

Správa o výsledku kontroly hospodárenia s finančnými prostriedkami vynaloženými v súvislosti s plnením úloh v oblasti kombinovanej dopravy

Kontrolná akcia bola vykonaná na základe plánu na rok 2009. Účelom kontrolnej akcie bolo preveriť efektívnosť kombinovanej dopravy z hľadiska technológií, úspor energie, rýchlosti prepravy tovarov a porovnať nákladovosť na jednotku výkonu.

Predmetom kontrolnej akcie bolo:

- Prehľad o finančných prostriedkoch a ich čerpanie v oblasti kombinovanej dopravy.
- Uplatňovanie právnych predpisov a uplatňovanie noriem ES v kombinovanej doprave.
- Štruktúra prepravy tovarov a štruktúra kombinovanej dopravy.
- Energetická náročnosť jednotlivých druhov prepráv.
- Prehľad o výkonoch v kombinovanej doprave a náklady na jednotku výkonu.
- Podiel kombinovanej dopravy na celkovej železničnej doprave.
- Celkový objem prepravovaného tovaru v kombinovanej a v klasickej preprave.
- Vplyv kombinovanej dopravy na rýchlosť a úspory.

Kontrola bola vykonaná v Cargo, a.s. so sídlom v Bratislave, za obdobie rokov 2007 a 2008.

Počas výkonu kontroly bolo zistené:

1. Prehľad o finančných prostriedkoch a ich čerpanie v oblasti kombinovanej dopravy

1.1 Prostriedky poskytnuté zo štátneho rozpočtu

Výnosom MDPT SR č. 491/M-2006 zo dňa 15.2.2006 o poskytovaní dotácií v oblasti kombinovanej dopravy ako aj zákonom o štátnom rozpočte na príslušný rok bola na podporu rozvoja kombinovanej dopravy vyčlenená každoročne neinvestičná dotácia vo výške 20 mil. Sk (664 tis. €) zo štátneho rozpočtu. Vyčlenené prostriedky mali slúžiť na zníženie plytvania s časom na cestách, zlepšenie environmentálnych vlastností dopravného systému a zvýšenie intermodality. Tieto prostriedky však neboli určené kontrolovanému subjektu. Spoločnosť teda v kontrolovanom období nečerpala žiadne finančné zdroje zo štátneho rozpočtu. Prijímateľmi dotácie boli subjekty, ktoré sa rozhodli využiť služby spoločnosti v železničnej preprave.

V roku 2007 o dotáciu v kombinovanej doprave požiadali dva subjekty na tieto projekty:

- Na projekt „RoLa Bratislava – Rotterdam, Podľa zistení kontrolnej skupiny, nevyčerpané zdroje boli rozpočtovými opatreniami v závere roka 2007 presunuté na nevykryté potreby

rezortu.

- Na projekt „Intermodálna preprava repy v objeme 56 000 ton cukrovej repy. Projekt bol realizovaný v období repnej kampane. Systémom ACTS bolo v skutočnosti celkovo prepravených 49 215 tis. ton repy, čo znamenalo presun 4 921 468 tonokilometrov nákladov z cesty na železnicu. Žiadateľovi bola vyplatená dotácia v celkovej výške 1 741 785 Sk (57,8 tis. €).

V roku 2008 o dotáciu v kombinovanej doprave požiadali dva subjekty na tieto projekty:

- Projekt „Intermodálna preprava repy II na prepravu 57 465 tis. ton repy. Projektu bola priznaná dotácia 78 Sk (2,59 €) za prepravu každej jednej tony repy jednosmerne, najviac však súhrnne 4 481 923 Sk (149 tis. €), čo predstavovalo 25,29 % oprávnených nákladov. Prijímateľ dotácie dokázal v roku 2008 prepraviť 53 483 ton cukrovej repy na vzdialenosť 100 km.
- Projekt prepravy výmenných nadstavieb ku koncovým zákazníkom kombinovanou dopravou. Projektu boli priznané dotácie na prepravu každého kusa výmennej nadstavby podľa terminálu a cieľového zákazníka, najviac však v úhrne 2 343 657 Sk (77,7 tis. €) za celé obdobie. Projekt v skutočnosti vyčerpал 993 070 Sk (33 tis. €), čo bolo v skutočnosti 41,89 % priznaných prostriedkov.

