

# KOMPARÁCIA TERMINÁLOV INTERMODÁLNEJ PREPRAVY NA SLOVENSKU A V ČESKEJ REPUBLIKE

## COMPARISON OF INTERMODAL TERMINALS IN SLOVAKIA AND CZECH REPUBLIC

Ondrej Stopka, Marián Šulgan<sup>1</sup>

---

*Anotácia: Príspevok sa zaoberá analýzou terminálov intermodálnej prepravy v jednotlivých regiónoch v rámci Slovenska a Českej republiky z hľadiska vybraných kritérií a následne ich komparáciou. Vybrané kritéria konkrétne zahŕňajú lokalizáciu, napojenie, plnenie požiadaviek podľa medzinárodnej dohody AGTC z hľadiska technického vybavenia, poskytované služby v daných objektoch a ich prepojenosť s okolitými logistickými centrami.*

*Kľúčové slová: terminál intermodálnej prepravy, bimodalita, trimodalita, intermodálna prepravná jednotka, logistické centrá.*

*Summary: The paper deals with the analysis of intermodal terminals in various regions of Slovakia and the Czech Republic in terms of selected criteria and then their comparison. Selected criteria include specifically a location, connection, whether they meet the requirements according to the international agreement AGTC in terms of technical equipment, provided services in these objects and their connectivity with surrounding logistics centers.*

*Key words: terminals of intermodal transport, bimodality, trimodality, intermodal transport unit, logistics centers.*

### ÚVOD

**Terminál intermodálnej prepravy** (ďalej TIP) možno charakterizovať ako miesto, kde počas manipulácie s intermodálnymi prepravnými jednotkami (ďalej IPJ) dochádza k zmene druhu dopravy, bez toho aby sa zasahovalo do prepravovaného tovaru. V drvivej väčšine prípadov, najmä na Slovensku, ide manipuláciu s IPJ medzi cestnou a železničnou, prípadne vodnou dopravou. V Slovenskej republike v súčasnosti nie je vypracovaná jednotná technická norma, ktorá by konkretizovala špecifické požiadavky na TIP. Tieto technické údaje sa dajú zistiť len z čiastkových noriem, právnych predpisov resp. medzinárodných dohôd, ktoré riešia projektovanie individuálnych častí terminálu. Terminály sa tiež líšia aj spôsobom ich

---

<sup>1</sup> Ing. Ondrej Stopka, Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika, Tel.: +4215133523, E-mail: [ondrej.stopka@fpedas.uniza.sk](mailto:ondrej.stopka@fpedas.uniza.sk)

Prof. Ing. Marián Šulgan, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Slovenská republika, Tel.: +4215133506, E-mail: [marian.sulgan@fpedas.uniza.sk](mailto:marian.sulgan@fpedas.uniza.sk)

prevádzkovanja. Pre samotné fungovanie terminálu je podstatné najmä napojenie na dopravnú sieť jednotlivých druhov dopravy. V rámci TIP sa ich vzájomný styk realizuje prevažne v kontajnerových prekladiskách, kde sú poskytované služby, na ktoré sa TIP špecializuje.

## 1. ANALÝZA TERMINÁLOV INTERMODÁLNEJ PREPRAVY NA SLOVENSKU A V ČESKEJ REPUBLIKE

Na Slovensku sa nachádza v súčasnosti osem činných TIP, pričom ani jeden z nich nie je verejným terminálom v pravom zmysle slova. Prevádzkované sú súkromnými spoločnosťami, takzvanými operátormi intermodálnej prepravy. Čo sa týka najväčšieho terminálu v Dunajskej Strede, jeho operátorom, spoločne s terminálom vo Veľkej Ide pri Košiciach, je spoločnosť Metrans. Medzi významných operátorov patrí tiež spoločnosť SKD Intrans, ktorá zabezpečuje prevádzku terminálov v Bratislave – Ústredná nákladná stanica, v Žiline a v Košiciach. Terminál Bratislava prístav Pálenisko využíva výhradne námorná dopravná spoločnosť Maersk. Pre interné záležitosti spoločnosti Samsung je využívaný terminál Sládkovičovo, pričom jeho prevádzku vykonáva operátor Green Logistics a železničné napojenie zaisťuje spoločnosť SKD Intrans. Prevádzkovateľom v poradí ôsmeho terminálu Dobrá je ruská prepravná a logistická spoločnosť TransContainer (1).

