NÁKLADNÁ ŽELEZNIČNÁ DOPRAVA V NITRIANSKOM SAMOSPRÁVNOM KRAJI

Dušan Mikuláš, Alfred Krogmann

Abstract

The article describes the railroads in the Nitra Self-governing Region, their use in cargo transport, as well as their possible growth in the future. The article refers to transport companies having the most of transportation in the Nitra Self-governing Region. There are listed the number and types of commodities using infrastructure of Slovak Railways in the Region and its spatial distribution.

Keywords: Nitra Self-governing Region, cargo transport, commodities

Úvod

Železničná doprava hrala v minulosti významnejšiu úlohu ako v súčasnosti. V minulosti mala rozhodujúci vplyv na územnú del'bu práce a umožnila industrializáciu aj odľahlejších oblastí (Dubcová a kol., 2008). Od konca II. svetovej vojny jej význam poklesol, čo súvisí s expanziou „akčnejšej“ automobilovej dopravy. Takáto situácia je aj v Nitrianskom samosprávnom kraji (NSK), kde v preprave osôb i nákladov dominuje automobilová doprava.

Cieľom príspevku je zhodnotenie významu železničnej dopravy v preprave nákladov v NSK a analýza jej štruktúry podľa komodít s poukázaním na ich distribúciu v priestore na základe údajov prepravných operátorov, pôsobiacich v predmetnom území.

Charakteristika dopravnej polohy Nitrianskeho samosprávneho kraja

Nitriansky samosprávny kraj sa rozprestiera v juhozápadnej časti Slovenska. Od severu sa krajom tiahne pohorie Trábeč, severovýchod je lemovaný výbežkami Štiavnických vrchov a z časti Pohronským Inovcom (mapa 1). Na západe hraničí s Trnavským krajom, na severe s Trenčianskym krajom, na východe s Banskobystrickým krajom. Predmetný kraj je hraničným krajom s Maďarskom.

Svojou rozlohou 6 343,8 km² sa radí medzi stredne veľké kraje Slovenska. Počet obyvateľov NSK k 31. 12. 2013 bol 686 662 a hustota obyvateľstva 108,25 obyv./km².

Dopravnú otvorenosť územia Nitrianskeho samosprávneho kraja umožňujú v predmetnom území dominujúce pahorkatiny a roviny, čo sú prírodné predpoklady dôležité pre rozvoj železničnej dopravy, nakoľko sa pri budovaní železníc vychádza z výpočtu hmotnosti vlaku v kombinácii so stúpaním a aj

klesaním trate. Pri stúpaní je problém menší, pretože moderné lokomotívy s výkonom pri stúpaní problém nemajú, prešmykovanie kolies je vyriešené pieskovaním koľajníc priamo z lokomotívy, avšak môžu mať problém s ubrzdzením vlaku pri klesaní, kde pieskovanie nie je až tak účinné.

Mapa 1: Vymedzenie územia Nitrianskeho samosprávneho kraja

Map 1: Definition of the territory of the Nitra Self-governing Region

Celková dĺžka železničných tratí v predmetnom území dosahuje 625 km, z toho 537 km (85,9%) sú jednokoľajové trate a 158 km (25,2%) je elektrifikovaných (ŽSR, 2014). Hustota železničnej siete v NSK je 0,090 km/km², čo je hodnota vyššia ako hustota železničnej siete na Slovensku (0,075 km/km²).

Najvýznamnejšou železničnou komunikáciou je trať č. 130 prechádzajúca z Bratislavy cez Nové Zámky do Maďarska a je súčasťou paneurópskeho koridoru č. IV, vedúceho z Drážďan na juh Európy (Kubáček a kol., 1999). Okrem nej železničnú sieť tvorí ďalších 10 trás:

- trať 131 - neelektrifikovaná trať Komárno – Dunajská Streda
- trať 134 - neelektrifikovaná trať Šaľa – Neded
- trať 135 - elektrifikovaná trať Komárno – Nové Zámky
- trať 136 - neelektrifikovaná trať Komárno – Kolárovo
- trať 140 - neelektrifikovaná trať Nové Zámky – Prievidza
- trať 141 - neelektrifikovaná trať Leopoldov – Kozárovce
- trať 142 - neelektrifikovaná trať Zbehy – Radošina
- trať 150 - elektrifikovaná trať Šurany – Levice
- trať 151 - neelektrifikovaná trať Úľany nad Žitavou – Zlaté Moravce
- trať 152 - neelektrifikovaná trať Štúrovo – Levice

Štruktúra prepravovaných nákladov územím NSK

V roku 2013 sa na preprave nákladov v Nitrianskom samosprávnom kraji zúčastnilo 13 operátorov, ktorí cez predmetné územie prepravili 1 782 783 t nákladu, čo zodpovedá podielu 3,86 % z celkového množstva prepravených nákladov na Slovensku. Táto hodnota reflektuje nízky význam železničnej dopravy v kraji, ktorý je výsledkom hospodárskej výkonnosti. Medzi operátormi mal v roku 2013 najväčší podiel ZSSK Cargo Slovakia a.s., ktorý prepravil 678 109 t, čo predstavovalo 38,0% z prepravených nákladov. Trojicu najvýznamnejších dopravných operátorov dopĺňali v referenčnom roku spoločnosti RTI a.s. s 390 876 tonami (22,0%) a CENTRAL RAILWAYS a.s., ktorá prepravila 223 826 t (12,5%).