Prostriedky zo štátneho rozpočtu neboli určené pre kontrolovaný subjekt. Z uvedeného dôvodu neboli predmetom kontroly.

1.2 Financovanie z vlastných zdrojov

Okrem finančných prostriedkov poskytnutých MDPT SR na kombinovanú dopravu v rokoch 2007 a 2008, boli z finančných prostriedkov kontrolovaného subjektu financované aj nasledujúce investičné akcie, ktoré kontrolná skupina preverila z hľadiska ich obstarania, financovania a zaradenia do majetku.

Obstaranie nájazdových rámp pre nakládku a vykládku nákladných vozidiel

Predmetom obstarávania bol nákup nájazdových rámp v hodnote 1 100 100 Sk (36,5 tis. €). Investičná akcia bola zaradená do investičného plánu na rok 2007 z dôvodu potreby nakládky a vykládky tovarov. Podľa článku 6.1.2 písmeno b) Smernice o obstarávaní nebol vo vyhlásení verejnej súťaže, ktorá bola zverejnená v Hospodárskych novinách a na Web stránke ZSSK Cargo, a.s., uvedený obsah zamýšľanej zmluvy a zásady ostatného obsahu zmluvy. Týmto konaním bol porušený článok 6.1.2. písm. b) Smernice o obstarávaní v Železničnej spoločnosti.

Obstaranie cestnej koľajovej váhy

Predmetom obstarávania bola cestná koľajová váha v hodnote 228 700 Sk (7,6 tis. €). Investičná akcia bola zaradená do investičného plánu na rok 2008 z dôvodu výmeny elektronických komponentov na cestnej váhe v TKD (Terminál kombinovanej dopravy). Dobrá z dôvodov nespĺňania kritérií vyžadovaných pri korektnom a presnom vážení.

Pri obstarávaní predmetného zariadenia postupoval kontrolovaný subjekt v zmysle Smernice o obstarávaní platnej od 1.2.2008, bod 4.1 c) – riešenie akútnych odôvodnených prípadov, následkov havárie alebo s cieľom predísť vzniku havarijného stavu. Jednalo sa o nesúťažnú formu

výberu dodávateľa priamym zadáním.

Obstaranie monitorovacieho systému

Predmetom obstarávania bol monitorovací systém v hodnote zákazky 496,3 tis. Sk (16,5 tis. €). V dokumentácii o verejnom obstarávaní sa nachádza cenový prieskum u dvoch možných dodávateľov, z toho dodávateľ z Košíc dal 2 cenové ponuky, čo nebolo v súlade s bodom 2 časť II. vnútornej smernice o verejnom obstarávaní.

Kontrolou bolo zistené, že poverená osoba nezaložila záznam „Prieskum trhu“ do dokumentácie tým porušila bod 2 časť II. Smernice ZSSK Cargo, a.s. upravujúcej postupy obstarávania a spôsob vybavenia požiadavky na obstaranie služby. Napriek tomu kontrolná skupina konštatuje, že kontrolovaný subjekt postupoval pri výbere dodávateľa hospodárne a po vzájomných rokovaniach s dodávateľom dosiahol dohodu na zníženie ceny v sume 522 375 Sk (17,34 tis. €) na sumu 496 256 Sk (16,5 tis. €) pri zachovaní pôvodne navrhovanej kvalite.

Z predložených účtovných zápisov bolo zistené, že kontrolovaný subjekt preúčtoval majetok z účtu obstarania 042/2000 na účet dlhodobého majetku odpisovaného 022/1000 takmer až o rok po podpise preberacieho protokolu zo dňa 10.1.2008. Faktúra bola zaúčtovaná 31.12.2007 a k zvereniu majetku došlo 30.11.2008. Z uvedeného vyplýva, že kontrolovaný subjekt nenapĺňa predpoklad uznania faktúry v zmysle objednávky a uhradil faktúru ešte pred prevzatím dodávky, čím porušil § 8 ods. 4 zákona č.431/2002 Z.z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov.

Obstaranie mostíkov pre normálny a široký rozchod pre nakládku a vykládku

Predmetom obstarávania bola Úprava nakladacích a vykladacích mostíkov širokého a normálneho rozchodu pre nakládku a vykládku osobných automobilov v hodnote 189 000 Sk (63 tis. €).