Najväčší rozvoj intermodálnej prepravy je v Bratislavskom a Trnavskom regióne, kde sú funkčné terminály Bratislava – ÚNS, Bratislava Pálenisko, Dunajská Streda a Sládkovičovo. Dostatočne pokrytý je aj východ Slovenska a to TIP v Košiciach, Veľkej Ide a Dobrej. V ostatných častiach Slovenska je funkčný už len TIP v Žiline a v jeho blízkosti sa plánuje výstavba aj ďalšieho. Stredná časť Slovenska momentálne nedisponuje žiadnym terminálom (viď. Obr. 1). Sedem z nich je bimodálnych (cesta – železnica) a terminál Pálenisko je trimodálny (cesta – železnica – vnútrozemská vodná cesta) (2).



Zdroj: autor, na základe predlohy z programového vybavenia Google Earth

Obr. 1 – Rozmiestnenie terminálov intermodálnej prepravy na Slovensku

V Českej republike je v súčasnej dobe prevádzkovaných štrnásť terminálov intermodálnej prepravy. Jedným z nich je aj TIP Lovosice s operátorom ČD-DUSS Terminál, a. s. V Lovosiciach sú ešte ďalšie dva terminály, ktorých prevádzkovateľmi sú spoločnosti

TSC Lovosice resp. Česko-saské přístavy. Dva terminály sa nachádzajú v meste Mělník, ktorých operátormi sú spoločnosti Maersk resp. České přístavy. V hlavnom meste ČR Prahe sú taktiež dva TIP. Jedným z nich je Praha – Uhřetěves, s operátorom Metrans a druhým je Praha – Žižkov, pričom jeho prevádzku zabezpečuje spoločnosť ČSKD Intrans. Ďalším českým TIP je Děčín s prevádzkovateľom Česko-saské přístavy. Nasledujú terminály Nýřany – Plzeň (Metrans), Ústí nad Labem (České přístavy) a na Morave sú momentálne v prevádzke TIP Přerov – Horní Moštenice (ČSKD Intrans), Zlín – Lípa (Metrans), Ostrava – Paskov (OKD Ostrava) a najmladším TIP v ČR je nedávno inovovaný terminál v Brne, ktorého prevádzku zaisťuje operátor intermodálnej prepravy ČSKD Intrans (2), (3).

Obsluha TIP v ČR pokrýva väčšiu časť územia, s výnimkou strednej a juhozápadnej časti, pričom ich najväčšia koncentrácia je v Prahe, Stredočeskom a Ústeckom kraji, kde až 9 zo 14 TIP v ČR sa nachádza v tejto lokalite. Čo sa týka intermodality, 9 TIP v Českej republike je bimodálnych a ČD-DUSS Lovosice, terminál Lovosice Port, a terminály v Mělníku, Ústí nad Labem a Děčín sú trimodálne. V nasledujúcom obrázku 2 sú červenými štvorcami znázornené jednotlivé TIP v ČR (1), (2).



