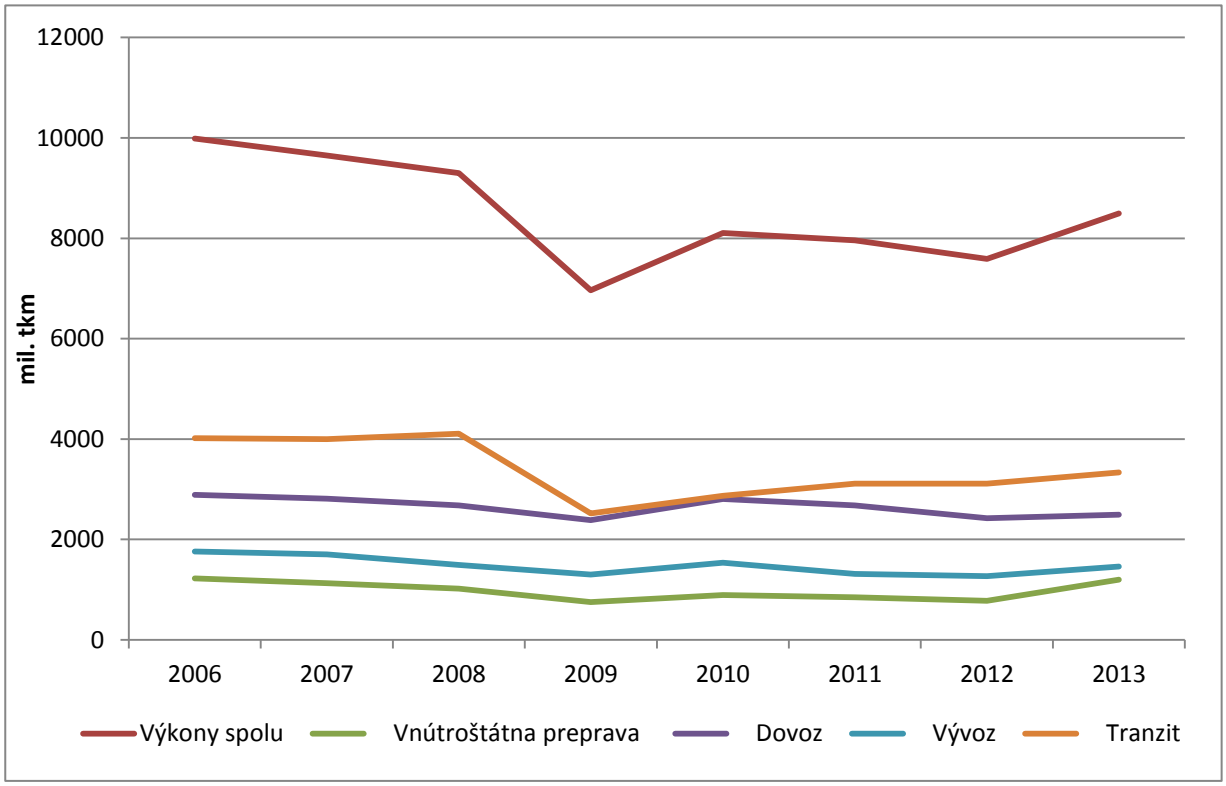
Dynamicky sa v SR rozvíja sektor súkromných nákladných železničných dopravcov. Veľmi flexibilne reaguje na potreby a výzvy trhu, preto ešte nie je možné presne identifikovať jeho charakteristické výkony. Možno však konštatovať, že ťažiskom jeho pôsobenia sú najmä trate západného Slovenska, charakteristické významnejšími komoditami prepravy kombinovanej dopravy (Metrans (Danubia), a. s., kontajnerový terminál Dunajská Streda), prepravy uhlia, ropných produktov, chemických produktov (obsluha spoločnosti Duslo Šaľa vyrábajúca umelé hnojivá) a potravín. (10)

Tabuľka 11: Zoznam železničných dopravcov na Slovensku, Zdroj: (13)

Č.p.	Skratka	Číslo	Názov
1	USSK	9001	U. S. Steel Košice, s. r. o.
2	LTB	9002	Loko Trans, a.s.
3	ŽSKE	9005	Železničné stavby, a. s. Košice
4	TSSTT	9006	TSS GRADE, a.s.
5	LTESK	9007	LTE Logistik a Transport, Slovakia, s.r.o.
6	PSŽ	9009	Prvá Slovenská železničná, a. s.
7	HBP	9011	HORNONITRIANSKE BANE zamestnanecká, a.s.
8	ELTRA	9012	ELTRA. s.r.o.
9	ŽSBA	9014	Železničné stavebníctvo Bratislava, a.s.
10	AWTSK	9015	AWT Rail SK, a.s.
11	SŽDS	9016	Slovenská železničná dopravná spoločnosť, a. s.
12	EZK	9017	Elektrizácia železníc Kysak a. s.
13	IGZ	9019	INVESTEX GROUP, s. r. o.
14	ZSSK	9020	Železničná spoločnosť Slovensko, a.s.
15	ZSSKC	9021	Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a.s.
16	LRL	9022	LOKORAIL, a. s.
17	GJW	9023	GJW Praha, spol. s. r. o.
18	AWT	9024	Advanced World Transport, a.s.
19	ZSB	9025	OHL ŽS, a.s.
20	MTR	9026	METRANS Rail s.r.o.
21	TSS	9027	Traťová strojní společnost, a. s.
22	ODOS	9028	Ostravská dopravní společnost, a. s.
23	BFL	9031	BF Logistics s.r.o.
24	RRSK	9032	Regio Rail s.r.o.
25	EXRA	9033	Express Rail a.s.
26	SMD	9034	Slezskomoravská dráha, a.s.
27	RCCSK	9035	Rail Cargo Carrier - Slovakia s.r.o.
28	SLVAG	9036	SLOV-VAGON, a.s.
29	UNID	9037	Unipetrol Doprava, s.r.o.
30	CRW	9038	CENTRAL RAILWAYS s.r.o.
31	RJ	9039	RegioJet, a.s.
32	PKPC	9040	PKP CARGO S.A.
33	IDSC	9041	IDS CARGO a. s.
34	MTD	9042	METRANS (Danubia), a.s.
35	CERSK	9043	CER Slovakia, a.s.
36	RJSK	9044	RegioJet a.s.
37	PSP	9045	Petrolsped Slovakia s.r.o.
38	MMV	9046	Magyar Magánvasút Zrt.
39	BTS	9047	BULK TRANSSHIPMENT SLOVAKIA, A. S.
40	BRCZ	9048	BRYNTIN RAIL CZ, s. r. o.
41	RTI	9049	Railtrans International, s.r.o
42	RTS	9050	Rail Transport Service GmbH
43	LTSL	9051	LTS Logistik, s.r.o.
44	GZCDC	9052	Gen. zastúp. ČD Cargo, s.r.o.
45	VIALT	9053	VIALTE, s. r. o.
46	LTSB	9054	LOKOTRANS SERVIS s. r. o.
47	OPTIS	9055	Optisped a.s.
48	ECS	9056	EUROVIA CS, a.s.
49	ELZEL	9057	Elektrizace železníc Praha a.s.
50	EXSK	9058	Express Group, a.s.
51	LE	9059	Leo Express a.s.
52	LT	9060	LokoTrain s.r.o.

4.2 Celkové prepravné výkony a objemy prepravy

Graf 15 prezentuje prepravné výkony nákladnej železničnej dopravy v rokoch 2006 - 2013 v mil. tkm. V roku 2014 predstavoval celkový prepravný výkon 8829 mil. tkm. (8) V roku 2013 v súlade s Výročnou správou *dopravy, pôšt a telekomunikácií roku 2014* celková hodnota prepravného výkonu dosahovala 8 494 mil. tkm, z čoho 14% predstavovala vnútroštátna preprava nákladu (1197 mil. tkm), 23,4% predstavoval dovoz tovaru (2497 mil. tkm), 17,2% predstavoval vývoz tovaru (1464 mil. tkm) a 39,2% tranzit (3336 mil. tkm). Na dlhodobom vývoji je zjavný vplyv svetovej finančnej krízy od roku 2008. Všetky uvedené zložky železničnej nákladnej dopravy zaznamenali prepad. Od roku 2009 však prepravné výkony nákladnej železničnej dopravy opäť rástli. Medzi rokmi 2009 – 2013 vzrástla celková nákladná železničná doprava o 16,0% (715 mil. tkm), vnútroštátna doprava o 58,3% (441 mil. tkm), dovoz o 4,6 % (111 mil. tkm) a vývoz o 12,6% (163 mil. tkm).

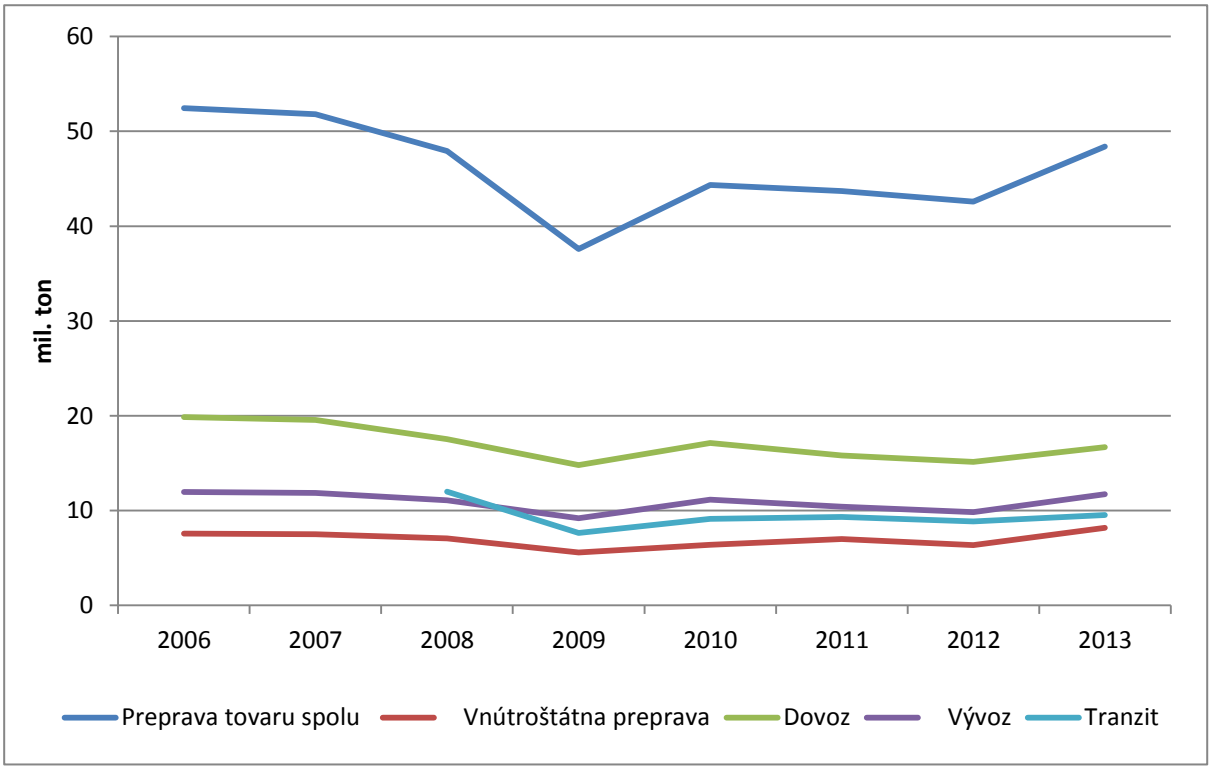


Graf 15: Prepravné výkony nákladnej železničnej dopravy v rokoch 2006 - 2013 v mil. tkm
Zdroj: (5) (6) (7)

V roku 2014 objem prepravy dosiahol 50,997 mil. ton, z ktorých preprava uskutočnená podnikmi z viac, než 20 zamestnancami, predstavovala celkom 38,951 mil. ton, z toho vnútroštátna doprava mala 11,9% (4638 tis. ton); dovoz – 39,34% (15324 tis. ton), vývoz - 24,25% (9446 tis. ton) a tranzit dosahoval hodnoty 16,79% (4638 tis. ton) (8).

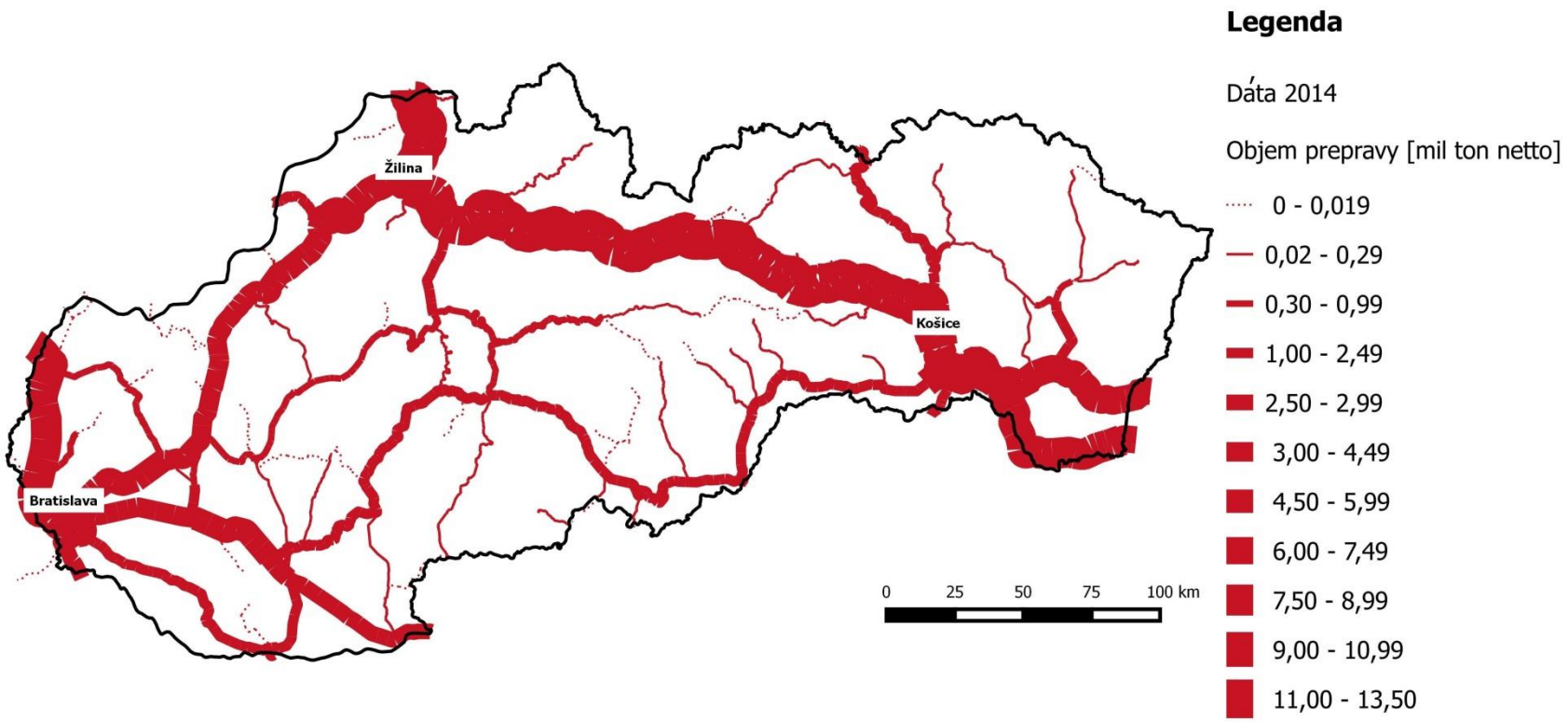
Graf 16 prezentuje objem prepravy nákladnej železničnej dopravy v rokoch 2006 - 2013 v tis. ton. V porovnaní s rokom 2006 došlo do roku 2013 k poklesu všetkých druhov prepravy s výnimkou vnútroštátna, hlavný podiel na tomto poklese mala svetová finančná kríza v roku 2008. Dôsledkom bol strmý prepad objemu prepravy v období rokov 2008 - 2009. V nasledujúcom období rokov 2009 - 2013 zaznamenávame nárast objemu prepravy