Kontrolovaný subjekt postupoval pri obstarávaní v zmysle Smernice o obstarávaní priamym oslovením dodávateľa. Podľa predmetného bodu je povinnosť mať v dokumentácii založený cenový prieskum minimálne 3 možných dodávateľov a vyplnený záznam Prieskum trhu. Dotazník na vykonanie prieskumu trhu v dokumentácii založený nebol. Na základe preverených skutočností kontrolná skupina konštatuje, že nákup bol realizovaný hospodárne a ZSSK Cargo dosiahla úsporu 10 980 Sk (364,5 €).

Podľa predložených účtovných zápisov bolo zistené, že kontrolovaný subjekt preúčtoval majetok z účtu obstarania dlhodobého hmotného majetku – stroje a zariadenia 042/2000 na účet dlhodobého majetku odpisovaného, stroje, prístroje a zariadenia 022/1000 takmer až o rok po podpise preberacieho protokolu zo dňa 30.11.2007. Faktúra bola zaúčtovaná 11.12.2007 a k zvereniu majetku došlo 30.11.2008. Z uvedeného vyplýva, že kontrolovaný subjekt porušil § 3 ods. 1 zákona č.431/2002 Z.z. o účtovníctve v znení neskorších predpisov.

Obstaranie rekonštrukcie vozňov

Predmetom obstarávania bola rekonštrukcia 170 nákladných vozňov v hodnote 75 000 Sk (2,5 tis. €) za jeden vozeň s tým, že takto bude upravených 170 vozňov. Predmetná akcia bola do investičného plánu na rok 2007 zaradená z titulu zvýšeného záujmu prepravcov o prepravu kontajnerov na nových tovarových reláciách. Aby bolo možné podchytiť novo vznikajúce prepravné relácie kontajnerov, bolo potrebné dopravcom zabezpečiť požadovaný rad vozňov. Rekonštrukciu zabezpečovala spoločnosť na základe Rámcovej zmluvy s povinnosťou zmluvných strán uzatvárať ročné zmluvy o dielo.

NKÚ zistil, že zmluva o dielo nenadväzuje na rámcovú zmluvu v deklarovanom počte opráv a že predložená kalkulácia ceny v sume 75 000 SK (2,5 tis. €) zo strany objednávateľa nie je v súlade s čl. 2 bod 2.1. a 2.3 Rámcovej zmluvy.

Rekonštrukcia vozňov Gbkks na Lgs

Predmetom bola realizácia rekonštrukcie 2 prototypov nákladných vozňov typu Lgs. Projekt nebol zaradený do investičného plánu na rok 2007. Náklady na rekonštrukciu boli v roku 2007 zaúčtované do prevádzkových nákladov a následne v roku 2008 na investičné náklady v celkovej sume 940 tis. Sk (31 tis. €). Podľa rámcovej zmluvy čl.1 bod 1.1 bol predmetom zmluvy záväzok zmluvných strán uzatvárať v rokoch 2005-2007 ročné zmluvy o dielo (ZoD). ZoD mali upresniť počet, špecifikáciu opráv celkovú cenu opravy rozsah a termín ukončenia opravy a pod. Podľa článku 2 rámcovej zmluvy mala byť vytvorená cena rekonštrukcie vozňa. Tým že kontrolovaný subjekt na predmetnú investičnú akciu žiadnu ZoD neuzatvoril nepostupoval v súlade s uzavretou rámcovou zmluvou a súčasne nepostupoval v súlade s § 536 Obchodného zákonníka č. 513/1991 Zb. v znení neskorších predpisov.

2. Uplatňovanie právnych predpisov a uplatňovanie noriem ES v kombinovanej doprave

NKÚ SR nezistil v uplatňovaní právnych predpisov a noriem ES v kombinovanej doprave rozpory.

3. Štruktúra prepravy tovarov a štruktúra kombinovanej dopravy

Železničnou dopravnou cestou sa prepravovali hlavne komodity chémia, drevo, potraviny, stavebniny, kovy, ropné produkty, uhlie, železná ruda a iné nešpecifikované produkty. Kombinovaná preprava, ktorá je charakteristická prepravami v špeciálnych prepravných jednotkách prepravovala v kontrolovanom období tovary hlavne automobilového a elektrotechnického priemyslu.

