

*Informácia*

***Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej  
dopravy v oblasti Vážskej vodnej cesty***

Materiál sa predkladá:

na základe záveru PVM

číslo 3 zo dňa 23. 1. 2003

bod b.2 porady vedenia ministerstva

Materiál obsahuje:

1. Predkladací list
2. Návrh záverov rokovania
3. Predkladaciu správu
4. Informáciu

Predkladá:

Ing. Ján Kotuľa

štátny tajomník

Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií SR

**Predkladací list**  
materiálu pre Poradu vedenia ministerstva

Názov materiálu: Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej dopravy v oblasti Vážskej vodnej cesty

Materiál vypracoval:

Ing. Vladimír Haviar

Ing. Jozef Mička, CSc.

Riaditeľ odboru:

Ing. Vladimír Haviar

Na rokovaní bude referovať:

Na rokovanie prizvať:

Materiál sa predkladá:

na základe záveru PVM č. 3 zo dňa 23.1.2003, bod b.2

Materiál bol prerokovaný:

Bratislava, február 2003

- Návrh -

## ZÁVERY

### z rokovania Porady vedenia Ministerstva dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky

Minister dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky po prerokovaní informácie “Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej dopravy v oblasti Vážskej vodnej cesty”

A. berie na vedomie

predloženú informáciu “Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej dopravy v oblasti Vážskej vodnej cesty”

## Predkladacia správa

Vláda svojim uznesením číslo 469 z 21. júna 2000 schválila “Konceptiu rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky” (ďalej len “Konceptia”), ktorá stanovuje rozhodujúce zámery a ciele ďalšieho rozvoja vodnej dopravy, vodných ciest a dopravnej a prístavnej infraštruktúry.

Na základe bodu B.3 z vyššie citovaného uznesenia vlády porada vedenia ministerstva dňa 23.1.2003 prerokovala aktualizovanú Konceptiu o výkonovú a ekonomickú kvantifikáciu potrieb, ako aj finančných potrieb a zdrojov krytia rozvojových zámerov v štruktúre služieb vodnej dopravy pre cieľové horizonty koncepcie. Minister dopravy, pôšt a telekomunikácií súhlasil s predloženým materiálom a na základe všeobecnej rozpravy k predloženému materiálu uložil vypracovať Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej dopravy v oblasti Vážskej vodnej cesty, zameranej hlavne na investičné náklady, prepravné náklady, prepravné výkony a časové hľadisko a vo forme informácie ju predložiť porade vedenia ministerstva v termíne 24.2.2003.

Úloha z uznesenia vlády č. 469/2000 je uložená ako trvalá a to hlavne z pohľadu ekonomickej náročnosti daných zámerov pre Slovenskú republiku vrátane úzkej väzby na medzinárodnú sieť vnútrozemských vodných ciest a tým aj na zámery a potreby okolitých štátov, ktoré sú priamo na tieto vodné cesty napojené. Ide o Českú republiku, Rakúsku republiku, Poľskú republiku a Maďarskú republiku. Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (označená ako Dohoda AGN) s platnosťou pre Slovenskú republiku od roku 1999 a v roku 2001 prijatá Rotterdamská deklarácia aj za účasti Slovenskej republiky zdôrazňuje význam využívania vodných ciest v záujme rozširovania vodnej dopravy a jej celej dopravnej infraštruktúry vo väzbe na rozvoj jednotlivých oblastí a regiónov v Európskych štátoch pri rešpektovaní zásad ochrany životného prostredia. To si vyžaduje systematické vyhodnocovanie jednotlivých variantov riešenia ďalšieho splavenia našich tokov a využívania vodných ciest Slovenskej republiky na plavbu v úzkej súčinnosti s Ministerstvom pôdohospodárstva Slovenskej republiky, Ministerstvom životného prostredia Slovenskej republiky a príslušnými územnými orgánmi. Na Slovensku sa to týka hlavne budovania Vážskej vodnej cesty v úseku Komárno – Žilina s možnosťou prepojenia na Odru cez Českú republiku a spojenia Dunaja a južnej Moravy splavením rieky Morava.