pri všetkých sledovaných ukazovateľoch. Celková preprava tovaru vzrástla v roku 2013 v porovnaní s rokom 2009 o 23,8% (7,0 mil. ton), vnútroštátna preprava o 46,7% (2,6 mil. ton), dovoz o 12,9% (1,9 mil. ton) a vývoz o 27,8% (2,5 mil. ton).



Graf 16: Objem prepravy nákladnou železničnou dopravou v rokoch 2006 – 2013 v mil. ton
Zdroj: (5) (6) (7)

Poznámka ku grafu: V grafe 16 sú zahrnuté celkové údaje o železničnej doprave. Dáta o tranzite nie sú samostatne dostupné (dáta sú podľa výročnej správy dopravy pôšt a telekomunikácii dostupné iba v spojení tranzit a preprava v tretích krajinách) a preto ich v tomto grafe nahradzujú dostupné dáta o tranzite od prevádzkovateľa žel. dopravy s viac než 20 zamestnancami.



Obrázok 1: Objemy prepravy železničnej nákladnej dopravy na území Slovenska v roku 2014
Zdroj: Prepočet autor podľa (7) (14)

Na obrázku 1 je znázornené zaťaženie slovenskej železničnej siete nákladnou prepravou. Z obrázku vyplýva, že najzaťaženejšie sú na Slovensku nasledujúce ťahy:

- Čierna nad Tisou – Košice – Žilina – Čadca (cca 10 mil. ton), kde dominuje preprava rúd z Ukrajiny do Česka, preprava uhlia z Česka do Košíc a preprava produktov hutníckeho priemyslu z Košíc na západ,
- Maťovce – Haniska pri Košiciach (cca 8 mil. ton), širokorozchodná trať slúžiaca na prepravu surovín z krajín bývalého Sovietskeho zväzu do košických železiarní,
- Kúty – Bratislava – Nové Zámky (cca 6 mil. ton), hlavný tranzitný ťah z krajín strednej a severnej Európy do juhovýchodnej Európy,
- Bratislava – Žilina (cca 6 mil. ton), tranzit z východnej do strednej Európy a napojenie severného a východného Slovenska na západ.

Celkové dopravné výkony nákladnej dopravy na železnici na území SR vo vlakokilometroch za obdobie 2010 - 2014 sú uvedené v tabuľke 12.

Tabuľka 12: Celkové dopravné výkony železničnej nákladnej dopravy na území Slovenska vo vlkm v rokoch 2010 - 2014

Rok	Dopravný výkon [vlkm] – ZSSK Cargo	Dopravný výkon [vlkm] – ŽSR	Podiel dopravného výkonu ZSSK Cargo na výkone podľa ŽSR (%)
2014	9 155 240	14 219 818	64
2013	9 445 028	14 075 324	67
2012	9 946 921	13 558 814	73
2011	11 284 210	14 250 808	79
2010	11 947 342	12 660 788	94

Zdroj: (14) (15)

4.3 Štruktúra prepravy podľa druhov tovaru

Tabuľky 13 a 14 prezentujú prepravu tovaru a prepravné výkony u prevádzkovateľov dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov, ktoré tvoria približne 90% celkových výkonov v nákladnej železničnej doprave. Tabuľka 13 vyjadruje prepravu tovaru u prevádzkovateľov dopravy s 20 a viac zamestnancami v tis. ton. Pri porovnaní údajov z roku 2010 a 2013 je zrejmé, že nedošlo k zásadnému výkyvu. K miernemu poklesu o 6,3% došlo medzi rokmi 2011 - 2012. Vzápätí však v rokoch 2012 - 2013 vyrovnal klesajúci trend rast o 6,4%.

Tabuľka 13: Preprava tovaru u prevádzkovateľov dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov (tis. ton)

Rok	Kód NST 2007	2010	2011	2012	2013
Výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky:	1	2121	2153	1766	2216
Čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn:	2	4259	4905	4625	4297
Kovové rudy a ostatné nerastné suroviny; rašelina; urán a tórium:	3	9780	9201	8881	9377
Potravinové výrobky, nápoje a tabak:	4	98	117	61	98
Textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	5	1	1	1	0
Drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny:	6	289	314	254	260
Koks a rafinérske ropné výrobky:	7	3592	3446	3032	3338
Chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá:	8	1932	2096	1605	1832
Ostatné nekovové minerálne výrobky:	9	309	296	245	417
Základné kovy; kovové výrobky:	10	3857	3493	3509	3719
Stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia; zdravot. prístroje; hodinky a hodiny	11	17	15	15	11
Dopravné zariadenia	12	446	585	808	869
Nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	13	56	4	5	2
Druhotné suroviny; odpad	14	7	1789	2043	1906
Zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	16	325	568	350	298
Tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií; prepravovaná batožina; ostatný nepredajný tovar i. n	17	0	0	0	0
Zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	18	0	1	0	2
Neidentifikovateľný tovar	19	2173	1729	1411	1580
Ostatný tovar inde neuvedený	20	5	144	186	611
Spolu (vrátane tranzitu)		**40 100**	**40 203**	**37 657**	**40 064**

Zdroj: (6) (7)

Tabuľka 14 vyjadruje prepravný výkon u prevádzkovateľov dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov v mil. tkm. V období rokov 2010 - 2012 dochádzalo k trvalému poklesu výkonu. Medzi rokmi 2010 - 2011 predstavoval tento pokles 3,8% (293 mil. tkm), v rokoch

2011 - 2012 zasa 6,3% (468 mil. tkm). Rast výkonu bol zaznamenaný v období rokov 2012 - 2013 a predstavoval 3% (205 mil. tkm).

Tabuľka 14: Prepravné výkony u prevádzkovateľov dopravy s počtom 20 a viac zamestnancov (mil. tkm)

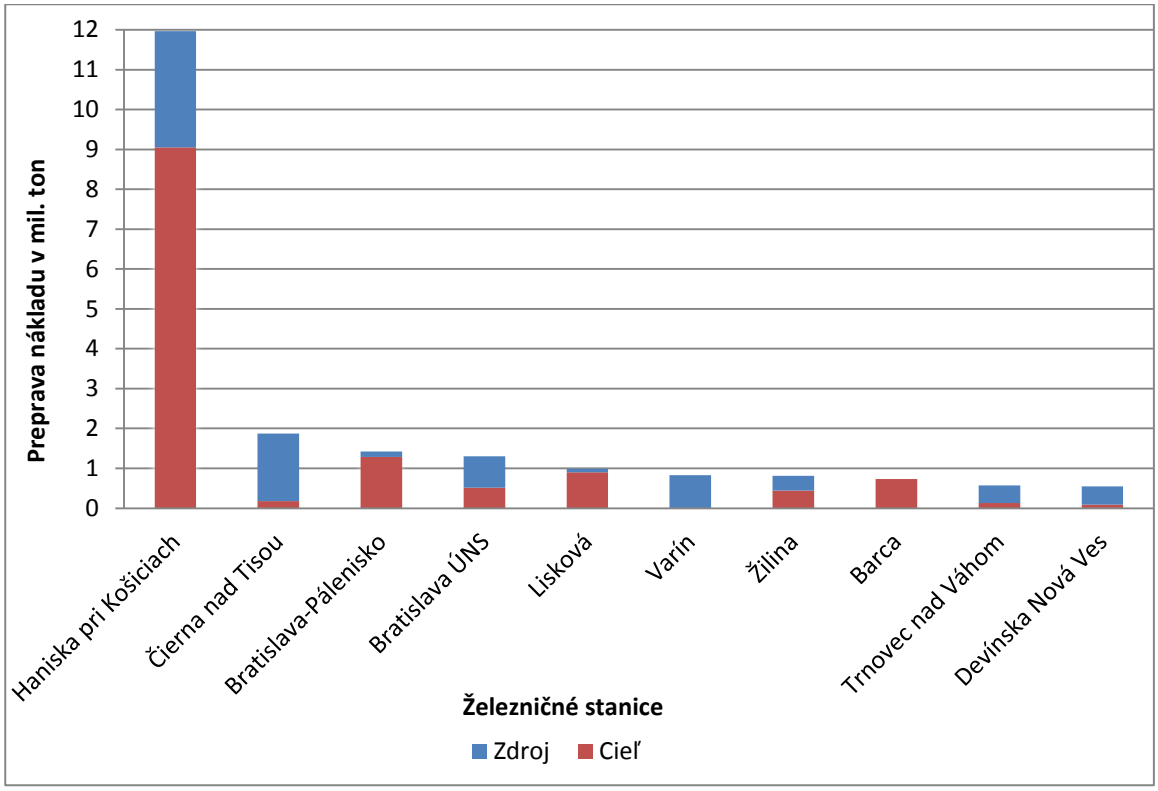
Rok	Kód NST 2007	2010	2011	2012	2013
Výrobky poľnohospodárstva, poľovníctva a lesníctva; ryby a rybie výrobky:	1	443	441	370	462
Čierne uhlie a lignit; surová ropa a zemný plyn:	2	829	893	853	709
Kovové rudy a ostatné nerastné suroviny; rašelina; urán a tórium:	3	1481	1447	1275	1430
Potravinové výrobky, nápoje a tabak:	4	23	19	10	11
Textílie a textilné výrobky; koža a kožené výrobky	5	0	0	0	
Drevo a výrobky z dreva a korku; buničina, papier; tlačoviny:	6	55	66	50	49
Koks a rafinérske ropné výrobky:	7	613	413	348	357
Chemikálie, chemické výrobky; guma a plastové výrobky; jadrové palivá:	8	246	270	209	228
Ostatné nekovové minerálne výrobky:	9	45	45	38	53
Základné kovy; kovové výrobky:	10	729	613	612	544
Stroje a zariadenia inde neuvedené; kancelárske stroje a počítače; elektrické stroje; komunikačné zariadenia; zdravot. prístroje; hodinky a hodiny	11	3	3	2	2
Dopravné zariadenia	12	35	38	50	55
Nábytok; ostatné výrobky inde neuvedené	13	9	0	1	0
Druhotné suroviny; odpad	14	0	251	321	319
Zariadenia a materiály používané pri preprave tovaru	16	28	56	34	18
Tovar prepravovaný počas sťahovania domácností a kancelárií; prepravovaná batožina; ostatný nepredajný tovar	17	0	0	0	
Zberný tovar; rôznorodý tovar, ktorý sa prepravuje spoločne	18	0	0	0	1
Neidentifikovateľný tovar	19	160	136	115	110
Ostatný tovar inde neuvedený	20	0	30	21	171
Spolu (vrátane tranzitu)		**7818**	**7525**	**7057**	**7262**

Zdroj: (6) (7)

4.4 Železničné stanice s najväčším obratom tovaru

Na grafe 17 je znázornených 10 najviac zaťažených železničných staníc na území SR s ich záťažou v roku 2014 podľa údajov poskytnutých ZSSK Cargo. ZSSK Cargo je však iba jedným z dopravcov, ktorý operuje na železničnej sieti Slovenska, a preto nie sú tieto údaje kompletným obrazom o vyťaženosti staníc. Celkové zaťaženie jednotlivých staníc môže byť vyššie a ich poradie sa tiež môže líšiť. Tieto údaje sú tu uvedené preto, lebo ZSSK Cargo je dominantným železničným dopravcom, ktorý má dominantný podiel v preprave niektorých významných komodít (ako napr. uhlie, železná ruda, stavebniny) a ide o jediného železničného dopravcu, ktorý zabezpečuje tzv. vozňové zásielky.