4. Energetická náročnosť jednotlivých druhov preprav

Kombinovaná doprava využívala pri preprave najmenej dva druhy dopravy. Podľa metodiky EK na hodnotenie mernej spotreby a externých nákladov jednotlivých druhov dopravy pre potreby hodnotenia projektov podporného programu Marco Polo, bolo vidieť energetickú úspornosť železničnej a vodnej dopravy, z čoho vyplýva aj nesporná energetická a ekonomická efektívnosť kombinovanej dopravy. Kombinovaná doprava je skutočne efektívna, avšak informačné systémy v SR a iných krajinách nie sú nastavené tak (a ani to nie je možné), aby bolo možné jednoznačne a presne stanoviť výšku úspory v porovnaní s konvenčnou dopravou. Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu železničný dopravca nemôže vyčíslit úsporu v porovnaní s prepravou tovarov v „bežných“ železničných vozňoch. Z uvedených dôvodov pri posudzovaní efektívnosti sa nejedná o úsporu pre dopravcu (možno zanedbateľnú a technicky nesledovateľnú), ale najmä pre zákazníka.

5. Prehľad o výkonoch kombinovanej dopravy

V podnikateľskom pláne na rok 2007 bol pre ŽSSK Cargo, a.s. stanovený objem prepravy vo výške 1 395 tis. ton. V skutočnosti bolo prepravených 1 809 tis ton, čím bol plán splnený na 129,7

%. V porovnaní s rovnakým obdobím roku 2006 bolo prepravených o 476 tis. ton viac. Na celkovom objeme intermodálnej prepravy mala vnútroštátna preprava podiel 2,4%, vývoz 29,1%, dovoz 44,6%, a tranzit 23,8%. Pre rok 2008 bol stanovený objem prepravy vo výške 1 730 000 ton. V skutočnosti bolo prepravených 2 279 439 ton, plán bol splnený na 131,76 %. V porovnaní s rovnakým obdobím roku 2007 bolo prepravených o 471 176 ton viac. Na celkovom objeme intermodálnej prepravy mala vnútroštátna preprava podiel 2,2%, vývoz 33,1%, dovoz 47,4% a tranzit 17,3%.

Najväčšie objemy v roku 2007 zabezpečili operátori kombinovanej dopravy prevádzkujúci ucelené vlaky intermodálnej prepravy: Metrans /Danubia/ Dunajská Streda, European Rail Shuttle Rotterdam, Kombiverkehr Frankfurt a Adriakombi Ljubana v spolupráci s SKD Intrans Žilina. V roku 2008 najväčšie objemy zabezpečili operátori kombinovanej dopravy prevádzkujúci ucelené vlaky intermodálnej prepravy: Metrans /Danubia/ Dunajská Streda, ERS Railways Rotterdam, Kombiverkehr Frankfurt, Adriakombi Ljubana v spolupráci s SKD Intrans Žilina, ČSKD Intrans Praha a Argo Slovakia.

6. Podiel kombinovanej dopravy (KD) na celkovej železničnej doprave prezentuje nasledovná tabuľka:

roky	Železničná doprava celkom (ŽD)	Z toho kombinovaná doprava (tis. ton)	KD/ŽD v %
2007	49 154	1 809	3,68
2008	44 525	2 280	5,12

Aj napriek uvedeným skutočnostiam z tabuľkového prehľadu vyplýva, že kombinovaná doprava predstavuje na celkovej železničnej doprave nízky percentuálny podiel. Významným faktorom, ktorý sa podieľa na pomalom rozvoji kombinovanej dopravy je skutočnosť, že Koncepcia rozvoja kombinovanej dopravy s výhľadom do roku 2010, ktorá bola schválená Uznesením vlády č. 37/2001, nebola schválená v pôvodne navrhnutom rozsahu. Neboli akceptované požiadavky na financovanie rozvoja kombinovanej dopravy zo ŠR, vrátane jej technického vybavenia. Na zvyšovanie podielu kombinovanej dopravy má v podstatnej miere negatívny vplyv aj absencia účinnej tarifnej politiky v doprave.