## INFORMÁCIA

### Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej dopravy

#### v oblasti Vážskej vodnej cesty

Vodná doprava Slovenskej republiky je významnou a plnohodnotnou súčasťou dopravnej sústavy Slovenskej republiky. Zohráva dôležitú úlohu pri zefektívňovaní tovarovej výmeny, najmä v zahraničnom obchode pri prepravách hromadných, tekutých a kusových tovarov a zásielok. Hlavnými výhodami vodnej dopravy sú: nižšia energetická náročnosť, vyššia produktivita práce a menšie narušenie životného prostredia. Je ale podmienená splavnosťou tokov a stálosťou parametrov vodnej cesty.

Európska dohoda o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (Dohoda AGN) klasifikuje jednotlivé európske toky a na nich vyznačené vodné cesty do siedmych tried, z ktorých vodné cesty triedy I až III majú regionálny význam a vodné cesty triedy IV až VII majú medzinárodný význam, vrátane prístavov podľa priloženej tabuľky (príloha č.1). K tejto dohode Slovenská republika pristúpila na III. Pan-európskej konferencii ministrov dopravy v júni 1997 v Helsinkách.

Základom infraštruktúry vodnej dopravy Slovenskej republiky z hľadiska vodných ciest je Dunajská vodná cesta s medzinárodným režimom plavby a tromi verejnými prístavmi Bratislava, Komárno a Štúrovo. Slovenskej republiky sa dotýka 172 km dlhý úsek Dunaja medzi ústiami riek Morava a Ipeľ. Dunaj tvorí súčasne aj jeden z hlavných európskych dopravných koridorov s označením Koridor č. VII – Dunaj, v Dohode AGN označený ako E 80. Podľa tejto dohody je to vodná cesta triedy VIc v úseku ústie rieky Ipeľ – Kližská Nemá a triedy VIb v úseku Kližská Nemá – ústie rieky Morava, pričom úsek vodného diela Gabčíkovo vyhovuje parametrom triedy VII. Dunajská vodná cesta spolu s prieplyvným prepojením na Mohan a Rýn vytvára súvislú vodnú cestu dĺžku cca 4000 km. Táto transeurópska vodná magistrála celoročne splňa po celej svojej dĺžke požiadavky na triedu vodnej cesty Va a vyššiu. K prepojeniu Dunaj-Mohan-Rýn treba poznamenať, že Rýn je priamo napojený na rozvetvenú a integrovanú sieť západoeurópskych vodných ciest. Je vytvorené priame vodocestné prepojenie Švajčiarska, Francúzska a Luxemburska s rozvetvenou sieťou vodných ciest Nemecka, Holandska a Belgicka.

Vytvorením tohto priameho vodocestného spojenia sa zmenili niektoré významné tovarové prúdy a zlacnila sa preprava tovarov, čo sa premietlo aj do hospodárskej efektívnosti. Zmenou trasy pri prepravách zo zámoria do Slovenskej republiky z trasy vedúcej cez Hamburg, Dečín a Bratislavu na trasu Rotterdam – Bratislava sa dosiahlo vylúčenie prepravy po železnici na úseku Dečín-Bratislava, odstránila sa platba tranzitných poplatkov, znížilo nebezpečenstvo poškodenia alebo straty tovaru a vytvorila sa možnosť zapojiť do preprav tuzemské podnikateľské subjekty.

Najperspektívnejšou budúcou vodnou cestou Slovenskej republiky je Vážka vodná cesta, v Dohode AGN označená ako E 81 (príloha č.2). Bude to národná vodná cesta medzinárodného významu triedy Va v úseku Sereď - Žilina, resp. Vb v úseku Komárno - Sereď. V súčasnej dobe je plavba otvorená od 6.6.1998 na jej I. etape v úseku Komárno – Sereď za určitých špecifických podmienok (umelá regulácia hladiny prepúšťaním 400 m<sup>3</sup>/sec

cez vodné diela Kráľová nad Váhom a Selice na zavodenie úseku Komárno – Kolárovo z dôvodu nepostavenia tzv. dolného stupňa sústavy vodných diel na Dunaji Gabčíkovo-Nagymaros, ktorého vzduťie malo končiť v oblasti Kolárova). Prakticky to znamená umožnenie časovo obmedzenej plavby lodiam s ponorom 2,50 m minimálne 225 dní v roku. V budúcnosti sa po dosiahnutí splavnosti po Žilinu predpokladá jej ďalšie predĺženie na poľskú Odru cez Českú republiku kanálovým prepojením riek Kysuca a Olša. Vážka vodná cesta je národný projekt s medzinárodným významom. V širšej súvislosti je alternatívou prepojenia integrovanej siete európskych vodných ciest v smere Balt – Odra – Váh – Dunaj – Jadran. Je súčasťou transeurópskych dopravných koridorov č. V (úsek Komárno – Žilina) a č. VI (úsek Žilina – Odra).