V súlade s údajmi od spoločnosti ZSSK Cargo (16) bola zistenou stanicou s najväčšou záťažou stanica Haniska pri Košiciach, ktorá je tiež konečnou stanicou širokorozchodnej trati vedúcej cez stanicu Maťovce do Užhorodu na Ukrajine. Výkon tejto stanice predstavoval 12,0 mil. ton, čo bolo spôsobené tým, že spomínaná stanica obsluhuje železiareň US Steel Košice (dovoz železnej rudy a uhlia; odvoz hotových výrobkov). Druhou najzaťaženejšou stanicou je stanica Čierna nad Tisou, ktorá leží v blízkosti Slovensko-Ukrajinskej hranice a kde sa uskutočňuje prekládka medzi železničnými systémami s rôznymi rozchodmi. V roku 2014 predstavoval výkon tejto stanice 7,8 mil. ton nákladu, čo bolo zapríčinené v prvom rade prepravou železnej rudy z krajín bývalého Sovietskeho zväzu smerom do Česka (4,8 mil. ton) a prístavu v Bratislave (1,0 mil. ton), (17). V ďalšej stanici Bratislava-Pálenisko bolo odbavených 1,4 mil. ton tovaru (prevažne železná ruda a kovy prepravované do bratislavského prístavu, v menšej miere tiež obsluha priľahlého terminálu intermodálnej prepravy) (18). Stanica Bratislava ÚNS s ročným výkonom 1,3 mil. ton sa nachádza medzi najzaťaženejšími stanicami vďaka obsluhe spoločnosti Slovnaft (18). Nasleduje stanica Lisková so záťažou 0,9 mil. ton, čo je dané dopravou dreva do spoločnosti Mondi SCP a.s., pred tým známou ako SCP - Severoslovenské celulózky a papierne (19). V blízkosti stanice Varín sa nachádza vápenka Dolvap s.r.o., ktorá je partnerom najväčších hutníckych závodov v Českej republike (20), čo výrazne ovplyvňuje vypravené objemy nákladu spomínanou stanicou. Tieto objemy predstavovali v roku 2014 celkovo 0,83 mil. ton. Vysoký obrat tovaru stanice Žilina (0,81 mil. ton) je spôsobený Žilinským terminálom intermodálnej prepravy, ktorého dominujúcou zložkou prepravy je preprava kontajnerov (0,6 mil. ton). Tiež tu prebieha preprava uhlia (0,2 mil. ton). Nasleduje stanica Barca (s ročnou záťažou 0,73 mil. ton), v blízkosti ktorej sa nachádza tepláreň Košice. Veľká záťaž stanice Trnovec nad Váhom (0,57 mil. ton) je zapríčinená jej využitím spoločnosťou Duslo, a.s., ktorá patrí k najvýznamnejším výrobcom hnojív a gumárenských chemikálií na území Slovenska (21) (22). Desiatou najvyťaženejšou stanicou je Devínska Nová Ves (s ročným výkonom 0,55 mil. ton tovaru), ktorú využíva na dopravu tovaru automobilka Volkswagen.



Graf 17: Najzaťaženejšie stanice v roku 2014 na území SR podľa ZSSK Cargo
Zdroj: (16).

4.5 Medzinárodná železničná nákladná doprava

Dominantný podiel objemu prepravy železničnej nákladnej dopravy tvorila v roku 2013 medzinárodná doprava (83%), ktorá prevládala nad vnútroštátnou železničnou nákladnou dopravou (17%). Trend vývoja objemu prepravy medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy je preto určujúci pre celkový trend vývoja nákladnej železničnej dopravy. Hlavnú zložku objemov prepravy medzinárodnej železničnej dopravy tvoril dovoz (41,5%) prevažujúci nad vývozom (29,0%), tranzit a preprava v tretích krajinách potom tvorili zvyšných (29,5%). Celkový objem nákladnej železničnej dopravy za rok 2013 bol 48,401 mil. ton, z čoho medzinárodná preprava bola 40,219 mil. ton. (23)

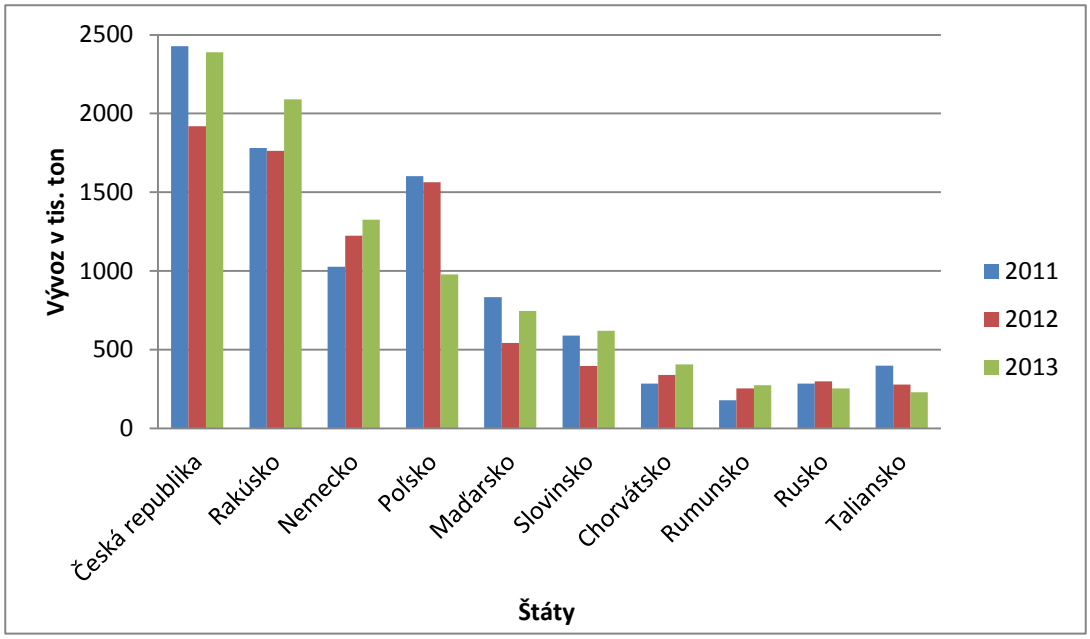
V roku 2013 predstavoval celkový prepravný výkon železničnej dopravy 5,2 mil. tkm, z čoho 3,9 mil. tkm (76,8%) predstavovala doprava medzinárodná. Dovoz predstavoval 2,5 mil. tkm a vývoz 1,5 mil. tkm. (7)

4.5.1 Objem prepravy podľa štátu vývozu a dovozu

Na základe údajov z Ročenky dopravy, pôšt a telekomunikácií 2014 (7) boli zostavené nasledujúce grafy 18 a 19, na ktorých je zachytených 10 krajín, do ktorých sa zo Slovenska najviac vyváža, a ktoré tovar najviac vyvážajú na Slovensko.

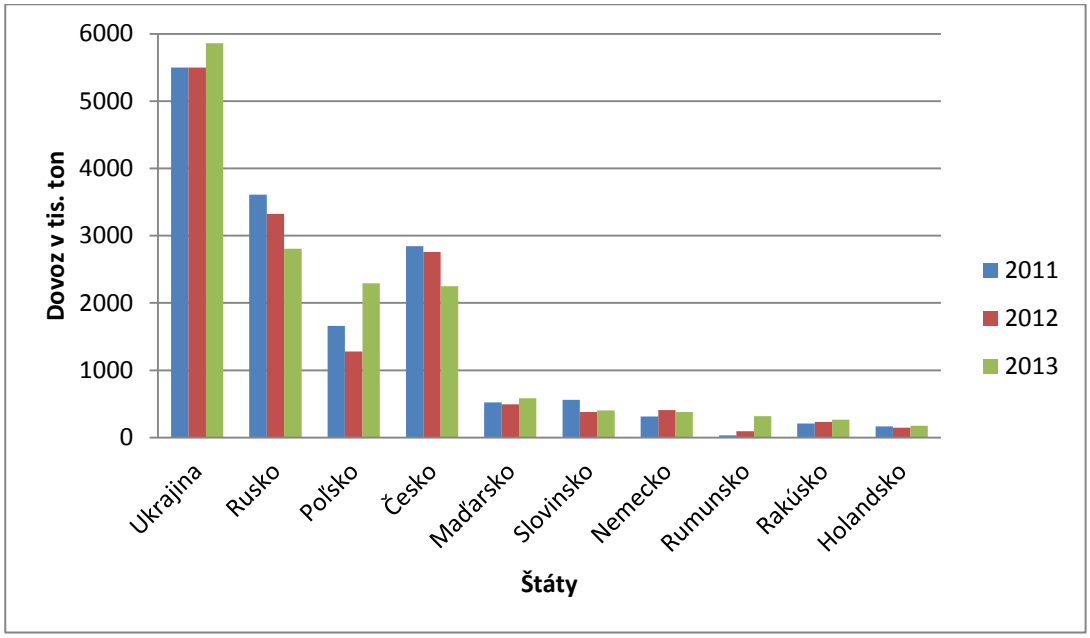
V Ročenke dopravy, pôšt a telekomunikácií 2014 (7) je členenie vývozu a dovozu podľa štátov dostupné iba pre podniky s viac ako 20 zamestnancami. Tieto dostupné

hodnoty o vývoze a dovoze predstavujú cca 85% celkového vývozu a dovozu nákladnej železničnej dopravy zo Slovenska.



Graf 18: Objemy vývozu podľa krajín určenia v rokoch 2011 - 2013 za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac osôb
Zdroj: (7)

Vývoj železničnou nákladnou dopravou smeruje dlhodobo predovšetkým do Českej republiky (v roku 2013 predstavoval vývoz do ČR 2389,8 tis. ton), ďalej do Rakúska (2090,9 tis. ton), Nemecka (1025,9 tis. ton) a Poľska (978,6 tis. ton).



Graf 19: Objemy dovozu podľa krajín určenia v rokoch 2011 - 2013 za podniky s počtom zamestnancov 20 a viac osôb
Zdroj: (7)

Dovoz nákladnou železničnou dopravou na Slovensko je tvorený dlhodobo predovšetkým nákladom z Ukrajiny (v roku 2013 predstavoval dovoz z Ukrajiny 5858,6 tis. ton), ďalej potom z Ruska (2803,9 tis. ton), Poľska (2293,7 tis. ton) a Českej republiky (2249,0 tis. ton).

5 VODNÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

Nákladní vodní doprava je v porovnaní s cestnou a železničnou dopravou využívaná iba veľmi málo. V roku 2014 podľa údajov ŠÚ SR bolo nákladnou lodnou dopravou prevezených 1,9 mil. ton nákladu, čo predstavovalo 0,9% z celkového objemu prepravy v roku 2014 (8).

5.1 Vodná cesta a prístavy

Vnútrozemská vodná nákladná doprava na Slovensku sa v súčasnosti vykonáva na vodných cestách rieky Dunaja (európska vodná cesta medzinárodného významu) a Váhu (národná vodná cesta medzinárodného významu a prítok Dunaja). Dĺžka splavných tokov v rámci SR je už od roku 2000 nemenná a činní 250,85 km. Z toho ide o splavný tok Dunaja v dĺžke 172,0 km, Váhu v dĺžke 78,85 km a umelých kanálov v dĺžke 38,45 km. Všeobecne platí, že na území Slovenska je plavba na vnútrozemských vodných cestách povolená, ak je táto vodná cesta splavná pre daný typ plavidla a plavba na ňom nie je zakázaná. Vnútrozemská vodná preprava nákladu je však v podstate bezvýznamná (10).

Sledované vodné cesty na Slovensku sú:

- na úseku Dunaja od riečneho kilometra 1 880,20 po riečny kilometer 1867,00, klasifikačná trieda VIb;
- na úseku Dunaja od riečneho kilometra 1 867,00 po riečny kilometer 1 708,20, klasifikačná trieda VII;
- na úseku rieky Váh od riečneho kilometra 0,00 po riečny kilometer 70,00, klasifikačná trieda Vla.

Medzinárodná vodná doprava sa v súčasnosti vykonáva iba na rieke Dunaj. Dunaj je súčasťou transkontinentálnej vodnej cesty a spája Severné more s Čiernym morom. Podľa európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) tvorí dopravný koridor VII s označením E80. V rámci dopravnej infraštruktúry Slovenska patrí do základnej siete TEN-T. Dunaj je významným tokom z hľadiska zahraničného obchodu, pretože spája Slovensko s 9 európskymi krajinami (10).

Verejné prístavy na Slovensku sú umiestnené na dunajskej vodnej ceste a to v Bratislave (Bratislavský kraj) a Komárne (Nitriansky kraj). Poloha prístavov je daná historicky. V týchto prístavoch sa realizuje obslužná, prekládková, skladová a čiastočne aj rozvozná služba (10).

Podľa Európskej dohody AGN je označenie slovenských vnútrozemských prístavov medzinárodného významu nasledovné:

- P 80 - 38 Bratislava (Dunaj, 1 867,0 km);
- P 80 - 40 Komárno (Dunaj, 1 767,1 km);

5.2 Prevádzkovatelia vodnej nákladnej dopravy

Najväčším slovenským dopravcom prevádzkujúcim nákladnú lodnú dopravu je spoločnosť Slovenská plavba a prístavy, a.s. Táto spoločnosť sa zaoberá nielen plavbou, ale aj prístavnými službami v prístavoch Bratislava a Komárno. Ďalej zabezpečuje špeditérske služby a opravy, rekonštrukcie a stavbu lodí. Logistické služby poskytuje na Dunaji a sieti európskych vodných ciest medzi Severným a Čiernym morom (10).

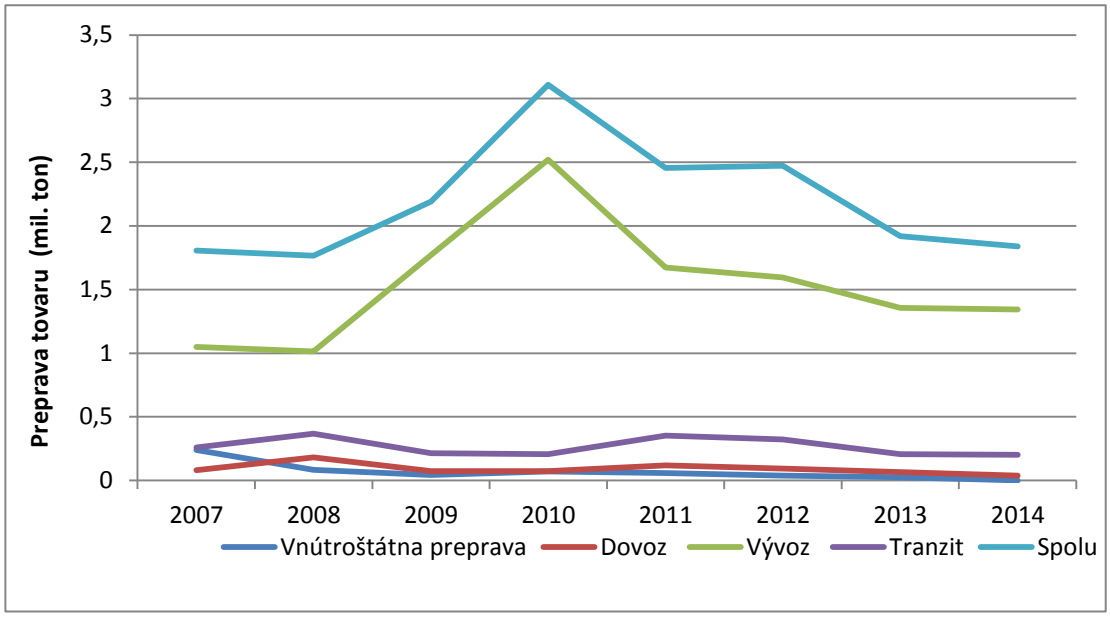
Medzi ďalšie významné spoločnosti zaoberajúce sa lodnou nákladnou dopravou patrí spoločnosť Dalby, a.s., ktorá sa zaoberá predovšetkým prekládkou minerálnych olejov. Spoločnosť Dalby, a.s. pôsobí v prístavoch v Bratislave a Komárne. Druhou významnou spoločnosťou je spoločnosť Gamota Trading, s.r.o., ktorá sa zaoberá dopravou poľnohospodárskych produktov a krmív. Spoločnosť Gamota Trading, s.r.o. pôvodne pôsobila vo verejnom prístavisku v Komárne, ale presunula svoje činnosti do neverejného prístavu v Klížskej Nemej (10).