Zdroj: autor, na základe predlohy z programového vybavenia Google Earth

Obr. 2 – Rozmiestnenie terminálov intermodálnej prepravy v Českej republike

Najväčším nedostatkom TIP v Slovenskej republike je skutočnosť, že nevyhovujú (s výnimkou terminálu v Dunajskej Strede) rámcovým požiadavkám na terminály intermodálnej prepravy, súvisiacimi s ich technickým vybavením, podľa medzinárodnej dohody AGTC (4). Tieto požiadavky zahŕňajú:

- dĺžka aspoň jednej železničnej koľaje na nakládku a vykládku: 750 m,
- dĺžka prístaviska: min. 110 m, hĺbka prístaviska pre ponor: 2,80 m – 3,5 m,
- manipulačné zariadenia schopné spracovať akúkoľvek normovanú a zavedenú intermodálnu prepravnú jednotku,

- nosnosť manipulačných zariadení taká, že dokážu spracovať akúkoľvek intermodálnu prepravnú jednotku – 40 až 42 t na závesnom zariadení (spreader a klieštiny),
- stopercentná záloha manipulačných zariadení,
- kapacita terminálu nastavená tak, aby mohol byť ucelený vlak kombinovanej prepravy (600 až 750 m) alebo plavidlo vnútrozemskej plavby spracované do 1 hodiny a cestné nákladné vozidlá na rozvozy nečakali viac než 20 minút.

V prevažnej väčšine ide o nedostatočnú dĺžku manipulačných koľají pre prekládku tovaru (2).

S podobným nedostatkom sú charakteristické aj terminály v ČR, pričom všetkým rámcovým požiadavkám na TIP vyhovujú len TIP Praha – Uhřetěves, Mělník a ČD-DUSS Lovosice, teda 3 zo 14 funkčných TIP v ČR (1).

Z hľadiska napojenia TIP na existujúcu železničnú trať dohody AGTC sú na tom však lepšie tie zo SR, pričom 5 z 8 analyzovaných TIP leží na tejto trati a v ČR takýmto napojením disponuje len 4 zo 14 TIP (2).

Podobnosť vykazujú terminály v Slovenskej a Českej republike aj v súvislosti s poskytovanými službami, pričom vo **všetkých prípadoch** ide hlavne o skladovanie IPJ (ložených aj prázdnych prepravných jednotiek a najmä ISO kontajnerov), prekládka, nakládka a vykládka IPJ, zvoz a rozvoz zásielok prostredníctvom cestnej, železničnej, popri prípade vodnej dopravy a prenájom kontajnerov, vo **väčšine prípadov** o dochladzovanie a výhrev termických IPJ, čistenie a opravy IPJ, manipulácia s nebezpečným nákladom, plnenie a vyprázdňovanie IPJ, stráženie tovaru vysokej hodnoty, plombovanie a sledovanie IPJ a poskytovanie colných, dodatočných logistických a zasielateľských služieb a v **ojedinělých prípadoch** ide o čerpaciu stanicu pohonných látok, poskytovanie bankových služieb, servis manipulačných zariadení a zneškodňovanie chemikálií v prípade ich úniku (1), (5).

Charakteristickým znakom a zároveň nedostatkom TIP v SR je skutočnosť, že ani jeden z nich nie je súčasťou rozsiahleho komplexu verejného logistického centra (ďalej VLC) a s výnimkou TIP Veľká Ida, ani nie sú prepojené so žiadnym logistickým centrom (ďalej LC) ležiacim v ich blízkosti. Oproti slovenským TIP, analyzované TIP v ČR sú v drvivej väčšine súčasťou VLC. Navyše, niektoré TIP sú ešte prepojené s viacerými LC umiestnenými v ich blízkosti a z toho dôvodu dopravné a logistické služby poskytované pre zákazníkov môžu byť kvalitatívne ešte na vyššej úrovni. So žiadnym LC nie sú prepojené a ani nie sú súčasťou VLC len TIP v Ostrave – Paskov, v Mělníku, v Prahe – Žižkov, TIP Lovosice Port, kde je však v najbližšej dobe plánovaná výstavba verejného logistického centra VGP Park Lovosice a v Přerove – Horní Moštenice, kde je taktiež naplánovaná výstavba VLC Přerov (1).

## 2. KOMPARÁCIA TERMINÁLOV INTERMODÁLNEJ PREPRASY NA SLOVENSKU A V ČESKEJ REPUBLIKE

V nasledujúcich tabuľkách 1 a 2 sú porovnané jednotlivé parametre terminálov intermodálnej prepravy na Slovensku a v Českej republike vzhľadom k stanoveným kritériám.

