

Chemické srdce Novák ukazuje, prečo je kľúčové zachovať systém jednotlivých vozňových zásielok

28.9.2026 - | Železničná spoločnosť Cargo Slovakia

Železnica a chemický priemysel v Novákoch sú prepojené už viac ako osemdesiat rokov. Budúcnosť systému jednotlivých vozňových zásielok však dnes závisí od schopnosti zastaviť trend klesajúcich objemov a rastúcich nákladov, ktorý postupne oslabuje konkurencieschopnosť železničnej dopravy.

Spoločnosť FORTISCHEM z Novák je jedným z kľúčových priemyselných podnikov na Slovensku, ktorého história je neoddeliteľne spojená so železničnou dopravou. Ako stabilný odberateľ a odosielateľ využívajúci systém jednotlivých vozňových zásielok (JVZ) v ZSSK CARGO dodnes dokazuje, že ekologická preprava po koľajniciach má pre strategický priemysel obrovský zmysel. Avšak železničná logistika v chemickom odvetví dnes čelí výzvam, ktoré si vyžadujú urgentnú systémovú pozornosť a podporu zo strany štátu.

Korene nováckej fabriky siahajú do roku 1940, kedy tu bola vybudovaná prvá elektrolýza. Postupne sa výroba rozširovala o karbid vápnika v roku 1952, monomér a PVC v roku 1960, či neskôr o okenné profily a špeciálnu organickú chémiu. Celý areál bol od svojho počiatku projektovaný s jasným zreteľom na koľajovú dopravu. Fabrika disponuje vlastnou rozsiahlou vlečkou s dĺžkou takmer 20 kilometrov.

„Fabrika ako taká bola historicky postavená na prepravu po železnici. Celá vnútropodniková logistika a sklady boli navrhované tak, aby sa z nich dalo nakladať priamo na železničné vagóny. Cesty medzi koľajami sú u nás také úzke, že sa tam nezriedka nezmestia ani dva kamióny vedľa seba, čo jasne dokazuje, ako veľmi fabrika už historicky preferovala železničnú prepravu,“ objasňuje Miroslav Moniak, manažér dopravnej logistiky v spoločnosti FORTISCHEM.

V časoch najväčšieho rozkvetu obsluhoval jediný celosieťový nákladný železničný prepravca na Slovensku vlečku šesť- až osemkrát za 24 hodín v nepretržitom režime. Ročne sa po koľajniciach prepravilo niekoľko stoviek tisíc ton surovín, najmä koksu, vápna a kamennej soli z Ukrajiny.

Podobne ako v iných odvetviach, aj v Novákoch nastal v novodobej histórii logistický zlom. Legislatívne obmedzenia Európskej únie viedli v roku 2018 k odstaveniu starej ekologicky nevyhovujúcej ortuťovej elektrolýzy a jej nahradeniu modernou membránovou technológiou. Táto technologická modernizácia však priniesla zmenu tovarových tokov. Hrubá kamenná soľ z Ukrajiny už pre membrány nebola použiteľná, a tak fabrika prešla na čistú vákuovú soľ zo zdrojov v rámci Európy.

Súčasne začala železničná doprava pri menších skupinách vozňov strácať konkurencieschopnosť z pohľadu flexibility, frekvencie obsluhy a dodacích lehôt. Výsledok? Objemy koksu, soli a vápna sa už pred viac ako desiatimi rokmi postupne presunuli zo železnice na cesty. Historický pomer prepravy sa tak z niekdajších 80 % po železnici a 20 % po ceste postupne preklopil do dnešných 30 % železničnej a 70 % cestnej prepravy. Obsluha vlečky sa zredukovala pre expedičné vozňové zásielky na tri dni v týždni, jedenkrát denne.

Napriek tomu zostáva železnica pre FORTISCHEM absolútne kľúčová pri expedícii hotových

výrobkov. Či už ide o tekuté elektrolyzné produkty (hydroxid sodný, kyselina chlorovodíková, chlórnan sodný, tekutý chlór) alebo o práškové karbidové zmesi. Niektoré tekuté chemické výrobky smerujú v ukrajinských cisternách previazaných na podvozkoch na bežný rozchod k partnerom na Ukrajinu, karbidové zmesi vyváža spoločnosť v moderných prachových vozňoch typu Uacns na veľké vzdialenosti do Nemecka, Rakúska, Belgicka či Francúzska. Väčšina odberateľov sú však priemyselné podniky z rôznych odvetví do okruhu približne 500 kilometrov zo Slovenska.

FORTISCHEM využíva pri expedícii vlastný aj prenajatý vozňový park s kapacitou približne 200 vozňov. Niekoľko desiatok z nich je prenájatých od lízingových spoločností, no firma vlastní aj svoje vozne - prevažne už staršie cisterny na špeciálne chemikálie. S nárastom prepráv práškových karbidových zmesí však napríklad v rokoch 2024-2025 zakúpila 20 nových vozňov typu Uacns a prenája si ďalšie. Keďže je tento typ výrobkov perspektívny, uvažuje sa aj tu o náraste flotily - ak sa podarí systém JVZ zachovať.