5.3 Objemy prepravy a prepravné výkony

Vnútrozemská nákladná lodná doprava je na Slovensku využívaná len vo veľmi malom rozsahu. Dôvodom nízkeho záujmu o nákladnú lodnú dopravu je dlhý čas prepravy a nízky počet splavných tokov. Preto je spravidla uprednostňovaný iný druh dopravy, napr. železničná nákladná doprava alebo cestná nákladná doprava (10).

V rokoch 2007 - 2008 sa ročný objem prepravy vnútrozemskej vodnej nákladnej dopravy všetkých prevádzkovateľov, ktorí majú licenciu a sú zaregistrovaní na Slovensku, pohyboval medzi 1,7 - 1,8 mil. ton ročne. V rokoch 2009 a 2010 nastal prudký nárast v objemoch prepraveného tovaru a to až na hodnotu 3,1 mil. ton prepraveného nákladu ročne. V roku 2011 nastal pokles na úroveň 2,45 mil. ton za rok, tento stav zotrval aj v roku 2013, po ktorom nasledovalo zníženie výkonov na úroveň 1,9 mil. ton (10) v roku 2014.

V nasledujúcom grafe 20 je uvedený objem prepravy vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy v období rokov 2007 - 2014, na ktorých sa podieľali dopravcovia, ktorí sú licencovaní a registrovaní na Slovensku. Tieto hodnoty teda nezahŕňajú náklad prevezený plavidlami registrovanými v iných krajinách než je Slovensko.



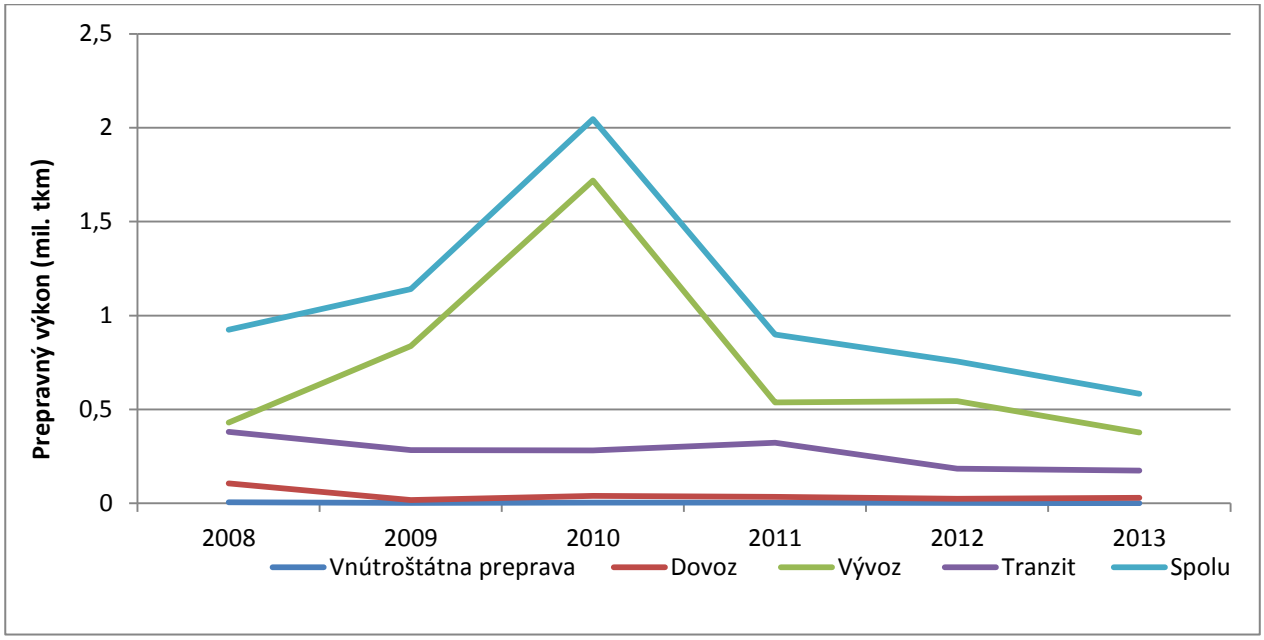
Graf 20: Objem prepravy vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy v rokoch 2007 - 2014 v mil. ton
Zdroj: (5) (6) (7) (8)

Poznámka ku grafu: Údaje o vnútroštátnej preprave, dovoze, vývoze a tranzite v tis. ton sú obsiahnuté len v Ročenkách dopravy, pôšt a telekomunikácií od roku 2009 a novších. Graf zahŕňa údaje od dopravcov licencovaných a registrovaných na území Slovenskej republiky.

Veľký podiel na objeme prepravy vnútrozemskej nákladnej vodnej dopravy má medzinárodná doprava nákladu. Vývoz z územia Slovenskej republiky výrazne dominuje nad dovozom, najväčší objem vyvezených tovarov bol zaznamenaný v roku 2010 a predstavoval 2,5 mil. ton. Významnou hodnotou vo vzťahu k objemom nákladnej vodnej dopravy na Slovensku je tiež hodnota tranzitu, ktorá však postupne od vstupu do Európskej únie klesala až do roku 2010. Od roku 2011 je pozorovaný mierny nárast.

Na nasledujúcom grafe 21 je uvedený prepravný výkon vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy v období rokov 2008 - 2013, na ktorých sa podieľali dopravcovia, ktorí sú licencovaní a registrovaní na Slovensku. Tieto hodnoty teda nezahŕňajú náklad prevezený plavidlami registrovanými v iných krajinách než je Slovensko.

Trend vývoja hodnôt prepravného výkonu v podstate kopíruje trend objemu prepravy. Najviac sa na celkovom výkone podieľa vývoz nákladu a tranzit, hodnoty dovozu a vnútroštátnej dopravy sú v podstate zanedbateľné. Najvyšší nárast hodnôt prepravného výkonu bol zaznamenaný v roku 2010, kedy celková hodnota dosiahla 2,0 mil. tkm za rok. Od tohto roku majú však všetky zložky prepravného výkonu klesajúcu tendenciu, takže v roku 2013 bolo dosiahnutých iba cca 0,5 mil. tkm.



Graf 21: Prepravný výkon vnútrozemskej lodnej nákladnej dopravy v rokoch 2007-2013 v mil. tkm
Zdroj: (5) (6) (7)

Poznámka ku grafu: Údaje o vnútroštátnej preprave, dovozu, vývozu a tranzitu v tis. tkm sú obsiahnuté len v Ročenkách dopravy, pôšt a telekomunikácií od roku 2011 a novších. Graf zahŕňa údaje od dopravcov licencovaných a registrovaných na území Slovenskej republiky. Najnovšie údaje za rok 2014 bohužiaľ ešte nie sú k dispozícii.

Tabuľka 15: Objemy vývozu a dovozu nákladu do prístavov Bratislava a Komárno v období 2010 - 2014 v tis. ton (údaje pre všetky plavidlá registrované na Slovensku aj mimo Slovenska)

	Bratislava			Komárno		
	Vývoz	Dovoz	Spolu	Vývoz	Dovoz	Spolu
2010	2 518,2	76,2	**2 594,4**	236,2	219,5	**455,7**
2011	2 256,0	94,0	**2 350,0**	37,2	162,4	**199,6**
2012	1 956,7	56,0	**2 012,7**	28,0	120,6	**148,6**
2013	1 965,9	112,6	**2 078,2**	30,3	56,2	**86,5**
2014	1 653,7	65,5	**1 718,2**	42,2	21,0	**63,2**

Zdroj: (8) (24)

Tabuľka 15 reprezentuje vývoj vývozu a dovozu tovaru do prístavov v Bratislave a Komárne za 5 rokov do roku 2014. Tieto údaje reprezentujú množstvo vyvezeného a dovezeného nákladu všetkými plavidlami, registrovanými na Slovensku aj mimo Slovenska. Objem prepraveného tovaru v Bratislavskom prístave výrazne presahuje objem prepravy v Komárne, pričom v sledovanom období mal vývoj objemov klesajúci trend. Za 5 rokov množstvo odbaveného nákladu v Bratislavskom prístave kleslo skoro o 34%, v prípade prístavu Komárno pokles dosiahol až 86%.

Tabuľka 16 uvádza pre tie isté prístavy množstvo importovaného tovaru vo vzťahu k vybraným krajinám v 1. kvartáli roku 2015 (v tis. ton). Z prístavu Bratislava smeroval tovar najmä do Rakúska (87,9%) a Nemecka (11,1%). Z prístavu Komárno zasa do Nemecka (35,5%) a ostatných krajín (49,7%).

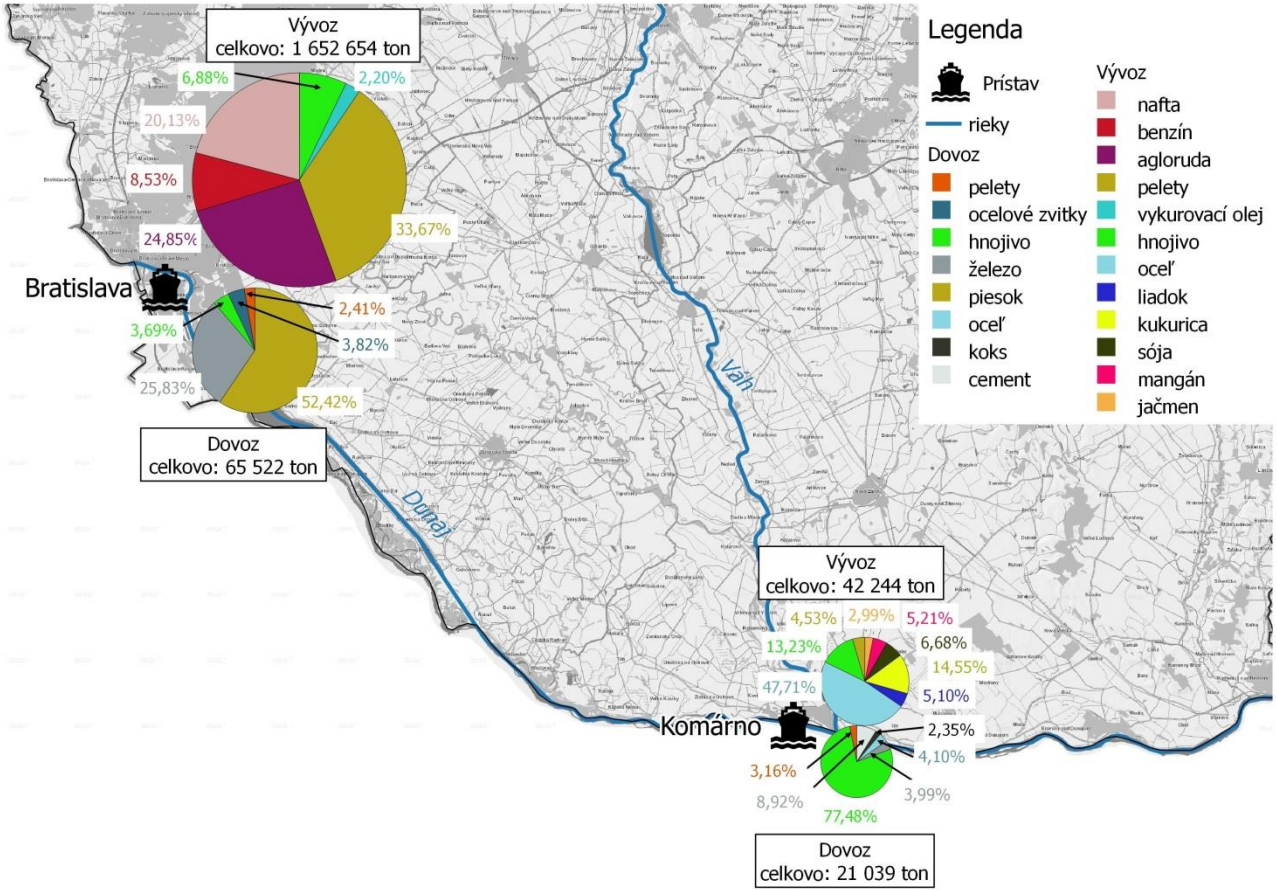
Tabuľka 16: Objem exportu medzinárodnej vodnej nákladnej dopravy v 1. kvartáli roku 2015

Miesto nakládky	Krajina vykládky [tis. ton]			
	Rakúsko	Nemecko	Ostatné	Spolu
Prístav Bratislava	380,8	48,2	4,2	**433,3**
Prístav Komárno	10,1	24,6	34,4	**69,2**
Spolu	**390,9**	**72,9**	**38,6**	**502,6**

Zdroj: (25)

Na objeme importovaného nákladu medzinárodnou vodnou nákladnou dopravou na území Slovenska v 1. kvartáli roku 2015 sa podieľalo predovšetkým Rakúsko (92,2%, 26,1 tis. ton) a ostatné krajiny (7,8%, 2,2 tis. ton) .