Objem nákladnej železničnej prepravy v roku 2007 predstavoval 49 154 tis. ton. V roku 2008 dosiahol objem prepravy 44 525 tis. ton. V porovnaní s predchádzajúcim rokom bola preprava nižšia o 4 629 tis. ton (t.j. o 9,4 %), čo bolo spôsobené najmä poklesom v produkcii a následne poklesom v preprave železnej rudy, uhlia a kovov. V kombinovanej doprave boli v roku 2007 a v roku 2008 realizované vnútroštátne a medzinárodné prepravy (vývoz, dovoz a tranzit). V roku 2008 oproti roku 2007 bol v kombinovanej doprave zaznamenaný rast prepravy tovaru o 471 tis. ton, čo bolo ovplyvnené napríklad rozvojom automobilového priemyslu (Kia Žilina), rozvojom elektrotechnického priemyslu (Samsung, Sony), prepravami rozložených áut v kontajneroch do Ruska (Volkswagen, Kia).

7. Celkový objem prepravovaného tovaru v kombinovanej a klasickej doprave

Celkový objem prepravovaného tovaru v roku 2007 bol vo výške 49 154 tis. ton., z toho v kombinovanej doprave bol prepravený objem vo výške 1 809 ton, t.j. 3,68 %. V roku 2008 došlo k zníženiu celkového objemu prepravy tovaru, ktorý bol vo výške 44 525 tis. ton, avšak v rámci kombinovanej dopravy došlo v tomto období k nárastu objemu prepravy o 471 tis. ton t.j. o 26 % vo výške 2 280 tis. ton. Z uvedeného prehľadu je vidieť, že i napriek výhodám prepravy formou kombinovanej dopravy je jej podiel na celkovej doprave veľmi nízky.

8. Vplyv kombinovanej dopravy na rýchlosť a úspory

Až takmer 88 % zrealizovaných preprav v kombinovanej doprave bolo uskutočnených prostredníctvom priamych ucelených vlakov vytvárajúcich prepojenie medzi jednotlivými terminálmi kombinovanej dopravy. Prepravou tovaru formou intermodálnych prepravných jednotiek sa získa časová úspora nie len pri samotnej preprave, ale najmä pri manipulácii s tovarom, kedy prepravná jednotka ušetrí čas i financie, ktoré by inak boli nutné na zabezpečenie prekládky tovaru prepravovaného klasickým spôsobom.

Terminály kombinovanej dopravy (TKD) a ich využitie

Terminál slúžil na spracovanie liniek kombinovanej dopravy (cesta – železnica, cesta – voda) pre všetky systémy kombinovanej dopravy (kontajnery, výmenné nadstavby a systémy Ro-La, a Ro-Ro). Ide o poskytovanie uceleného komplexu služieb vyplývajúcich z potrieb zákazníka (operátora) pri splnení požiadaviek vyplývajúcich z dohody AGTC (Európska dohoda o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch). K termínu 31.12.2007, resp. 31.12.2008 bolo v prevádzke celkovo sedem terminálov. V kontrolovanom období boli mimo prevádzky dva terminály. Požiadavky vyplývajúcej z prevádzkovej praxe krajín EU spĺňajú len TKD Dobrá a TKD Dunajská Streda. Ostatné terminály kombinovanej dopravy môžu spracovávať len kontajnerové vlaky, čím sa v konečnom dôsledku stávajú len kontajnerovými prekladiskami. Tieto boli väčšinou vybudované ešte v rámci štátneho programu rozvoja progresívnych prepravných systémov pred rokom 1993 pre potreby kontajnerového prepravného systému krajín v RVHP. Ich nedostatkami sú nedostatočná dĺžka manipulačných koľají, ktorá neumožňuje spracovať ucelený vlak kombinovanej dopravy na jednej koľaji, nedostatočné napojenie manipulačných koľají a cestné napojenie terminálu na hlavné železničné a cestné komunikácie a malá ponuka služieb.

NKÚ SR sa zaoberal problematikou dlhodobého nevyužívania terminálov (prekladísk) v Trstenej a Ružomberku (Lisková) a dôsledkami pre hospodárenie akciovej spoločnosti ZSSK Cargo, a.s..