Tab. 1 – Špecifiká terminálov intermodálnej prepravy na Slovensku

NAPOJENIE		Požiadavky na TIP podľa AGTC	Poskytované služby v TIP	Prepojenie TIP s LC
Intermodalita	Napojenie na žel. trať AGTC			
<b>Bimodálne TIP:</b>	<b>Áno:</b>	Jedine TIP v Dunajskej Strede vyhovuje všetkým rámcovým požiadavkám podľa medzinárodnej dohody AGTC	Zamerané sú prevažne na skladovanie, prekládku a prenájom IPJ, ich zvoz, rozvoz, čistenie a opravy, manipuláciu s nebezpečným tovarom, plnenie a vyprázdňovanie IPJ	Ani jeden z TIP nie je súčasťou komplexu VLC, jedine TIP Veľká Ida je v rámci poskytovania služieb prepojený s LC
Bratislava – ÚNS, Dunajská Streda, Sládkovičovo, Košice, Veľká Ida, Dobrá, Žilina	Bratislava – ÚNS, Žilina, Sládkovičovo, Košice, Dobrá			
<b>Trimodálne TIP:</b>	<b>Nie:</b>			
Bratislava prístav Pálenisko	Dunajská Streda, Veľká Ida, Bratislava prístav Pálenisko			

Tab. 2 – Špecifiká terminálov intermodálnej prepravy v Českej republike

NAPOJENIE		Požiadavkám na TIP podľa AGTC vyhovujú:	Poskytované služby v TIP	Prepojenie TIP s LC
Intermodalita	Napojenie na žel. trať AGTC			
<b>Bimodálne TIP:</b>	<b>Áno:</b>	Praha Uhříněves, Mělník a ČD-DUSS Lovosice	Zamerané sú prevažne na skladovanie, prekládku a prenájom IPJ, ich zvoz, rozvoz, čistenie a opravy, manipuláciu s nebezpečným tovarom, plnenie a vyprázdňovanie IPJ	TSC Lovosice, Praha-Uhříněves, Nýřany-Plzeň, Zlín-Lípa, Brno, ČD-DUSS Lovosice, Mělník Port, Ústí nad Labem, Děčín, Lovosice Port (plánovaná výstavba VLC VGP Park Lovosice), Přerov-
TSC Lovosice, Mělník, Praha-Uhříněves, Praha-Žižkov, Nýřany-Plzeň, Přerov-Horní Moštenice, Zlín-Lípa, Ostrava-Paskov, Brno	Praha-Uhříněves, Praha-Žižkov, ČD-DUSS Lovosice, Mělník			
<b>Trimodálne TIP:</b>	<b>Nie:</b>			

ČD-DUSS Lovosice, Lovosice Port, Mělník Port, Ústí nad Labem, Děčín	TSC Lovosice, Nýřany-Plzeň, Přerov-Horní Moštenice, Zlín- Lípa, Ostrava- Paskov, Brno, Lovosice Port, Mělník Port, Ústí nad Labem, Děčín			Horní Moštenice (plánovaná výstavba VLC Přerov)
--	--	--	--	---