Na obrázku 4 sú znázornené prístavy v Bratislave a Komárne, s uvedením hodnôt vývozu a dovozu tovaru v roku 2014 a s členením podľa druhu prepravovaného nákladu. Z prístavu v Bratislave sa v roku 2014 vyviezlo 1,6 mil. ton nákladu, ktorý tvorili prevažne pelety (33,6%), agloruda (24,9%) a nafta (20,1%). Do prístavu sa doviezlo 65,5 tisíc ton nákladu, ktorý tvoril predovšetkým piesok (52,4%) a železo (25,8%). Z prístavu v Komárne bolo vyvezených celkom 42,2 tis ton nákladu, ktorý tvorila predovšetkým oceľ (47,7%) a hnojivá (13,2%). Do prístavu sa doviezlo celkom 21,0 tis. ton nákladu, ktorý tvorili predovšetkým hnojivá (77,5%)



Obrázok 2: Objemy vývozu a dovozu nákladu do slovenských prístavov v roku 2014
Zdroj: (26)

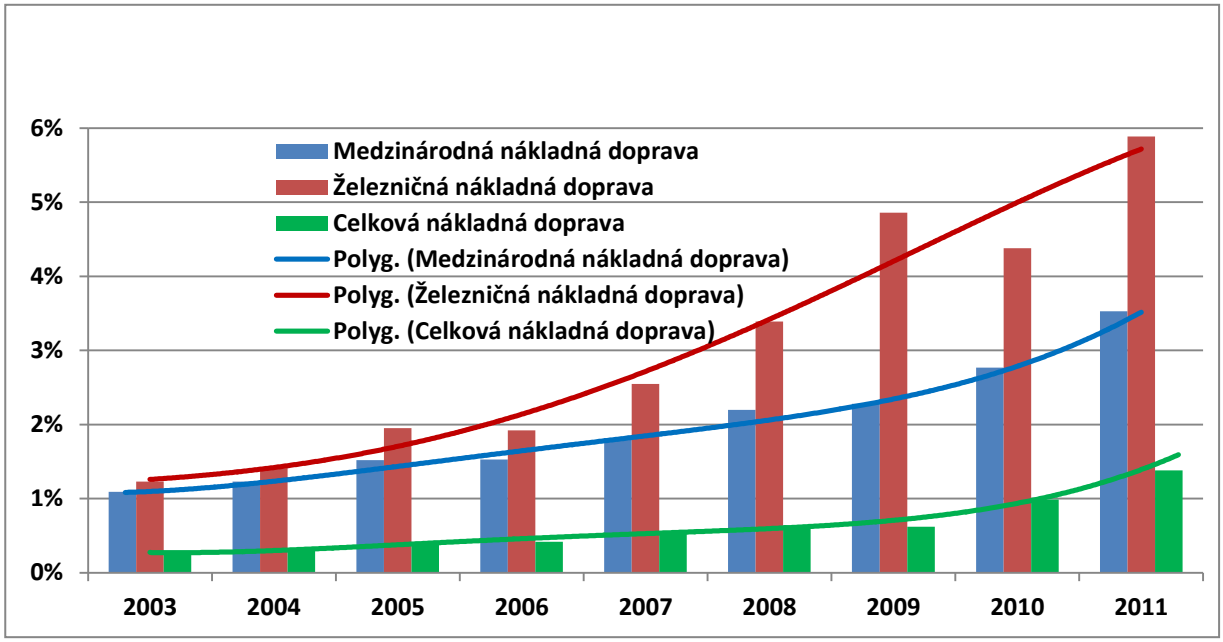
6 INTERMODÁLNA (KOMBINOVANÁ) PREPRAVA

V súlade s dokumentom „Terminológia kombinovanej dopravy" Európskej Ekonomickej komisie, pripraveným Organizáciou Spojených národov v roku 2001 (27), sa **multimodálnou dopravou** rozumie doprava tovaru pomocou dvoch a viacerých dopravných módov.

Intermodálnou prepravou sa rozumie postupná preprava tovaru v jednej a tej istej prepravnej jednotke alebo cestnom vozidle pomocou dvoch a viacerých dopravných módov bez prekládky samotného tovaru pri zmene dopravného módu. (27)

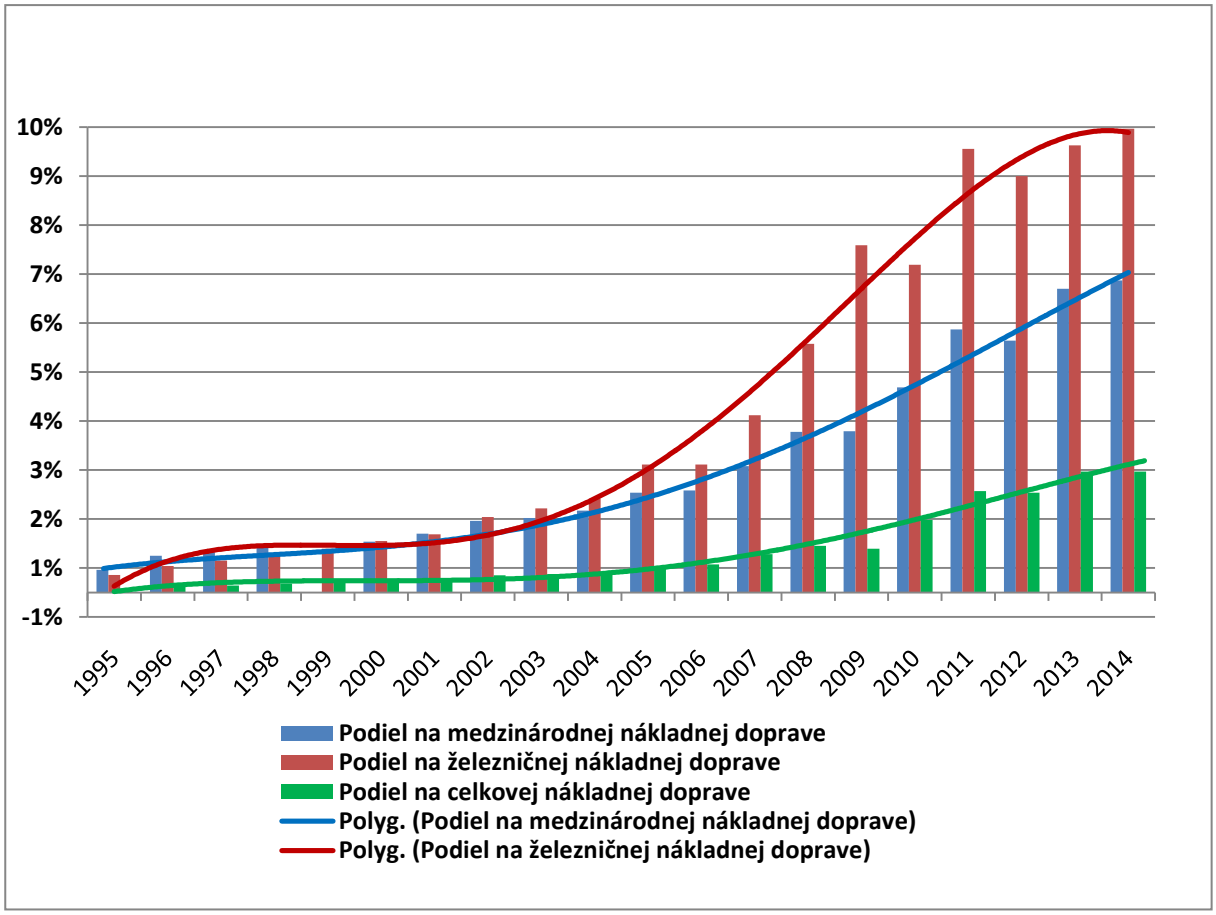
Kombinovanou dopravou sa rozumie intermodálna preprava, v rámci ktorej sa najväčšia časť prepravy vykonáva železničnou, vnútrozemskou vodnou alebo diaľkovou vodnou dopravou a akýkoľvek počiatočný a/alebo koncový prepravný úsek, na ktorom sa tovar prepravuje cestnou dopravou, je maximálne krátky. (27)

Podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave (podiel čistých ton) predstavoval v roku 2011 celkom 1,38%, podiel na železničnej nákladnej doprave predstavoval 5,89% a podiel na celkovej medzinárodnej doprave predstavoval 3,53%. Dlhodobý trend vývoja podielu na celkovej nákladnej doprave je rastúci, pričom medzi rokmi 2003 až 2011 išlo o nárast z 0,27% na 1,38%. Vzrastá aj podiel na jednotlivých segmentoch nákladnej dopravy, medzi rokmi 2003 až 2011 sa zvýšil podiel kombinovanej dopravy na železničnej nákladnej doprave z 1,23% na 5,89% a podiel na medzinárodnej doprave vzrástol z 1,09% na 3,53%.



Graf 22: Podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave (v čt) v percentách v rokoch 2003 - 2011
Zdroj: (28)

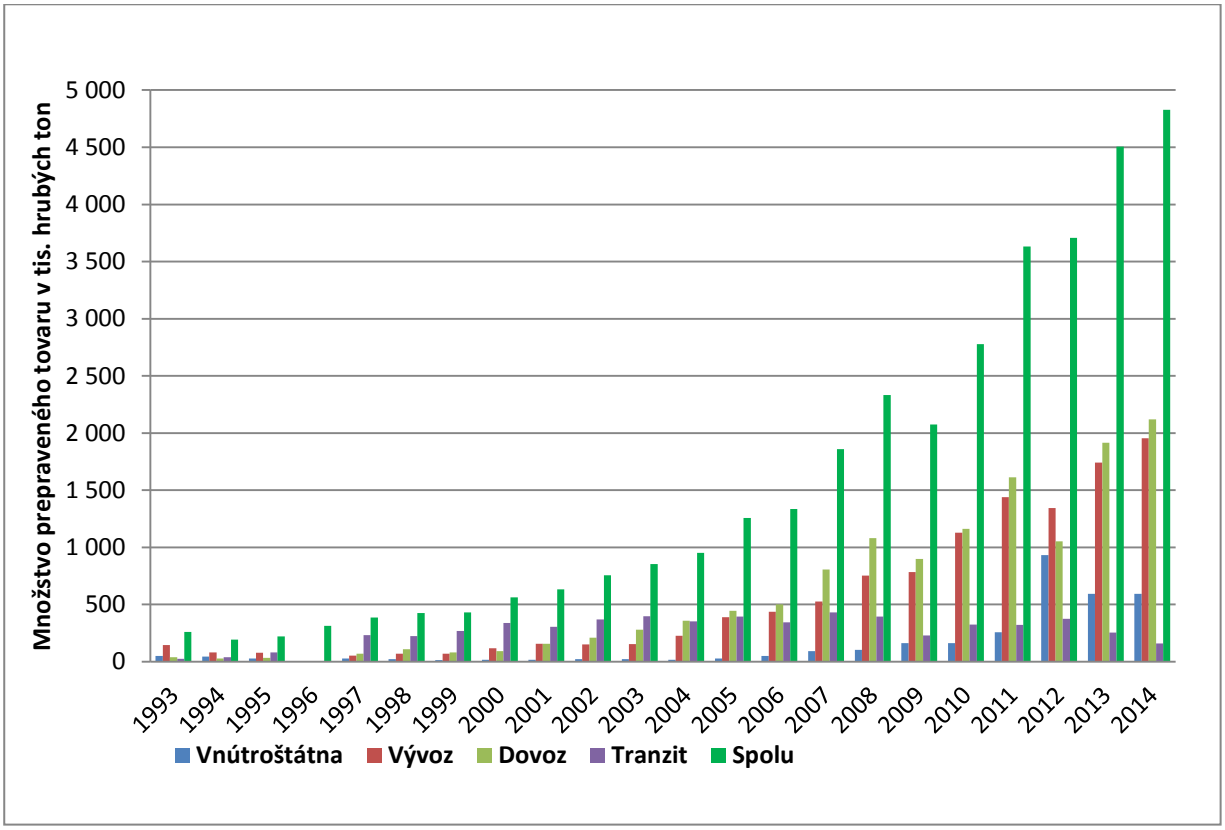
Ak ako základnú jednotku stanovíme hrubé tony (hrt), je podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave výraznejší. Podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave predstavoval v roku 2014 celkom 2,47%, podiel na železničnej nákladnej doprave predstavoval 9,47% a podiel na celkovej medzinárodnej doprave predstavoval 6,37%. Dlhodobý trend vývoja podielu na celkovej nákladnej doprave je rastúci, pričom k rýchlejšiemu nárastu dochádza od roku 2003. Medzi rokmi 2003 až 2014 išlo o nárast z 0,38% na 2,47%. Vzrastá aj podiel na jednotlivých segmentoch nákladnej dopravy, medzi rokmi 2003 až 2014 sa zvýšil podiel kombinovanej dopravy na železničnej nákladnej doprave z 1,72% na 9,47%.



Graf 23: Podiel kombinovanej dopravy na nákladnej doprave (v hrt) v percentách v rokoch 1995 - 2014
Zdroj: (8) (29)

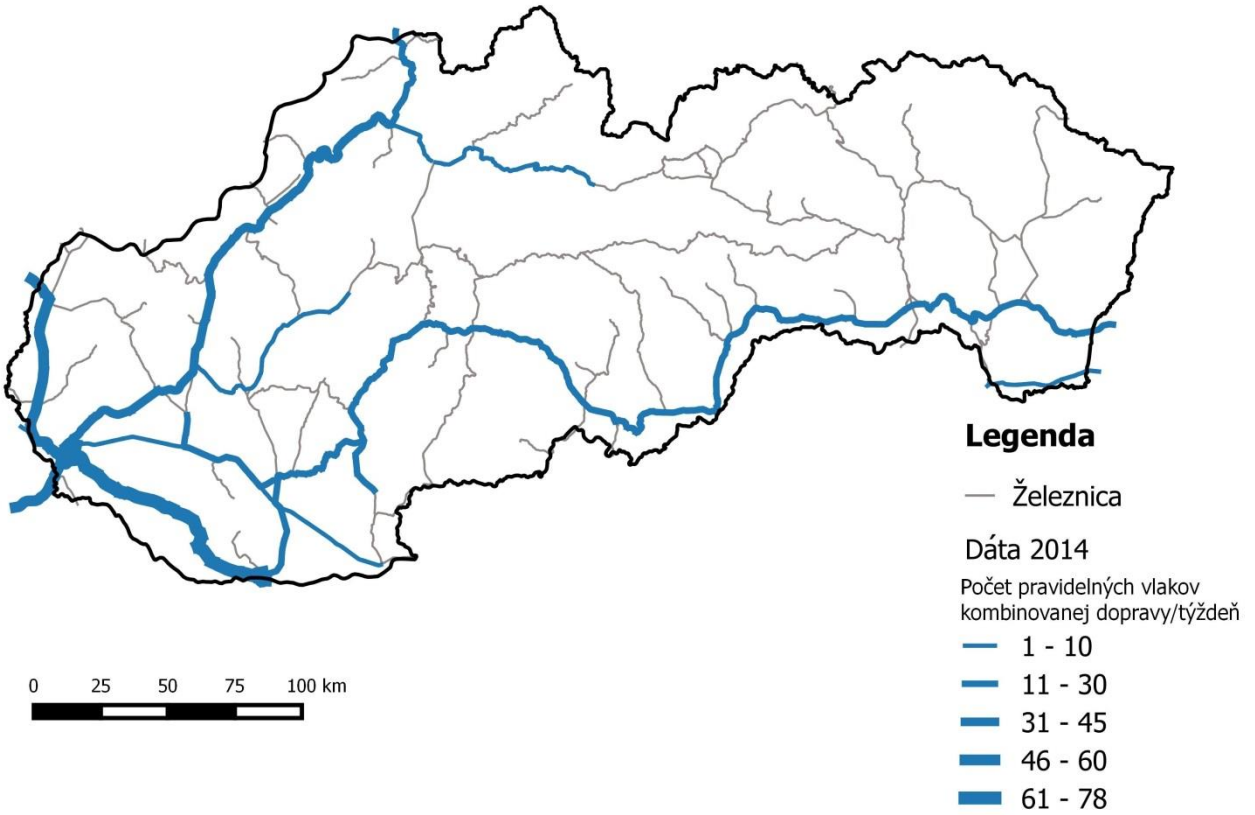
6.1 Objemy prepravy Intermodálnej dopravy

Kombinovaná doprava na území SR vzrástla od roku 1993 do roku 2014 približne 18 krát, a to z hodnoty 259 tis. hrt za rok na hodnotu 4,8 mil. hrt. V roku 2014 tvoril hlavný podiel kombinovanej dopravy dovoz tovaru (43,9%), a ďalej vývoz (40,5%). Doprava vnútroštátna (12,3%) a tranzitná (3,3%) potom zabezpečovala len 15,6% z celkového objemu tovaru.