Prečo je systém jednotlivých vozňových zásielok pre FORTISCHEM taký zásadný? Dôvody sú čisto praktické a zákaznícky orientované.

„Pre expedíciu našich výrobkov je preprava jednotlivých vozňových zásielok logisticky kľúčová. Máme široké portfólio zákazníkov a len málokto z nich má také obrovské skladové kapacity a spotrebu, aby dokázal odobrať naraz celý ucelený vlak. Železnica nám umožňuje previezť väčšie množstvá ekologickejšie. Pre zákazníka je navyše obrovskou výhodou, že kým kamión musí vyložiť ihneď, železničný vozeň mu v podstate poskytuje dlhší časový priestor a slúži ako dočasný sklad,“ hovorí Miroslav Moniak.

Ak by systém JVZ skolaboval, alternatívou je už len úplný presun zostávajúcich objemov na preťažené cesty. Na nich by sa denne objavili stovky kamiónov s chemickými výrobkami, ktoré pri dnešnej nehodovosti sú veľkým rizikom tak pre životy a zdravie ľudí, ako aj pre prírodu v prípade rizika kontaminácie po nehode.

Vo FORTISCHEME uvažujú nad všetkými možnosťami - napríklad o zgrupovaní expedície do jedného uceleného vlaku za týždeň namiesto expedície skupín vozňov niekoľkokrát týždenne. To by ale úplne obrátilo podnik o flexibilitu. Obrátkovosť vozňov by sa drasticky znížila, zákazníci by buď nemohli využívať vozne ako dočasné sklady, alebo by nemuseli zvládnuť tak veľký objem vozňov pristavených naraz. Vynútilo by si to aj neúnosné investície do nákupu alebo prenájmu množstva nových cisterien.

Súčasný stav v segmente JVZ na Slovensku dosiahol kritický bod. Celý systém sa totiž zmieta v nebezpečnom začarovanom kruhu: čím viac prepráv odchádza kvôli jednoduchosti na cesty, tým menší objem zostáva železnici. Nižší objem znamená menej vypravených vlakov, menej pravidelných obslúh a stratu flexibility. Keďže fixné náklady železnice sa musia rozpočítať medzi menej vozňov, cena dopravy pre finálneho zákazníka každým rokom výrazne rastie. Vyššia cena a nižšia flexibilita následne vyhánajú ďalších zákazníkov na cesty.

Túto technologicky a nákladovo extrémne náročnú logistiku na Slovensku pritom ako jediný drží nad vodou národný dopravca ZSSK CARGO, keďže súkromní operátori o finančne nevýhodné jednotlivky nemajú záujem.

„Situácia začína byť kritická. Bez systémovej formy alebo schémy štátnej pomoci to do budúcnosti nevidím reálne. Náklady neustále rastú, železničný segment by potreboval celkový reštart. Doterajšie zľavy za využívanie železničnej cesty sú už len akýmsi minimálnym štandardom, a aj tie boli v posledných rokoch neustále ohrozené,“ upozorňuje Miroslav Moniak.

Podpora zo strany štátu preto nie je umelým dotovaním trhu, ale nevyhnutným systémovým krokom,

ako z tohto kruhu von. Podľa odborníkov sa pre štát črtajú dve strategické cesty:

Prechod na intermodálnu dopravu by však pre priemyselné podniky typu FORTISCHEM znamenal kompletnú a extrémne nákladnú transformáciu.

„Naša fabrika bola stavaná na klasické vozne. Využívanie kontajnerov by si vyžiadalo úplne nové manipulačné priestory, ťažkú prekládkovú techniku a zásah do celej infraštruktúry podniku. V dnešnej dobe, kedy kvôli globálnym konfliktom a výkyvom trhu nevieme veci plánovať na mesiace dopredu, sú to pre podnik finančne nepredstaviteľné investície. Bez systémovej pomoci štátu to jednoducho nie je realizovateľné,“ uzatvára Miroslav Moniak.

Príklad spoločnosti FORTISCHEM ukazuje, že systém jednotlivých vozňových zásielok zostáva pre časť slovenského priemyslu dôležitou súčasťou logistického reťazca. Budúcnosť tohto segmentu bude závisieť od schopnosti nájsť ekonomicky udržateľný model, ktorý zohľadní potreby priemyslu, dopravcov aj verejný záujem na presune nákladnej dopravy z ciest na železniciu.

<https://www.zscargo.sk/aktuality/chemicke-srdce-novak-ukazuje-preco-je-krucove-zachovat-system-je-dnotlivych-voznovych-zasielok>