

Príspevok je spracovaný s podporou projektu „Dobudovanie prototypu simulátora lodnej prevádzky“, ITMS kód projektu 26220220007, Žilinská univerzita v Žiline.



## ERDF – Európsky fond regionálneho rozvoja

„Podporujeme výskumné aktivity na Slovensku / Projekt je spolufinancovaný zo zdrojov EÚ“



# POTENCIÁL VYUŽITIA VODNEJ DOPRAVY V AUTOMOBILOVOM PRIEMYSLE

Martin Jurkovič <sup>1</sup>, Pavel Žarnay <sup>2</sup>

## Úvod

Slovensko sa stalo jedným z vedúcich výrobcov automobilov v strednej Európe, a to najmä vďaka prítomnosti troch svetových automobiliek: Volkswagen Slovakia, PSA Peugeot Citroën a Kia Motors Slovakia. Už v 90-tich rokoch, keď sa nemecká automobilová spoločnosť Volkswagen rozhodla investovať na Slovensko a vybudovala závod na výrobu automobilov pri Bratislave, Slovensko začalo budovať jednu z najdôležitejších svetových križovatiek v automobilovom priemysle. Odvtedy sa Volkswagen stal najväčším výrobným koncernom s vedúcim postavením vo vývoze.

Ďalší stimul pre rast automobilového priemyslu a rozvoja dodávateľského sektora na Slovensku podporil príchod automobiliek PSA Peugeot- Citroën z Francúzska a KIA Motors z Južnej Kórei. Obidve automobilky plánujú svoju plnú výrobu v počte 300 000 automobilov ročne. V roku 2010 však reálne opustilo brány francúzskej automobilky PSA 186 150 automobilov a závod KIA Motors 229 505 automobilov. Produkcia automobilky Volkswagen Bratislava sa zastavila na počte 144 510 automobilov.

Reštrukturalizácia priemyslu a rozvoj infraštruktúry sú faktormi, ktoré majú podporiť rast automobilového priemyslu na Slovensku. Výstavba diaľničnej siete je považovaná za prioritu súčasnej vlády, ktorá chce upútať zahraničných investorov, ktorí by priniesli potrebný kapitál slúžiaci na rozvoj infraštruktúry v krajine, hlavne dopravnej siete.

Slovensko je v súčasnosti 3. najväčší výrobca automobilov v strednej Európe. Automobilový priemysel mal obrovský dopad na rozvoj Slovenskej ekonomiky. Priemysel má značný potenciál, daný najmä vysokými výrobnými štandardmi a prístupom k obom trhom – západoeurópskemu ako aj východoeurópskemu.

V minulom roku automobilky na Slovensku vyrobili 562 tis. vozidiel, čo predstavuje medziročný nárast na úrovni 21 %. Minuloročné čísla jasne dokazujú fakt, že automobilový

<sup>1</sup> Ing. Martin Jurkovič, Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1 Žilina, email: [martin.jurkovic@fpedas.uniza.sk](mailto:martin.jurkovic@fpedas.uniza.sk)

<sup>2</sup> doc. Ing. Pavel Žarnay, CSc., Žilinská univerzita v Žiline, F PEDAS, Katedra vodnej dopravy, Univerzitná 1 Žilina, email: [pavel.zarnay@fpedas.uniza.sk](mailto:pavel.zarnay@fpedas.uniza.sk)

priemysel na Slovensku sa opäť nadýchol po dvojročných problémoch spôsobených celosvetovou recesiou. Slovensko obsadilo v roku 2010 prvé miesto v počte vyrobených automobilov na tisíc obyvateľov, keď s počtom 103,4 vozidiel predbehlo Českú republiku, kde na tisíc obyvateľov pripadá 101,5 automobilov.

Podiel automobilového priemyslu na priemysle Slovenskej republiky v roku 2010 predstavoval 37 %, keď zaznamenal oslabenie o 0,8 percentuálneho bodu v porovnaní s rokom 2009. Dovoz automobilov na Slovensko sa v roku 2010 v porovnaní s rokom 2009 oslabil o 21,5 %.