Vážka vodná cesta od Komárna po Žilinu je v zásade projektovo pripravená a po zabezpečení potrebných finančných prostriedkov (príloha č.3) môže byť postupne realizovaná. Kanálové prepojenie Žilina – Odra s využitím riek Kysuca a Olša si vyžaduje zásadné nové riešenie, ktoré sa v súčasnosti nachádza iba v polohe študijno-rozborových prác. Je potrebné doriešiť projektové riešenie tohto úseku, aby sa vylúčili možné stretý záujmov diaľničnej a železničnej siete trasy Žilina – Čadca – Svrčinovec – Čierne, ktoré sú už pripravené na výstavbu, s trasou budúceho kanálového prepojenia.

Treba uviesť, že Vážka vodná cesta bude v celej svojej dĺžke od Komárna po Žilinu kanalizovaná a využije všetky už vybudované hydrotechnické stavby (tzv. vážska kaskáda). Jednotlivé, už vybudované vážske stupne a na nich umiestnené plavebné komory bude treba iba rekonštruovať, aby vyhoveli rozmerom lodných súprav stanoveným triedam tejto vodnej cesty Dohodou AGN, resp. vybaviť ich potrebnou technológiou.

Z hľadiska rozdelenia kompetencií v Slovenskej republike sa správa, údržba a výstavba vodných ciest sústredila do podnikov riadených rezortom Ministerstva pôdohospodárstva SR. V súčasnej dobe prebieha novelizácia právnej úpravy tak, aby táto kompetencia prešla do rezortu Ministerstva životného prostredia SR. Rieka a na nej vybudovaná vodná cesta neplní iba dopravnú funkciu. Rieka, ako taká, je významný krajínotvorný element vytvárajúci pracovné, dopravné, oddychové a iné možnosti. Jej správa a údržba musí smerovať aj do ochrany príľahlého územia pred nežiaducimi účinkami povodňových stavov. Preto výstavbu, resp. rekonštrukciu jednotlivých vážskych stupňov nemožno posudzovať iba z hľadiska dopravného využitia, ale aj napr. zabránenia vzniku povodní, vybudovania základov turizmu a pod., čím sa investičné náklady na jej realizáciu znížia.

Ekonomické údaje uvádzané v tejto informácii sme získali od projektanta Vážskej vodnej cesty fy. HYDROINVEST, spol. s r.o. Bratislava – Ing. Bereša, pracovníkov sekcie dráh a dopravy na dráhach tunajšieho ministerstva, ako aj z obchodného oddelenia Slovenskej plavby a prístavov, a.s., Bratislava a DUSLO a.s. Šaľa nad Váhom.

## 1. Investičné náklady:

Tabuľka č.1 Celkové investičné náklady Vážskej vodnej cesty

Vážska vodná cesta	Investičné náklady	Realizácia
I. etapa: Komárno – Sereď (bez VD Sereď)	1,494 mld. Sk	1998
II. etapa: Sereď – Púchov (s VD Sereď)	17,304 mld. Sk	2004
III. etapa: Púchov – Žilina	2,218 mld. Sk	2010
IV. etapa: Žilina – št. hranica ČR	12,419 mld. Sk	po r. 2025
Spolu:	33,435 mld. Sk	

Tabuľka č. 2 Investičné náklady na II. a III. etapu Vážskej vodnej cesty

Vážska vodná cesta	Investičné náklady	Realizácia
II. etapa: Sereď – Púchov	17,304 mld. Sk	2004
III. etapa: Púchov – Žilina	2,218 mld. Sk	2010
Spolu:	19,522 mld. Sk	

Tabuľka č. 3 Investičné náklady na modernizáciu trate Bratislava - Žilina

[v mil. Sk]

Úsek	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Spolu
Bratislava – Trnava, I. časť	1750	1634	-	-	-	-	-	3384
Bratislava – Trnava, II. časť	-	1200	1950	1360	-	-	-	4510
Trnava – Nové Mesto nad Váhom	-	-	1550	1850	2080	1657	-	7137
Nové Mesto nad Váhom - Púchov	-	-	-	-	1500	1500	2100	5100
Púchov – Žilina	-	-	-	-	-	800	1200	2000
Spolu:	1750	2834	3500	3210	3580	3957	3300	22131

Tabuľka č. 4 Porovnanie celkových investičných nákladov

[v mil. Sk]

Stavba	Investičné náklady
Vážka vodná cesta Komárno – Žilina	19 522
Modernizácia trate Bratislava – Žilina	22 131

Z porovnania vypočítaných investičných nákladov vodná cesta vychádza nákladovo priaznivejšie.