V rámci štruktúry prepravovaných komodít bola dominantná preprava kyselín, hnojív a močoviny (604 237 t), čo predstavuje 34% prepravovaných nákladov. Ide o produkty, ktoré smerujú v rámci dodávateľských vzťahov (preprava močoviny a kyselín z chemických závodov v Litvínove) a odberateľských vzťahov (ďalšie spracovanie v maďarskom Sajószentpéter) a súvisia s výrobnou aktivitou spoločnosti Duslo Šaľa a.s. V kontexte týchto komodít je predmetné územie východiskom, ako aj cieľom prepravy.

Druhou najčastejšie prepravovanou komoditou na železnici v NSK bolo v sledovanom roku uhlie a koks (461 506 t, 25,9%). Uvedená komodita má výhradne tranzitný charakter, kde východiskom prepravy sú poľská Dabrowa

Gornicza, resp. Ostrava (koks a poľské hnedé uhlie) a cieľovými miestami sú priemyselné centrá v Bulharsku, Rumunsku a Zenici v Bosne a Hercegovine (tab. 1).

Pre potreby závodu Slovalco a.s. v Žiari nad Hronom bol cez predmetné územie prepravovaný oxid hlinitý v množstve 301 150 t, čo predstavuje 16,9% prepraveného množstva. Oxid hlinitý je dovážaný na Slovensko z maďarského Devecseru, miesta, v blízkosti ktorého sa produkuje a zároveň ukladá odpad zo spracovania bauxitu. Štvrtou najčastejšie prepravovanou komoditou bola v roku 2013 nafta, ktorá predstavovala množstvom 152 300 t 8,5% podiel z celkového množstva prepraveného tovaru železnicami v predmetnom území. Prepravovaná bola z miesta ťažby a spracovania ropy v rumunskej Ploešti do Vlčian. Tu sa nafta skladuje v zásobníkoch pre čerpacie stanice. Ostatné komodity sa podieľali v roku 2013 na preprave predmetným územím 263 590 t (14,8%). V rámci tejto skupiny je potrebné vyzdvihnúť prepravu, ktorá súvisí s produkciou automobilov na Balkáne. Do tejto kategórie možno zaradiť prepravu oceľových zvitkov z Ostravy (ArcelorMittal, a.s.) do Bosny a Hercegoviny (VW Sarajevo), ako aj prepravu automobilov z Pitešti do Hamburgu.

Tab. 1: Preprava jednotlivých komodít cez Nitriansky samosprávny kraj za rok 2013 v tonách

Table 1: Transportation of certain commodities in Nitra Self-governing Region in 2013 in tonnes

tratóvý úsek	číslo trate	komodita	množstvo (t)
Dabrowa Gornicza (Poľsko) - Zenica (Bosna a Hercegovina)	130	uhlie, koks	250 059
Ostrava (Česká republika) - Budapešť (Maďarsko), (Rumunsko), (Bulharsko)	130	hnedé uhlie	211 447
Ploești (Rumunsko) - Vlčany (Slovensko)	134, 130	nafta	152 300
Litvínov (Česká republika) - Budapešť (Maďarsko)	130	smola	32 078
Lužianky (Slovensko) - Trieste (Taliansko)	141, 130	obilie	98 378
Šaľa (Slovensko) - Sajószentpéter (Maďarsko)	130	kyselina sírová, dusíkaté hnojivá	453 230

Litvínov (Česká republika) - Šaľa (Slovensko)	130	močovina, kyseliny	151 007
Ostrava (Česká republika) - Zenica (Bosna a Hercegovina)	130	oceľové zvitky, plechy	64 604
Pitesti (Rumunsko) - Hamburg (Nemecko)	130	automobily	31 123
Constanta (Rumunsko) - Hamburg (Nemecko)	130	stroje a zariadenia	15 301
Senec (Slovensko) - Strážske (Slovensko) trať č. 130	130	železný šrot	6 000
Komárno (Slovensko) - Budapešť (Maďarsko) trať č. 135	135	mangánová ruda	6 000
Spolu			1 782 783

Zdroj: <http://www.crw.sk>, upravil Dušan Mikuláš

Korec (1994) ako jedno z kritérií na typizáciu dopravy použil aj „vzťah dopravy k určitému územiu“. V zmysle zmienenej typizácie je možné konštatovať dominanciu tranzitnej dopravy s 921 868 t (51,7 %), vychádzajúca doprava dosiahla hodnotou s hodnotou 303 307 t podiel 17,0 %. Na vychádzajúcu dopravu pripadlo 557 608 t (31,3%).