## **Poskytovatelia dopravných služieb vo vodnej doprave na Slovensku**

Slovenská plavby a prístavy (SPaP), ktorá vznikla v roku 1922 pod názvom „Československá plavebná akciová spoločnosť dunajská“, poskytuje počas svojej dlhoročnej histórie svojim zákazníkom služby v oblasti prepravy, prekládky, zasielateľstva, skladovania nákladu v prístavoch Bratislava a Komárno, ako aj v oblasti opráv a rekonštrukcie plavidiel.

SPaP so svojimi technologickými zariadeniami, vysoko kvalitnými službami a odbornými pracovníkmi zaujíma z geografického a logistického hľadiska významnú polohu v oblasti skladovania, prekládky a prepravy tovarov.

Lodná preprava vlastnou flotilou od prístavov Severného mora až po prístavy v delte Dunaja pri Čiernom mori sa realizuje krytými, resp. otvorenými plavidlami, tankermi, dunajskými nákladnými loďami a Ro-Ro plavidlami. Medzi hlavné prepravované komodity patria hromadné substráty ako železná ruda, koks, uhlie, poľnohospodársky a hnojivá. Okrem hromadných substrátov sú prepravované aj kusové tovary hutného priemyslu, nadrozmerné a nadgabaritné zásielky, obrábacie stroje, kontajnery a pod. Z tekutého nákladu má najväčší podiel na preprave preprava nafty.

Preprava automobilov na Slovensku je v súčasnosti minimálna aj keď SPaP má na ňu vytvorené podmienky. V prístave Bratislava je Ro-Ro poloha, ktorá sa však v súčasnosti na prepravu kolesovej a pásovej techniky využíva len v nepravidelnom režime. V minulosti SPaP realizovala Ro-Ro prepravy. Išlo o niekoľko skúšobných plavieb na relácii Bratislava – Viedeň. Pri týchto plavbách sa prepravovali návesy a išlo viac-menej o propagačné plavby. Okrem iného sa pri nich sledovali aj plavebné vlastnosti zostavy počas plavby. Iným nákladom, ktorý sa prepravoval o niečo častejšie boli kombajny. Išlo o prepravu starších kombajnov z Nemecka na Ukrajinu.

V súčasnosti SPaP využíva svoje Ro-Ro člny prevažne sezónne na prepravu ťažkých a nadrozmerných zásielok (cisterny, reaktory a pod.), ktoré možno naložiť horizontálnym spôsobom na plavidlo.

## **Lodná preprava osobných automobilov**

Prístav Bratislava vďaka spolupráci s VW Bratislava realizoval a zabezpečoval v rokoch 1996 – 1998 horizontálnu prekládku takmer 40 000 automobilov. Preprava sa realizovala na relácii Bratislava – Regensburg. Začiatkom celého prepravného reťazca bol zvoz automobilov z výrobného podniku VW v Devínskej Novej Vsi do Prístavu Bratislava. Samotný zvoz bol zabezpečovaný cestnými súpravami, ktoré naraz prepravili 6 automobilov. Automobily boli prekladané z cestnej súpravy priamou alebo nepriamou prekládkou v závislosti od

momentálnej dostupnosti Ro-Ro plavidla. Samotnú horizontálnu prekládku z odstavných plôch prístavu resp. z cestných súprav vykonávalo 6 až 8 vodičov – zamestnancov prístavu s normou obsluhy 380 až 400 automobilov za bežnú smenu. Tento počet zodpovedá kapacite dvoch štandardných trojpalubových Ro-Ro člnov. Samotnú remorkáž zabezpečovali plavidlá Bulharskej riečnej plavby.

Celý logistický proces od výrobného podniku VW Bratislava až po konečného predajcu v krajine, do ktorej boli automobily exportované organizovala spoločnosť Menke. Z toho vyplýva, že SPaP a. s. neprišla do styku s koncernom VW, ale komunikovala s firmou Menke.