Graf 24: Vývoj intermodálnej dopravy na území SR v rokoch 1993 - 2014 v tis. hrt. (V rokoch 2007 až 2012 sú započítané aj vnútroštátne výkony v systéme ACTS)
Zdroj: (8) (30)

Je účelné tiež spoznať priestorovú distribúciu, keďže štatistika vychádza z údajov o železničnej doprave. Na nasledujúcom obrázku je znázornený počet pravidelných vlakov kombinovanej dopravy za týždeň.



Obrázok 3: Počty pravidelných vlakov kombinovanej dopravy za týždeň (k decembru 2014)
Zdroj: (13)

Poznámka k obrázku: Všetky ucelené vlaky kombinovanej dopravy, zahŕňa prepravy ucelených vlakov ISO kontajnerov aj prepravy v iných typoch intermodálních jednotiek, napr. drevná štiepka z Liptovského Hrádku do Rakúska, cukrovú repu zo Želiezoviec do cukrovaru v Seredi (vnútroštátna doprava), prepravu sádrovca zo Zemianskych Kostolian do Rakúska.

6.2 Intermodálne terminály na území Slovenskej republiky

V súčasnosti je na Slovensku v prevádzke 8 terminálov kombinovanej dopravy (10). Sú to tieto terminály v Sládkovičove, Žiline, Košiciach - Veľkej Ide, Dunajskej Strede, Dobrej pri Čiernej nad Tisou, Haniske pri Košiciach a dva v Bratislave (ÚNS, Prístav). Prevádzka zvyšných dvoch terminálov v Ružumberku a Trstenej je dočasne pozastavená. Bližšie informácie sú uvedené v tabuľke 17.

Tabuľka 17: Súčasný stav kontajnerových prekladísk na území SR

Miesto	Vlastnícke pomery	Dopravca	Rozloha (m^2)	Skladovacia plocha (m^2)	Manipulačné zariadenia	Počet a dĺžka koľajníc
Bratislava ÚNS, Prístav	Budova – stanovište dispečerov– ŽSR, ostatné budovy a pozemky – ZSSK Cargo, a. s. koľajnice ČSKD INTRANS, a.s.	Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o. (Bratislava)	34 500	16 000	2 čelné prekladače 42 t RoLa rampa	3 koľaje (290 m, 297 m, 325 m)
Bratislava prístav Pálenisko	SPaP, a.s. Bratislava	SpaP, a.s. Bratislava pre MAERSK	21 000	11 000	2 portálové žeriavy 2x32 t 2 čelné prekladače 45 t 1 rampa RoRo	2 koľaje (150 m, 300 m)
Dunajská Streda	METRANS (Danubia), a.s.	METRANS (Danubia), a.s.	280 000	250 000	4 portálové žeriavy 45t 6 žeriavov 10t	9 koľají(5 x 650 m, 4 x 550 m)
Sládkovičovo	GREEN Integrated Logistics (Slovakia), s.r.o.	Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o.	30 000	17 000	3 portálové žeriavy 45 t, 1 čelný prekladač 40 t	2 koľaje (2 x 300 m)
Žilina	ŽSR v prenájme ČSKD INTRANS, a.s. Žilina	Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o. (Žilina)	1 500	1 000	2 čelné prekladače 42 t	2 koľaje (425 m, 470 m)
Košice – Veľká Ida	Pozemok ZSSK CARGO, časť- ČSKD Intrans a.s.	Rail Cargo Operator – CSKD s.r.o. (Košice)	14 820	2 600	2 bočné prekladače 35 t	2 koľaje (2x180 m)
Haniska pri Košiciach	METRANS (Danubia), a.s. (Košice)	METRANS (Danubia), a.s. (Košice)	25 000	20000	4 čelné prekladače 45 t 1 žeriav 12t	2 koľaje (2 x 550 m)
Dobrá	Trafo vo vlastníctve ŽSR - stavba ZSSK Cargo, a.s. v prenájme Trans Contajner Slovakia a.s.	Trans Container Slovakia a.s.	180 750	2 640	2 portálové žeriavy 50 t 1 čelný prekladač 45 t	8 koľají (NR 570m, 595m/735m, 684m - ŠR 593m, 588m, 812m, 802m)

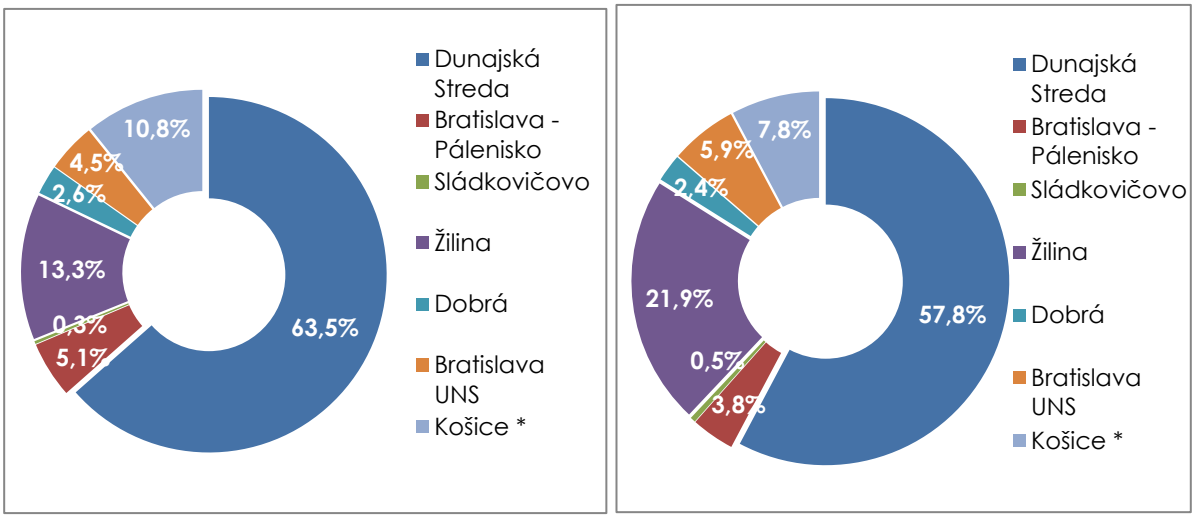
Zdroj: (31)

6.2.1 Výkony terminálov

V roku 2014 bolo pomocou kombinovanej dopravy prevezených 4,8 mil. ton nákladu, z čoho čehož intermodální terminály na Slovenku odbavily cca 3,6 mil ton. (Prepočet autor podľa (8) (28))

V roku 2014 vykazoval najvýznamnejší podiel intermodálnych terminálov na prepravovanom tovare terminál Dunajská Streda (63,5%), ďalej Žilina (13,3%) a terminály v Košiciach (10,1%). Ostatné intermodálne terminály sa podieľali na celkovom objeme menej ako 10%.

Z hľadiska podielu intermodálnych terminálov na množstve zmanipulovaných prepravných jednotiek za rok 2014 boli najvýznamnejšie terminály Dunajská Streda (57,8%) a Žilina (21,9%). Ostatné terminály sa podieľali na preprave tovaru menej ako 10%.



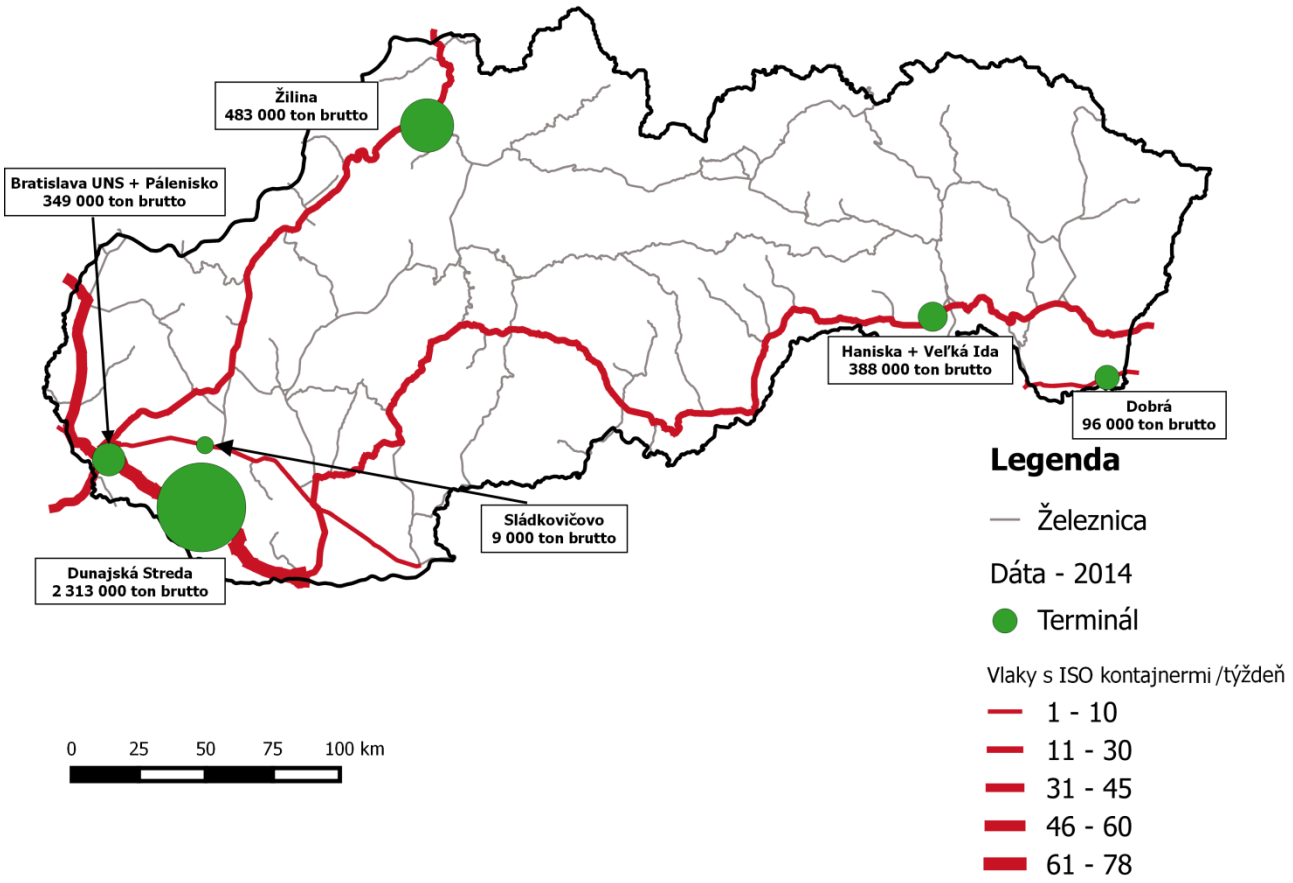
Graf 25, Graf 26: Podiely intermodálnych terminálov na množstve prepraveného tovaru v roku 2014, podiely intermodálnych terminálov na preložených nákladných jednotkách v roku 2014
Zdroj: (32)
* spolu terminály Haniska pri Košiciach a Veľká Ida

Tabuľka 18: Objem prepraveného nákladu v jednotlivých termináloch za rok 2014.

Intermodálne terminály	Množstvo prepraveného tovaru*	
	Mil. ton	%
Dunajská Streda	2,313	63,49
Bratislava – Pálenisko, UNS	0,349	9,58
Sládkovičovo	0,009	0,26
Žilina	0,483	13,25
Dobrá	0,096	2,64
Veľká Ida + Haniska pri Košiciach	0,388	10,65
Spolu	**3,638**	**100,00**

Zdroj: Prepočet autor podľa (8) (32)
** Poznámka k tabuľke: Presné hodnoty prepraveného nákladu v jednotlivých termináloch sú dostupné pre rok 2010, v neskorších rokoch je zverejňovaný iba percentuálny podiel terminálov na prepravenom náklade. Údaje v tabuľke 18 vznikli prepočtom na základe údajov z roku 2010 a aktuálnych údajov z roku 2014*

Na nasledujúcom obrázku sú zobrazené jednotlivé intermodálne terminály, množstvo prepraveného nákladu a smerovanie vlakov, ktoré ich obsluhujú.



Obrázok 4: Počty vlakových spojov slúžiacich na prepravu ISO kontajnerov za týždeň (k decembru 2014), prepravné objemy intermodálnych terminálov v roku 2014
Zdroj: Prepočet autor podľa (8) (13) (32)

6.3 Spoločnosti prevádzkujúce intermodálnu prepravu na území SR

Nasledujúci text sa venuje významným spoločnostiam, ktoré sa na Slovensku zaoberajú intermodálnou prepravou tovaru.