V systéme nákladnej železničnej dopravy má rozhodujúci význam trať č. 130, po ktorej je realizovaná všetka preprava nákladov v NSK. Ostatné trate majú len marginálny význam a doprava na nich bezprostredne závisí od trate č.130.

Perspektívy nákladnej železničnej dopravy v NSK

Železničná doprava prechádza v súčasnosti rozvojovým trendom, ktorý je podporovaný aj Európskou úniou, ktorá podporuje prepravu nákladov po elektrifikovanej železnici najmä z jej najnižšieho dopadu na životné prostredie.

Budúcnosť nákladnej železničnej dopravy je u nás o niečo komplikovanejšia ako u prepravy osôb po železnici. Je to tým, že pokiaľ štát u súkromného osobného dopravcu vlakokilometre objednáva a dotuje, u nákladnej dopravy dotácie pre súkromných dopravcov štát neposkytuje. Štát dotuje len štátneho dopravcu, a tým je ZSSK Cargo Slovakia, a.s. (Výskumný ústav železníc SR, 2013). Nákladná železničná doprava v NSK bude v budúcnosti závisieť hlavne od hospodárskeho charakteru kraja, od množstva vyrobeného tovaru. Objem preprav v NSK v súčasnosti závisí hlavne od požiadaviek „veľkých hráčov“

v kraji, resp. v stredoeurópskom priestore (vzhľadom na trať č. 130, ktorá je súčasťou paneurópskeho dopravného koridoru č. 4), akými sú napr. Slovnaft a.s., ArcelorMittal a.s. Ostrava alebo Duslo Šaľa a.s., ako aj s budúcnosťou ťažby uhlia v Poľsku. Preprava týchto komodít bude závisieť v nemalej miere aj od stavu hospodárstva európskych štátov. V súvislosti s avizovaným príchodom automobilovej spoločnosti Jaguar Land Rover do Nitry je možné očakávať zvýšenie výkonov (nie len) nákladnej železničnej dopravy predovšetkým pri preprave hotových automobilov.

Záver

Preprava nákladov železnicou v NSK má v kontexte prepravy nákladov v rámci Slovenska len marginálny charakter s podielom 3,86 %. Celá preprava nákladov je v predmetnom území realizovaná prostredníctvom trate č. 130, čo zodpovedá vyššie uvedenému postaveniu tejto trate. Vzhľadom na európsky význam trate č. 130 je pochopiteľná dominancia tranzitnej dopravy. Z hľadiska komoditnej štruktúry je ťažiskovou komoditou preprava kyselín, hnojív a močoviny, čo súvisí s lokalizáciou podniku Duslo a.s. v predmetnom území. Ostatné komodity sú výsledkom priestorového rozmiestnenia výrobných aktivít a dodávateľských a odberateľských väzieb. Sú zastúpené palivami (uhlie, koks a nafta), rudami (mangánová ruda, oxid hlinitý). Prepravu hotových výrobkov reprezentujú automobily, resp. stroje a zariadenia.

Literatúra

- DUBCOVÁ, A. a kol. 2008. *Geografia Slovenska*. Nitra: UKF, 2008. 351 s. ISBN 978-80-8094-422-3.
- KOREC, P. 1994. *Humánna geografia I*. Bratislava : UK, 1994. 161 s. ISBN 80-223-0839-0.
- KUBÁČEK, J. a kol. 1999. *Dejiny železníc na území Slovenska*. Bratislava : ŽSR, 1999. 461 s. ISBN 978-80-968864-5-6.
- VÝSKUMNÝ ÚSTAV ŽELEZNÍC SLOVENSKEJ REPUBLIKY. 2014. www.crw.sk

CARGO RAILWAY TRANSPORT IN THE NITRA SELF-GOVERNING REGION

Summary

Cargo railway transport in the Nitra Self-governing region has in Slovakia only marginal character with 3,86 % as for the cargo transport. The whole cargo transport in the relevant region is realized via railway route no. 130. This refers to

the mentioned status of this route. Based on the European importance of the route no. 130 the dominance of transit transport is understandable. As for the commodity structure the main commodities transported are acids and manures, what is linked with localisation of company Duslo in the mentioned region. Other commodities are results of special distribution of production activities and supplier and buyer relationship. They are presented by different types of fuel (coal, coke and diesel fuel) and ore. Transport of products is represented by automobile and machines.

Mgr. Dušan Mikuláš

CENTRAL RAILWAYS, a.s.

Krivá 21, 040 01 Košice

E-mail: dusan.mikulas@crw.sk

Doc. RNDr. Alfred Krogmann, PhD.

Katedra geografie a regionálneho rozvoja FPV UKF v Nitre

Trieda A. Hlinku 1, 949 74 Nitra

E-mail: akrogmann@ukf.sk