- Prekladisko Ružomberok (Lisková)

Ide o prekladisko s regionálnym významom v blízkosti výrobného podniku, ktoré v období rokov 1997 – 1998 na základe zmluvného prenájmu prevádzkovala firma METRANS a. s. Praha. V súčasnom období firma „MONDI“ neprejavila záujem prepravovať tovar v IPJ (Intermodálna prepravná jednotka). Prekladisko je hlavne využívané na skladovacie priestory a konvenčnú prepravu. Prekladisko je v účtovnom stave ŽSR.

- Terminál Trstená

Terminál je v účtovnom stave ŽSR a mal slúžiť pre prepravu kamiónov v prepojení sever – juh a opačne. Systém Ro-La v podmienkach Slovenskej republiky nie je zavedený z dôvodov drahej dopravnej cesty, chýbajúcich vozňov na prepravu kamiónov, ako aj chýbajúcich právnych predpisov umožňujúcich vyššie uvedený typ prepravy.

- Terminál Dobrá

Je vo vlastníctve kontrolovaného subjektu. Tento terminál spoločnosť prenajala od 1.9.2009 zahraničnou spoločnosťou. Je medzinárodného významu a je umiestnený v lokalite Čierna nad Tisou. Oneskorená kolaudácia stavby a ďalšie objektívne príčiny spôsobili, že sa TKD Dobrá v minulosti pre kombinovanú dopravu vôbec nevyužíval.

V kontrolovanom období jednotlivé časti TKD boli prenajaté podnikateľom na prekládku a skladovanie svojich vlastných komodít nie však pre „komoditu“ kombinovaná doprava. terminálu V roku 2007 a v roku 2008 bolo prevádzkovanie stratové. Išlo teda o neefektívne využívanie daného terminálu. Treba poznamenať, že spoločnosť nedokáže ovplyvniť prepravné prúdy. Z hľadiska dosiahnutého hospodárskeho výsledku boli v roku 2008 dosiahnuté podstatne lepšie výsledky oproti roku 2007. Strata v roku 2008 bola o 58% nižšia ako v roku predchádzajúcom.

K 31.12.2007, resp. 31.12.2008 bolo v prevádzke celkovo sedem terminálov a to:

Terminál	Vlastník
Bratislava Pálenisko	SPaP
Bratislava UNS	SKD Intrans, a.s.
Žilina	SKD Intrans, a.s.
Košice	SKD Intrans, a.s.
TKD Dobrá	ZSSK Cargo, a.s.
Dunajská streda	METRANS Danubia,a.s.
Sládkovičovo	Green IntegratedLogistics

Začiatkom roku 2008 boli spustené prepravy kontajnerov v relácii Veľká Ida. Mimo prevádzky boli terminály v Ružomberku a v Trstenej.

Kontrolou bolo zistené, že v roku 2007 TKD Dobrá vykázal stratu -17 183 289,13 Sk (570 781 €) a v roku 2008 stratu 7 212 806,28 SK (239 421 €). Išlo teda o neefektívne využívanie daného terminálu.

Objem nákladnej železničnej prepravy v roku 2007 bol 49 154 tis. ton. V roku 2008 dosiahol objem 44 525 tis. ton čo predstavuje pokles o 9,4. Medziročný pokles bol spôsobený najmä poklesom v preprave železnej rudy, uhlia a kovov. Podľa jednotlivých komodít bola štruktúra prepravovaného tovaru nasledovná: železná ruda, kovy, uhlie, stavebniny, ropné výrobky, chémiá, intermodálna preprava, drevo a potraviny. V roku 2007 to bolo 49 154 tis. ton v roku 2008 44 525 tis. ton. Z uvedeného vyplýva, že v roku 2008 bol v porovnaní s rokom 2007 zaznamenaný pokles výkonov na úrovni 90,6 %.

Vplyvy dopravy na životné prostredie

Doprava negatívne vplýva na životné prostredie z dvoch základných aspektov a to výstavbou dopravnej infraštruktúry a z hľadiska škodlivých dopadov z dopravnej prevádzky.