Najvýznamnejšou spoločnosťou zaoberajúcou sa intermodálnou dopravou na Slovensku je spoločnosť METRANS (Danubia), a.s., ktorá je dcérskou spoločnosťou českej firmy METRANS PRAHA, a ktorá od roku 2003 pôsobí ako operátor kombinovanej dopravy na termináli Dunajská Streda. Svoju pôsobnosť rozšírila firma METRANS aj na východné Slovensko otvorením pomocného kontajnerového terminálu v Haniske pri Košiciach v roku 2010. Spoločnosť METRANS je operátorom kombinovanej dopravy, ktorý poskytuje aj dopravné služby (10).

Významnou spoločnosťou pôsobiacou na území Slovenska je tiež spoločnosť Rail Cargo Operator, ktorá pôsobí ako operátor kombinovanej dopravy na termináloch v Bra-

tislave UNS, v Žiline a v Košiciach. Názov spoločnosti bol zavedený 1. júla 2013, čím bola zavŕšená integrácia v rámci skupiny Rail Cargo Group (obchodná značka ÖBB pre aktivity v nákladnej doprave). V priebehu mnohých rokov svojho pôsobenia sa však názov zmenil už niekoľkokrát. Medzi rokmi 1971 až 1976, kedy bola novo vzniknutá spoločnosť súčasťou Československých štátnych dráh, sa používal názov ČSD-INTRANS (Československé štátne dráhy INTRANS). V roku 1976 bola jej činnosť vyčlenená do podniku ČSKD-INTRANS (Československá kontajnerová doprava - INTRANS). V tej dobe bol INTRANS výhradným kontajnerovým dopravcom na území ČSSR. V rokoch 1993 až 2013 používala spoločnosť názov Česká a slovenská kombinovaná doprava INTRANS, a.s., neskôr s.r.o. Spoločnosť bola v tej dobe zastúpená dcérskymi spoločnosťami ako v Českej republike, tak aj na Slovensku (ČSKD-INTRANS a SKD-INTRANS). V januári 2013 potom došlo k spojeniu oboch spoločností ČSKD-INTRANS a SKD-INTRANS (33).

Slovenské plavby a prístavy (SPaP, a. s.) iniciovali vznik trojmodálneho kontajnerového prekladiska (Bratislava Pálenisko/prístav), ktoré prevádzkuje lodiarska spoločnosť MAERSK (10). Firma GREEN Integrated Logistics (Slovakia), s. r. o., je vlastníkom kontajnerového prekladiska Sládkovičovo. Dopravu v ňom zabezpečuje spoločnosť Rail Cargo Operator s.r.o., Praha, pre kórejskú spoločnosť SAMSUNG v Galante (10).

Od roku 2009 má prenajaté prekladisko v Dobrej pri Čiernej nad Tisou ruský operátor kombinovanej dopravy TransKontajner ktorého sesterská organizácia TransKontajner Slovensko, s.r.o. pôsobí na trhu kombinovanej dopravy Slovenska (10).

6.4 Hlavné identifikované problémy intermodálnej prepravy

Medzi hlavné problémy intermodálnej prepravy na Slovensku patrí množstvo nedoriešených organizačných a legislatívnych otázok a chýbajúce verejné terminály. Okrem terminálu v Dunajskej Strede a Dobrej majú existujúce kontajnerové terminály technické a technologické nedostatky. Pristavovanie ucelených vlakov nie je umožnené z dôvodu nedostatočnej dĺžky manipulačných koľají (požiadavka 600, resp. 750 m). Dvoma žeriavmi či manipulačnými prostriedkami s dostatočnou nosnosťou závesu 45 t nedisponujú všetky terminály. Pôvodné kontajnerové prekladiská sú v zastavanom území miest. Chýba tu priame napojenie na hlavné železničné trate a cestné komunikácie. Prekladisko v Dobrej je jediný tarifný bod na železnici, ostatné prekladiská sú železničné vlečky. Z dôvodu technologických obmedzení nie sú terminály schopné plniť podmienky dohody AGTC. V blízkosti terminálov nie sú dostatočné skladovacie kapacity na poskytovanie logistických služieb. S výnimkou Dobrej a Bratislavy ÚNS môžu terminály manipulovať len s kontajnermi ISO. Manipulácia s inými nákladnými jednotkami (výmenné nadstavby a manipulovateľné cestné závesy) nie je umožnená z dôvodu absencie závesov s kliešťami (10).

7 ZÁVER

Práce na prieskume nákladnej dopravy prebehli v dvoch fázach, ktorých stručný opis a poznatky z nich sú uvedené v nasledujúcich kapitolách.

Závery z fázy A

Anketový prieskum nákladnej dopravy bol vykonaný podľa vyhotovenej, diskutovanej a schválenej metodickej príručky. Dotazníky pozostávali z dotazníka A, v ktorom respondenti dopĺňali všeobecné údaje o spoločnosti, a z dotazníka B, v ktorom respondenti vypĺňali informácie o odoslaných zásielkach z mesiaca máj.

Celkovo bolo vyhľadaných a oslovených 76 spoločností, ktoré v rôznej miere vyplnili dotazník A a dotazník B. Celkom 42 spoločností vyplnilo dotazník A, a z týchto spoločností vyplnilo aspoň jeden dotazník B celkom 32 spoločností. Celkom vyplnilo dotazník B 33 spoločností, od ktorých bolo doručených 576 kusov tohto dotazníka. Najviac dotazníkov B bolo získaných od 3 spoločností skupiny respondentov obchodných domov a reťazcov (58% všetkých dotazníkov B, celkom 334 kusov), z ktorých vyplýva, že tieto zásielky boli všetky vykonané kamiónovou dopravou, pričom išlo o vnútroštátnu dopravu tovaru, a v 76% prípadov boli prevážané obaly. Ďalej sa podarilo získať 78 dotazníkov B od 11 spoločností v skupine respondentov ťažby a spracovania surovín. Informácie o druhu použitej dopravy alebo hmotnosti nákladu však neboli vo väčšine dotazníkov uvedené. Najčastejšie prevážanou komoditou bol stabilizát (25%) a drevo (22,5%).

Celkovo možno výsledok dotazníkového prieskumu zhrnúť tak, že množstvo získaných dotazníkov B je veľmi malé v porovnaní s uvažovanú dĺžkou prieskumu (mesiac máj) a dotazníky nie sú vyplnené rovnomerne celým spektrom respondentov. Vzorka je výrazne ovplyvnená majoritným zastúpením odpovedí zo segmentu obchodných domov a reťazcov (58% všetkých získaných dotazníkov B), v dotazníkoch nie sú dostatočne pokryté jednotlivé druhy dopráv a úplne chýbajú informácie o hmotnosti prevezeného nákladu. Vzhľadom na uvedené získané odpovede na zaslané dotazníky A a B neposkytujú využiteľnú reprezentatívnu vzorku a nie sú vhodnými dátami na analýzu nákladnej dopravy na Slovensku.

Závery z fázy B

Na potreby analýzy nákladnej dopravy na Slovensku boli poskytnuté štatistické údaje od rôznych subjektov. Tieto poskytnuté údaje sú uvedené v dodatku k metodickej príručke a slúžili ako vstupné zdroje informácií na tvorbu správy na prieskum nákladnej dopravy. Kompletný zoznam zdrojov je uvedený v samostatnej kapitole tejto správy.

V roku 2014 celková preprava tovaru na Slovensku dosiahla hodnotu 195,5 mil. ton, 73% tohto objemu (142,6 mil. ton) bolo prepravených cestnou dopravou, 26% (takmer 51mil. ton) železničnou dopravou, 0,9% tovaru vnútrozemskou vodnou nákladnou dopravou a 0,0046% leteckou dopravou. Obdobné štatistiky sú aj vo vzťahu k prepravnému výkonu pri preprave tovaru nákladnou dopravou: cestná doprava tvorí 77% prepravného výkonu, železničná 21%, vodná vnútroštátna 1,7%, letecká 0,08%.

V roku 2009 cestná doprava zaznamenala veľký prepad objemu prepravovaného tovaru, ktorý bol zapríčinený svetovou finančnou krízou. Od tej doby je pozorovaná stúpajúca tendencia vývoja prepravného výkonu, čo je dané predovšetkým zväčšením prepravných vzdialeností pri klesajúcich objemoch prepravy. V rámci daného módu export výrazne presahuje import, najväčšími obchodnými partnermi Slovenska sú Česká republika, Rakúsko, Maďarsko, Nemecko a Poľsko, k najčastejšie prepravovaným komoditám patrí tovar s krátkou trvanlivosťou a spotrebný tovar: potraviny, nápoje, textil, koža, elektronika a nábytok.

Železničná doprava tiež zaznamenala veľký prepad v roku 2009 a od tej doby zotrváva v mierne rastúcom trende ako z pohľadu štátu, tak aj za jeho hranicami. Za podmienok len veľmi málo meniacej sa priemernej prepravnej vzdialenosti, je rast prepravných výkonov bezprostredne daný zvýšením objemu prepravovaného tovaru. Jedným zo základných rysov daného módu je väzba na ťažký priemysel, o čom svedčia veľké objemy importovaných tuhých a sypkých substrátov z Ukrajiny a Ruska a exportovaných kovov, rúd a výrobkov z nich do Českej republiky a Rakúska.

Dĺžka splavných tokov na území Slovenska predstavuje 250,85 km a od roku 2000 je nemenná. Splavné toky sú Dunaj v dĺžke 172,0 km (európska vodná cesta medzinárodného významu), Váh v dĺžke 78,85 km (národná vodná cesta medzinárodného významu) a umelé kanály v dĺžke 38,45 km. Najvýznamnejšia vodná cesta Dunaj je hraničnou riekou, ktorá neprechádza vnútrozemím Slovenska. Slovensko disponuje verejnými prístavmi na dunajskej vodnej ceste a to v Bratislave a Komárne. Hlavnú časť objemov prepravy lodnej nákladnej dopravy tvorí medzinárodná lodná nákladná doprava. Objem prepravy vnútroštátnej lodnej nákladnej dopravy je v podstate zanedbateľný. Najväčšia časť medzinárodnej lodnej nákladnej dopravy tvorí vývoz (1,3 mil. ton v roku 2014), najrozšírenejšími komoditami sú nafta, koks, agloruda, pelety, stroje a zariadenia.

Objem prepravy kombinovanej dopravy od roku 2000 výrazne vzrástol z 565 tis. ton na 4,8 mil. ton v roku 2014. Mierny prepad bol zaznamenaný v roku 2009 (-11%), tento trend však nemal trvalý charakter a nasledujúci rok došlo k rastu o 34%. Slovensko v súčasnosti disponuje 8 terminálmi intermodálnej dopravy. Najvyšší podiel na prepravenom tovare za rok 2014 vykazoval terminál Dunajská Streda a to 63,5%, aj pri podiele na zmanipulovaných nákladných jednotkách za rovnaké obdobie vykazuje Dunajská Streda podiel 57,8%.

Využitie údajov pre dopravný model

Pre následné využitie v dopravnom modeli sú použiteľné iba údaje z fázy B, ktoré budú slúžiť na validáciu dopravného modelu. Získané údaje a informácie zo širokého spektra zdrojov budú slúžiť ako informačná základňa na spresnenie a kontrolu dopravných vzťahov a záťaží v prostredí dopravného modelu.

Celkové odpracované hodiny

Na vykonávaní prác sa podieľal tím pracovníkov. Na tvorbe metodiky prieskumu, sčítaní a spracovaní dát sa zúčastnilo 7 pracovníkov, na príprave dodatku k metodickej príručke a správe sa podieľali 4 pracovníci a 1 manažér.

Na príprave metodiky prieskumu, a tiež na príprave a spracovaní dát z prieskumu bolo do 31. 10. 2015 odpracovaných celkom 335 osobodní po 8 hodinách, celkom teda 2680 hodín. Na príprave správy bolo do 31. 10. 2015 odpracovaných celkom 92 osobodní po 8 hodinách, celkom teda 736 hodín. Celkový počet odpracovaných hodín je 3416. Rozpis hodín podľa jednotlivých činností je uvedený v tabuľke 20.

Tabuľka 19: Celková rekapitulácia odpracovaných hodín

Popis činnosti	Hodiny
Práce na metodike	232
Administrácia a komunikácia	519
Prieskum	1 907
Príprava rozhrania, kontrola údajov, export údajov	22
Spracovanie správy	736
Celkom	**3416**

ZOZNAM SKRATIEK

ACTS	Abroll-Container-Transport-System
AGN	Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu
AGTC	European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations, (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a súvisiacich objektoch)
ČR	Česká republika
ČSSR	Československá socialistická republika
čt	Čisté tony
EU	Európska únia
hrt	Hrubé tony
hrtkm	Hrubé tony na kilometer
ISO	International Organization for Standardization
MDVRR SR	Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
NAD	Nákladná automobilová doprava
NDS	Národná diaľničná spoločnosť
SR	Slovenská republika
ŠÚ SR	Štatistický úrad Slovenskej republiky
TEN-T	Transeurópska dopravná sieť
vlkm	Vlakokilometer
ZSSK Cargo	Železničná spoločnosť Slovensko
ŽSR	Železnice Slovenskej republiky

ZOZNAM ZDROJOV

1. Vyplnené formuláre prieskumu nákladní dopravy. 2015.

2. *Ročenka priemyslu SR 2014.* Bratislava : Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2014.

3. *Nerastné suroviny SR.* Bratislava : Ministerstvo životného prostredia SR, 2014.

4. *Výsledky ročných zisťovaní v priemysle SR, výroba a predaj vybraných výrobkov v roku 2014.* Bratislava : Ústredie ŠÚ SR, 2015. ISBN 978-80-8121-387-8.

5. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2009.* Bratislava : Štatistiský úrad Slovenskej republiky, 2009.

6. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2011.* Bratislava : Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2011.

7. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií 2014.* Bratislava : Štatistický úrad Slovensker republiky, 2014.

8. Nákladná doprava v rokoch 1995 - 2014. *Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.* [Online] 2015. http://www.telecom.gov.sk/files/statistika_vud/preprava_nakl.htm.

9. HDP v bežných a stálých cenách. *Finance.sk.* [Online] http://www.finance.sk/hospodarstvo/hdp/bezne-a-stale-ceny/.

10. *Strategický plán rozvoja dopravnej infraštruktúry SR do roku 2020.* Bratislava : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2014.