### 3. ZÁVER

Geografická poloha Slovenskej a Českej republiky predurčuje a zvyrazňuje význam tranzitnej dopravy v smere západ – východ i sever – juh. Na Slovensku a v Českej republike má intermodálna preprava priaznivé podmienky v systéme cesta – železnica, pretože tieto dve krajiny v rámci svojej dopravnej infraštruktúry disponujú pomerne rozvinutou železničnou a cestnou sieťou. Príspevok je venovaný analýze a následnej komparácii centrálnych miest, v ktorých dochádza k zmene viacerých druhov dopravy, najmä medzi železničnou a cestnou, počas manipulácie s prepravnými jednotkami na Slovensku a v Českej republike. Týmito miestami sú terminály intermodálnej prepravy. Analýzou týchto objektov boli zistené, na strane slovenských terminálov oproti českým, ich vážne nedostatky. Ide najmä o oblasť infraštruktúry, pričom okrem terminálu v Dunajskej Strede, ktorý je jediný konkurencieschopný TIP v európskom meradle, nevyhovujú rámcovým požiadavkám na terminály intermodálnej prepravy podľa dohody AGTC. Najväčším nedostatkom TIP v Slovenskej republike je ich celková zastaranosť, pričom nedisponujú dostatočným počtom manipulačných zariadení, neprevádzkujú dostatočne dlhé manipulačné koľaje potrebné na minimalizovanie prestojov pri tvorbe ucelených vlakov a pri nakládke a vykládke IPJ, dostatočne nevyužívajú podnikateľské príležitosti, ktoré sa týkajú strategických podnikov z automobilového priemyslu, či už priamo orientované na výrobu automobilov alebo súčiastok na ich produkciu, alebo opravu, a čo je hlavný nedostatok v porovnaní s českými terminálmi, je ich prepojenosť s logistickými centrami. Nedostatočná prepojenosť terminálov s logistickými centrami bol najväčší zistený nedostatok, pretože logistické centrá umožňujú terminálom ponúkať širšie spektrum služieb a tým aj väčší prílev podnikateľských príležitostí, ktoré by umožnili aj väčší prísun finančných prostriedkov na rozvoj týchto terminálov a neboli by tým pádom také zastarané a mohli by sa financovať viac-menej samostatne s menšou, pri intermodálnej preprave potrebnou, podporou štátu pri začatí podnikania. Situáciu na Slovensku by mala v budúcnosti však výrazne zlepšiť už prebiehajúca výstavba piatich moderných TIP Žilina – Teplička, Bratislava – Pálenisko, Košice – Bočiar, Leopoldov - Šulekovo a Zvolen – Budča.

## POUŽITÁ LITERATURA

- (1) STOPKA, O.: Písomná práca k dizertačnej skúške: Interakcia moderných logistických centier a intermodálnych terminálov v kontexte zvyšovania kvality logistických a dopravných služieb, Žilinská univerzita v Žiline 2011.
- (2) Intermodálne promočné centrum – *internetová stránka o intermodálnej preprave*. [elektronický zdroj]. [cit. 2012-02-10]. Dostupné na internete: <<http://www.intermodal.sk/intermodalne-terminaly-v-slovenskej-republike/465s>>.
- (3) Bohemiakombi – *Kombinovaná doprava silnice – železnice*. [elektronický zdroj]. [cit. 2012-02-11]. Dostupné na internete: <<http://www.bohemiakombi.cz/informacni-servis/terminaly>>.
- (4) EURÓPSKA DOHODA O NAJDÔLEŽITEJŠÍCH TRASÁCH MEDZINÁRODNEJ KOMBINOVANEJ DOPRAVY A PRÍSLUŠNÝCH OBJEKTOCH – (AGTC), 02/1991. [elektronický zdroj]. [cit. 2011-02-17]. Dostupné na internete: <<http://www.intermodal.sk/dohovor-agtc/152s>>.
- (5) JAGELČÁK, J. – DÁVID, A. – ROŽEK, P. 2010. *Námorné kontajnery*. 1. vyd. Žilina: Edis, 2010. 262 s. ISBN 978-80-554-0207-9.
- (6) KUBASÁKOVÁ, I.: Logistické systémy používané v súčasnosti, medzinárodná vedecká konferencia - Trendy hospodárskeho a sociálneho rozvoja v krajinách EÚ, 28.-29.9.2005, Trenčín, SR. ISBN 80-8075-094-7.

*Tento článok vznikol vďaka podpore v rámci projektu: VEGA Projekt č. 1/0157/12 – KALAŠOVÁ, A. a kol.: Zvyšovanie bezpečnosti pomocou telematických aplikácií, ŽU v Žiline, FPEDAS, 2012-2014.*