Pri hodnotení vplyvu jednotlivých odborov dopravy na životné prostredie sa vychádza z metodiky vplyvov dopravy na životné prostredie spracovanej vo VÚD Žilina. V kombinovanej doprave sa vychádza z dĺžky navrhovaných liniek KD a priemernej prepravnej vzdialenosti v odvoze a dovoze z terminálov a do terminálov. Podiel medzi železničnou a cestnou dopravou je stanovený tak, že 85 % - ný podiel má železnica a 15 % - ný podiel má cestná doprava.

- Záber pôdy

Podľa prepočtov VÚD v Žiline doprava zaberá približne 2,57 hektára pôdy na prepravených milión tonokilometrov. Z toho železničná, ktorej súčasťou je kombinovaná doprava zaberá 1,06 ha/mil. tkm, kým cestná až 6,98 ha/ tkm. Ak nerátame vodnú dopravu, ktorá je v nárokoch na záber pôdy najmenej náročná, je železničná doprava merným záberom pôdy, ktorý je vyjadrený v hektároch na milión tkm. oproti cestnej doprave hospodárnejšia.

- Emisie

Merné náklady na jednotku výkonu boli v kombinovanej doprave podľa zistení VÚD Žilina o viac ako štyri krát nižšie oproti cestnej doprave.

- Nehodovosť

Podľa údajov získaných od kontrolovaného subjektu došlo k miernemu znižovaniu materiálnych škôd v cestnej doprave oproti železničnej doprave, kde nárast materiálnych škôd vzrástol o 0,5 %. Podľa vyjadrenia kontrolovaného subjektu nie je možné samostatne vyčíslit' údaje za kombinovanú dopravu.

Podľa štatistiky bol v kontrolovanom období pomer materiálnych škôd k prepravným výkonom v cestnej a železničnej doprave vždy v prospech železničnej dopravy. Kým napríklad v roku 2008 boli v cestnej doprave merné škody v SK na 1 000 čkm. v objeme 155 Sk (5,14 €) v železničnej doprave to bolo len 9 Sk (0,299 €)/1 000 čtkm.

9. Zhrnutie.

NKÚ SR v rámci tejto kontroly preveril hlavne oblasť investícií. Kontrolovaný subjekt preukázal snahu konať hospodárne tým, že verejnú súťaž pri realizácii investícií podriadil cenovému aspektu, ako aj riešeniu a napĺňaniu cieľov stanovených podnikateľským plánom.

V kontrolovanom období, t.j. v rokoch 2007 a 2008 bolo zistené, že jeden terminál kombinovanej dopravy nebol využívaný, čím vznikali pre kontrolovaný subjekt neproduktívne náklady, čo považuje NKÚ SR za neefektívne. V niektorých prípadoch dochádzalo k porušeniam zákona o účtovníctve tým, že kontrolovaný subjekt oneskorene preúčtoval obstarané investície na príslušný účet dlhodobého hmotného majetku.

Pre rozvoj intermodálnej dopravy okrem úrovne jej infraštruktúry, ktorá charakterizuje kvalitu, rýchlosť a bezpečnosť prepravy tovaru, je rozhodujúcim kritériom cena. Tá predstavuje významnú nákladovú položku v súvislosti so stúpajúcimi cenami palív a energií. Železničná prepravná cesta na Slovensku patrí na európskom kontinente stále medzi najdrahšie. Podľa údajov spoločnosti TREND Analyses získaných prostredníctvom Internetu cena vlakokilometra v SR dosahuje dvoj- až trojnásobok ceny v porovnaní so zvyškom Európy. Bude potrebné, aby bola v kombinovanej doprave trvalo udržateľná mobilita (modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry, zavedenie nástrojov podporujúcich rozvoj energeticky účinnejších a bezpečnejších dopravných systémov, implementácia integrovaných systémov dopravy, presun časti cestnej dopravy na železničnú, prípadne riečnu dopravu). Prevádzkovateľom terminálov, ktorým náklady na železničnú prepravu tvoria vyše polovice z ich celkových nákladov, by k rozvoju pomohlo aj urýchlenie zharmonizovania poplatkov medzi železničnou a cestnou prepravou. V súvislosti s tým NKÚ SR odporúča MDPT SR a kontrolovanému subjektu stanoviť, priebežne sledovať, vyhodnocovať a porovnávať významné ukazovatele týkajúce sa výkonov a environmentálnych vplyvov dopravy v rámci EÚ a najmä s krajinami V-4.