Od marca 1998 však lodná preprava automobilov zo závodu VW Bratislava neexistuje. Dôvodom, pre ktoré bola preprava vozidiel VW po Dunaji zastavená je viac. Cena prepravy tam však nepatrí. Celý logistický reťazec, ktorý skĺbil cestnú, železničnú a vodnú dopravu zlyhal niekde inde. Koncern VW nebol spokojný s prepravným časom k zákazníkovi. Všetky osobné automobily, ktoré sa prepravovali plavidlami z Bratislavy boli tzv. „zákaznícke autá“ s časom dodania konečnému spotrebiteľovi do jedného mesiaca od zadania do výroby. Tento čas však dodržaný nebol.

## Záver

Potenciál využitia lodnej prepravy automobilov na Slovenskú je naozaj veľký. Geografické polozenie automobiliek SR vo vzťahu k diaľničnej, železničnej a vodnej ceste je strategické. Priama dostupnosť závodu Kia Motors pri Žiline a bezproblémové napojenie závodu PSA Peugeot Citroën na Vážsku vodnú cestu už predurčuje rieku Váh zastávať významnú úlohu pri exporte automobilov do celého sveta. Primárnym problémom využitia rieky Váh je stav jej splavnosti. V prípade dobudovania vodného diela Kolárovo a potrebných plavebných zariadení umožňujúcich obchodnú plavbu, ktoré by zabezpečili dostatočnú plavebnú hĺbku na prvom úseku Vážskej vodnej cesty sa môže reálne uvažovať s využitím rieky Váh na vývoz automobilov závozom PSA Peugeot Citroën. So splavnosťou Váhu po Žilinu a s využitím jeho potenciálu pre prepravu automobilov zo závodu Kia Motors pri Žiline sa v horizonte 20 rokov reálne počítat' nedá.

Zapojenie vodnej dopravy do logistických reťazcov automobiliek v rámci SR však nie je nereálne. Potenciál rieky Dunaj po otvorení transeurópskeho spojenia Rýn-Mohan-Dunaj vzrástol a s ním aj intenzita prepravy nákladu po Dunaji. Vybudovaním prieplavu Rýn-Mohan-Dunaj vzniklo riečne prepojenie európskeho kontinentu v smere sever – juh a západ – východ a umožnilo priame spojenie Slovenska s najväčšími svetovými prístavmi v Nemecku, Holandsku a Belgicku. Prostredníctvom týchto významných prístavov má Slovenská republika linkové spojenie do všetkých kútov sveta.

Reálne zapojenie vodnej dopravy do logistického procesu prepravy automobilov zo slovenských automobiliek je podmienené:

- zvýšením prepravnej kapacity plavidiel spoločnosti SPaP,
- nízkymi investičnými nárokmi na vybudovanie autoterminálu v Prístave Bratislava (resp. v Devínskej Novej Vsi v súvislosti s priamym napojením VW Bratislava na Dunaj cez rieku Morava),
- napojením PSA Peugeot Citroën na VVC pri Hlohovci,
- optimalizáciou logistického procesu s cieľom minimalizovať čas prepravy,
- ekonomickou úsporou prepravného procesu.

## Použitá literatúra

- [1] Interné dokumenty spoločnosti Slovenská plavba a prístavy, a. s. Bratislava.
- [2] Interné dokumenty KIA Motors Slovakia.
- [3] Interné dokumenty VW Slovakia, a. s.
- [4] Interné dokumenty spoločnosti Slovenská plavba a prístavy a. s., Bratislava.
- [5] ŽARNAY, P. Vodná doprava Slovenskej republiky 2002. In: Slovakia Transport – Almanach dopravy, LUXUR v spolupráci s MDPT SR Bratislava 2002, 44-53 s.  
HAVIAR, V.: *Analýza vodnej dopravy a rozvoja vodných ciest v SR*. In: Zborník z medzinárodnej konferencie XXV Plavebné dni 2009.
- [6] JURKOVIČ, M. – FILOVÁ, E. – ŽARNAY, P.: *The perspective of the Vah river route and its potential uses*. In: TRANSCOM 2011: 9-th European Conference of Young Research and Science Workers in Transport and Telecommunications: Žilina 27-29 June, 2011.