11. *Súhrnné dáta o nákladnej cestnej doprave v mesiacoch apríl - jún 2015 v členení na osem sektorov/ krajov Slovenskej republiky.* Bratislava : Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2015.

12. Výročná správa 2014. *železničná spolločnosť Cargo Clovakia, a.s.* [Online] http://www.zscargo.sk/files/dokumenty/2015/vyrocna_sprava_sk.pdf.

13. *Plán vlakotvorby nákladnej dopravy.* Bratislava : Železnice Slovenskej republiky, 2014.

14. Výkony na tratiach ve vlkm a hrtkm. Železnice Slovenskej republiky.2014.

15. *Druhy vlakov podľa traťových úsekov za roky 2010 - 2014 s uvedenými hodnotami vlakokilometrov.* Bratislava : Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, 2015.

16. *Matice relacií za roky 2010 - 2014 – s uvedením dopravcu odosielajúceho, odosielajúcej stanice, konečnej stanice, dopravcu na miesto určenia, hmotnosťou prevážaného tovaru v tonách a počte ložených vozov.* Bratislava : Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, 2015.

17. Čierna nad Tisou. *VLAKY.NET.* [Online] 2015. [Dátum: 27. 10 2015.] http://www.vlaky.net/servis/objekt.asp?id=80.

18. Bratislavská nádraží a zastávky. *ŽELEZNICE.Stránky o železniciach na Slovensku a vo svete.* [Online] 4. 6 2011. [Dátum: 27. 10 2015.] https://www.rail.sk/arp/slovakia/ba/ba-zst.htm.

19. Železničná trat' výhybňa Lisková - TKD lisková - Ružomberok. *ŽELEZNICE.Sránky o železniciach na Slovensko a vo svete.* [Online] 4. 6 2011. [Dátum: 27. 10 2015.] https://www.rail.sk/arp/slovakia/history/h338.htm.

20. Úvod - Dolvap s.r.o. *Lom a vápenka Varín.* [Online]

21. Duslo. *Duslo.* [Online] 2015. [Dátum: 27. 10 2015.] http://www.duslo.sk/sk.

22. Nákladná doprava v Trnovci nad Váhom. *zeleznicny.net.* [Online] 2015. [Dátum: 27. 10 2015.] http://www.zeleznicny.net/modules/AMS/print.php?storyid=67.

23. *Ročenka dopravy, pôšt a telekomunikácií roku 2014.* Bratislava : Štatistický úrad Slovensker republiky, 2014.

24. *Vývoz a dovoz do prístavov Bratislava a Komárno v rokov 2010 - 2014.* Verejné prístavy a.s.,2014.

25. *Súhrnné dáta o vodnej doprave za 1. kvartál roku 2015.* Bratislava : Štatistický úrad Slovenskej republiky, 2015.

26. *Komodity, vývoz, dovoz do prístavov Bratislava a Komárno 2010 – 2014.* Bratislava : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2015.

27. Terminology on combined transport. *International Transport Forum.* [Online] http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/termcomb.pdf.

28. *Podiely intermodálnej prepravy (v čt) na nákladnej doprave v rokov 2003 - 2011.* Bratislava : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

29. *Podiely intermodálnej prepravy (v hrt) na nákladnej doprave v letech 1995 - 2011.* Bratislava : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

30. Intermodálne promočné centrum. [Online] 2015. [Dátum: 14. október 2015.] http://www.intermodal.sk/index/index.php.

31. *Parametry terminálov kombinovanej nákladnej dopravy na Slovensku, v Poľsku, v Maďarsku a v Českej republike, stav k mesiacu november 2009.* Bratislava : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2010.

32. Podiely intermodálných terminálov na množstve prepraveného tovaru v roku 2014. Bratislava : Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky, 2014.

33. Rail Cargo Operator. [Online] 2015. http://www.railcargooperator.cz/profil/historie.html#.

Príloha 1

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

Ing. Martin Čatloš, vedúci služobného úradu Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky

týmto

p o v e r u j e m

spoločnosť AF&partners, zastúpenú spoločnosťou AF-CITYPLAN s. r. o., so sídlom Jindřišská 17/889, 110 00 Praha 1, Česká republika, IČO 47307218

na zastupovanie Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky vo všetkých konaniach a úkonoch potrebných na získavanie informácií a údajov od tretích osôb pre vypracovanie a realizáciu predmetu Zmluvy o dielo a poskytnutí služieb č. 1022/B211/2014:

„Dodávka riešenia multimodálnych dopravných vzťahov v dopravných systémoch v podobe Dopravného modelu SR vrátane vypracovania softvérového riešenia Dopravného modelu SR“.

Na realizáciu uvedeného diela je potrebné získať údaje o dopravných a prepravných výkonoch v nákladnej doprave realizovaných na území Slovenskej republiky od nasledovných organizácií:

Železniční dopravcovia		
Advanced World Transport a. s., Ostrava	LTE Logistik a Transport Slovakia s. r. o., Bratislava	
BF Logistics s. r. o., Praha	METRANS Rail s. r. o., Praha	
Express Group, a. s., Bratislava	Ostravská dopravní společnost, a. s., Ostrava	
HBz., a.s., Prievidza	PSŽ, a. s., Bratislava	
INVESTEX GROUP, s. r. o., Bratislava	METRANS /Danubia/, a.s. , Dunajská Streda (vrátane terminálov Dunajská Streda a Košice)	
LOKORAIL, a. s., Bratislava	LOKO TRANS s. r. o., Brno	
Dopravcovia vodnej a leteckej dopravy, letecké terminály		
Slovenská plavba a prístavy, a. s. (vrátane prístavov Bratislava a Komárno a terminálu Bratislava)	Air-cargo global, Bratislava	
	Letisko Košice - Airport Košice, a.s., Košice	
R-cargo s. r. o., Košice	Letisko M. R. Štefánika - Airport Bratislava, a. s., Bratislava	
Letisko Piešťany, a.s., Piešťany		
Cestní dopravcovia		
AA Autodoprava s. r. o., Bratislava	B.T. Transport, s. r. o., Trenčín	TFP transport for people s. r. o., Trenčín
Leština SK s. r. o., Bratislava	Steel Trans s. r. o., Košice	Truck World s. r. o., Veľké Zálužie
Slivka group, s. r. o., Zvolen	Kelly trans - Jozef Kučera, Nitrianske Pravno	D.K.C., s. r. o., Zvolen
Jakubišin Anton, Košice	Bojkun, spol. s. r. o., Michalovce	IMV Alltrans, s. r. o., Trnava
Transports Padrosa, s. r. o., Trnava	CL Slovakia, s. r. o., Žilina	Euroway, s. r. o., Spišská Nová Ves
		AWR, spol. s. r.o., Galanta
Priemyselné podniky		
U. S. Steel Košice, s. r. o., Košice	Panasonic industrial devices Slovakia, s. r. o., Trstená	
Raven a. s., Považská Bystrica	Samsung Electronics Europe Logistics B.V., Gáň	
PCA Slovakia, s. r. o.,Trnava	Sony Slovakia, spol. s. r. o., Trnava	
Kia Motors Slovakia, s. r. o. , Teplička nad Váhom	Mondi SCP, a. s., Ružomberok	
Volkswagen Slovakia, a. s., Bratislava	Tatravagónka, a. s., Poprad	
Ťažba a spracovanie surovín		
Slovnaft, a. s., Bratislava	Smurfit Kappa Obaly Štúrovo, a. s. Štúrovo	Decodom, s. r. o , Topoľčany
		Ekoltech, s. r. o., Lučenec
Unipetrol Slovensko s. r. o., Bratislava	Bukocel a. s., Hencovce	Cementáreň Lietavská Lúčka a. s., Lietavská Lúčka
	SHP Harmanec a. s., Harmanec	
Bučina DDD,.s. r. o., Zvolen	SHP Slavošovce a. s., Slavošovce	Baumit Cellmix, s.r.o.. Lietavská Lúčka
Rettenmeier Tatra Timber, s. r. o. Liptovský Hrádok	Metsa Tissue Slovakia, s. r. o., Žilina	

Príloha 1

Ministerstvo dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky
Námestie Slobody 6, 810 05 Bratislava

Amico Drevo, s. r. o. Oravský Podzámok	Sca Hygiene Products Slovakia, s. r. o. Gemerská Hôrka	Hornonitrianske bane Prievidza, a.s. v skratke HBP, a.s. , Prievidza
P.F.A., s. r. o., Lozorno	SWEDWOOD SLOVAKIA, s. r. o. Bratislava	Baňa Dolina, a. s., Dolina
Smrečina Hofatex, a. s. Bratislava		Baňa Čáry, a. s., Čáry
Doka Drevo, s. r. o., Banská Bystrica	Lind Mobler Slovakia, s. r. o, Krupina	
PRP s. r. o., Veľký Krtíš	Furni Finish, s. r. o., Tupá - Chorvatice	Fortischem a. s., Nováky
Obchodné domy a reťazce		
Baumax spol s r. o., Bratislava	Kaufland Slovenská republika v.o.s., Bratislava	
Billa s. r. o. , Bratislava	Lidl Slovenská republika v.o.s., Bratislava	
Ferona Slovakia a. s., Žilina	Metro Cash & Carry SR s.r.o., Ivanka pri Dunaji	
Ikea Bratislava, s. r. o., Bratislava	Tesco Stores SR, a. s., Bratislava	
Intermodálna doprava		
Terminál kombinovane dopravy Bratislava Pálenisko	Lörincz, spol. s r.o., Bratislava (Terminál Sládkovičovo)	
	TransContainer – Slovakia, a. s., Košice (terminál Dobrá)	
Rail Cargo Operator - CSKD s.r.o., Praha (terminály Bratislava – UNS, Žilina)	INTERPORT SERVIS, s.r.o., Košice (Terminál Veľká Ida)	

Počas trvania zmluvného vzťahu je spoločnosť AF&partners, zastúpená spoločnosťou AF-CITYPLAN s. r. o. so sídlom Jindřišská 17/889, 110 00 Praha 1, Česká republika, IČO 47307218 povinná pri všetkých úkonoch, na ktoré je podľa tohto poverenia oprávnená, uvádzať, že koná v mene Ministerstva dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja Slovenskej republiky.

Toto poverenie oprávňuje vyššie uvedenú spoločnosť AF&partners, zastúpenú spoločnosťou AF-CITYPLAN s. r. o. na zastupovanie len v rozsahu v ňom uvedenom. Informácie získané pri tvorbe a realizácii diela sú dôverné, pričom spoločnosť AF&partners, zastúpená spoločnosťou AF-CITYPLAN s. r. o. je povinná tieto informácie chrániť a využívať len v súvislosti s plnením predmetu Zmluvy o dielo a poskytnutí služieb č. 1022/B211/2014 nezneužívať a nesprístupniť ich tretím osobám, a to ani po ukončení tejto zmluvy. Poverenie je platné odo dňa jeho vystavenia počas trvania zmluvného vzťahu uzatvoreného medzi Ministerstvom dopravy, výstavby a regionálneho rozvoja SR a spoločnosťou AF&partners, zastúpenou spoločnosťou AF-CITYPLAN s. r. o. najneskoršie do 31. októbra 2015.

V Bratislave 1. 6. 2015

Ing. Martin Čatloš
vedúci služobného úradu

Toto poverenie týmto prijímam:

V Prahe 21.5.2015

Ing. Milan Komínek
konateľ spoločnosti
AF-CITYPLAN s. r. o.

AF-CITYPLAN s.r.o.
Jindřišská 889/17
110 00 Praha 1
IČ: 47307218
DIČ: CZ47307218

Dotazník

Príloha 2

Dopravný prieskum nákladnej dopravy

ČASŤ A

Obsahuje všeobecní informácie za každého respondenta

Evidenčné číslo respon-denta	

Názov firmy:	
Adresa firmy“	
IČ *(identifikačné číslo)“*	
Kontaktné tel. číslo:	
Kontaktný mail:	
Meno a funkcia dopyto-vaných pracovníkov:	
Dátum interview:	

Druh obchodnej a priemyselnej činnosti:

(zaškrtne sa prevažujúca činnosť, inú činnosť doplňte slovne)

Doprava cestná ☐ železničná ☐ letecká ☐ lodná ☐

Obchod veľkoobchod ☐ obchodný reťazec ☐

Priemyselná výroba automobily ☐ výroba strojov ☐ ťažké strojárstvo ☐

elektrotechnika ☐ sprac. dreva ☐ iné ☐

Ťažba a spracovanie surovín ťažba surovín ☐ sprac. surovín ☐ iné ☐

Iné _____

Dotazník

Príloha 2

Dopravný prieskum nákladnej dopravy

ČASŤ **B**

Vyplní sa pre každú zásielku
Obsahuje informácie za každú jednotlivú zásielku

Evidenčné číslo respondenta	
Poradové číslo zásielky	

Miesto vzniku požiadavky na dopravu:
(vyplní sa, ak je odlišná od sídla firmy)

Cieľové miesto požiadavky na dopravu:

Špecifikácia miesta požiadavky:

- Výrobný závod ☐
- Obchod ☐
- Prekládka - sklad ☐
- Iné ☐

Iné *(slovné spresnenie)* _____

Charakter dopravy:

- Národná ☐
- Medzinárodná ☐

Druh nákladov:

- Balený náklad ☐
- Čerstvé potraviny ☐
- *Kvapalina:* potraviny ☐
- *Kvapalina:* ropa ☐
- *Kvapalina:* ropné produkty ☐
- Kontajner ☐
- *Hromadný náklad*: potraviny, krmivá ☐

Hromadný náklad: stavebné materiály	
Hromadný náklad: suroviny	
Špeciálny: špeciálne vozidlo	
Plyn	

Iná špecifikácia *(slovné spresnenie)* _____

Komodita (skupina):

Poľnohospodárske produkty	
Potraviny a nápoje	
Drevo	
Palivá	
Suroviny	
Kovové výrobky	
Stavebné materiály	
Hnojivá a chemikálie	
Produkty spotreby	
Iné	

Iná špecifikácia *(slovné spresnenie)* _____

Hmotnosť nákladu (počet ton)**:**

Druh dopravy:

Ľahká cestná	
Kamiónová/ťažká cestná	
Železničná	
Lodná	
Letecká	
Kombinovaná	

Zdôvodnenie voľby režimu dopravy:

Najlepšia cena	
Najkratší čas	
Spoľahlivosť	
Iný dôvod	

Spresnenie iného dôvodu _____