## 2. Prevádzkové náklady:

Z dostupnej projektovej dokumentácie vyplýva, že celkové prevádzkové náklady Vážskej vodnej cesty v úseku Komárno – Žilina dosiahnu výšku 188 mil. Sk/rok.

## 3. Porovnanie efektívnosti:

Porovnanie efektívnosti vodnej dopravy a železničnej dopravy v oblasti Vážskej vodnej cesty je možné posúdiť na reálnom príklade prepravy priemyselných hnojív z podniku DUSLO a.s. Šaľa. Táto spoločnosť prepravuje väčšinu svojich produktov určených na export železnicou do prístavu Bratislava, kde sa nakladajú na plavidlá a dopravujú vodnou dopravou ku konečnému odberateľovi. Po uvedení vodného diela Selice v r. 1998 do prevádzky a otvorení I. etapy Vážskej vodnej cesty, časť kontrahovaných objemov na vodnú dopravu predisponovali na reláciu Šaľa – odberateľ.

Podľa rozborovej štúdie DUSLO a.s. Šaľa z r. 1996 boli celkové náklady na prepravu priemyselných hnojív z areálu závodu do prístavu Bratislava po železnici, vrátane nakládky na plavidlo, prepočítané na jednotkovú cenu **271,- Sk/t**.

Po zahájení prepravy z prístaviska Šaľa vodnou dopravou podľa tej istej rozborovej štúdie vrátane nákladov na cestnú prepravu z areálu závodu do prístaviska, nakládky na plavidlo a prepravy loďou do Bratislavy náklade prepočítané na jednotkovú cenu klesli na hodnotu **220,- Sk/t**.

**Porovnaním týchto dvoch údajov vychádza vodná doprava približne o 20% cenovo výhodnejšia.** Vzhľadom k tomu, že sa jedná o relatívne krátku prepravnú vzdialenosť, ktorá je z ekonomického hľadiska pre vodnú dopravu najnevýhodnejšia, je oprávnený predpoklad ešte väčších finančných úspor na podstatne dlhších dopravných reláciách.

## Záver

Od prvopočiatku výstavby energetických zariadení na Váhu sa počítalo aj s ich dopravným využitím. Preto v súčasnosti Vážka vodná cesta nepredstavuje novonavrhanú dopravnú alternatívu. Vážka vodná cesta nemá vytvoriť konkurenciu železničnej, resp. cestnej doprave v smere sever - juh, ale má prirodzene doplniť dopravnú obsluhu regiónu hlavne na dlhé prepravné vzdialenosti, resp. doplniť možnosti dopravnej obsluhy jednotlivých regiónov.



Porovnaním priemernej prepravnej vzdialenosti železničnej, cestnej a vodnej dopravy zistíme, že je vo vodnej doprave najvyššia. Rovnako priaznivo vychádza pre vodnú dopravu porovnanie nákladovosti na jeden tonokilometer, ktorý je vo vodnej doprave najnižší.

Z prieskumu Výskumného ústavu dopravného Žilina z roku 2001 o prepravných požiadavkách na prepravu vodnou dopravou ekonomického potenciálu Považia vyplýva, že po dobudovaní Vážskej vodnej cesty by mohlo byť po tejto vodnej ceste prepravených cca 1,5 mil. ton ročne, čo je približne súčasný výkon verejného prístavu Bratislava.

Pri porovnaní výhodnosti zavedenia vodnej dopravy na Vážskej vodnej ceste so železničnou dopravou musíme vziať do úvahy skutočnosť, že Vážka vodná cesta síce končí v Komárne, ale loď s tovarom môže plynule pokračovať v plavbe po jedinom vodnom európskom dopravnom koridore č. VII – Dunaj a ním na integrovanú sieť európskych vodných ciest.

Porovnávať vodnú dopravu a železničnú dopravu len z hľadiska nákladov je zúžené a možno ho považovať len za jedno z kritérií, ktoré z hľadiska využitia súčasnej dopravnej kapacity železničnej dopravy na úseku Bratislava – Žilina je pre železničnú dopravu priaznivé.