

PROGNÓZA VÝVOJA VÝKONOV DOPRAVY V SR A BUDOVANIE INFRAŠTRUKTÚRY

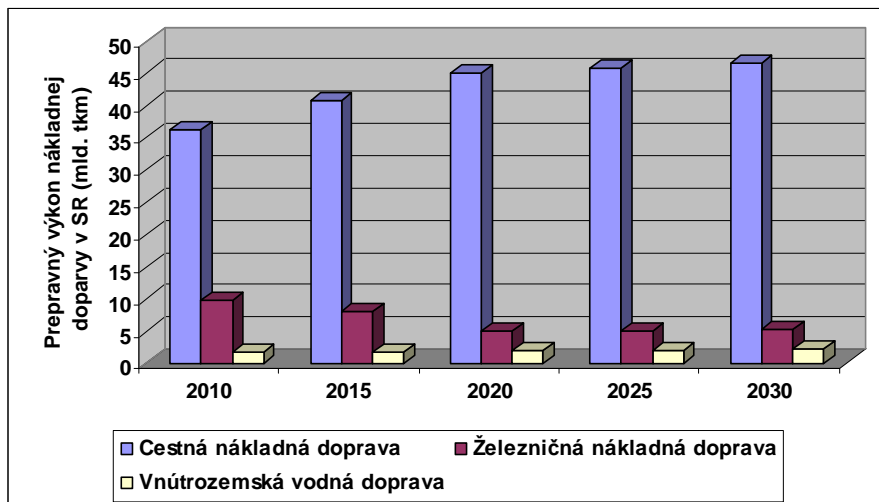
Miloš Poliak¹ - Vladimír Konečný²

Úvod

V súčasnom období sa SR pripravuje čerpať z fondov EÚ prostriedky na budovanie dopravnej infraštruktúry podľa Operačného programu Doprava 2007 – 2013, ktorý stanovuje okrem stratégie rozvoja verejnej osobnej dopravy aj stratégiu budovania dopravnej infraštruktúry. Cieľom tohto príspevku je poukázať na vývoj výkonov jednotlivých dopravných systémov a analyzovať finančné prostriedky určené na rozvoj infraštruktúry jednotlivých druhov dopravy, ktoré majú výrazný vplyv na ekonomiku SR.

Prognóza výkonov nákladnej dopravy v SR do roku 2030

Na základe súčasného vývoja prepravných výkonov v nákladnej doprave v SR sa aj v budúcnosti, na základe analýz spracovanej Európskou komisiou v roku 2006, očakáva ďalší rast výkonov cestnej nákladnej dopravy. Mierny nárast výkonov sa predpokladá aj u vnútrozemskej vodnej dopravy. Pokles výkonov železničnej nákladnej dopravy v minulosti má pokračovať aj v budúcich rokoch.



Zdroj: Spracovanie autorov na základe údajov: European Energy and Transport, Trends to 2030, Európska komisia 2006

Obr. 1 Prognóza vývoja prepravného výkonu nákladnej dopravy v SR (mld. tkm)

¹ Ing. Miloš Poliak, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, F-PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, tel.: 00 421 41 513 3531, e-mail: poliak@fpedas.uniza.sk

² Ing. Vladimír Konečný, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, F-PEDAS, Katedra cestnej a mestskej dopravy, Univerzitná 1, 010 26 Žilina, tel.: 00 421 41 513 3539, e-mail: konecny@fpedas.uniza.sk

Tab. 1 Prognóza vývoja prepravného výkonu nákladnej dopravy (mld. tkm) v SR pre jednotlivé druhy dopravy na roky 2010 až 2030

Druh dopravy	2010	2015	2020	2025	2030
Cestná nákladná doprava	36,3	40,7	44,9	45,8	46,6
Železničná nákladná doprava	9,7	8,1	5	5,1	5,3
Vnútrozemská vodná doprava	1,7	1,8	2	2	2,1

To znamená, že rozdiely medzi rozsahom výkonov cestnej a železničnej nákladnej dopravy sa smerom do budúcnosti neustále zvyšujú. Tab. 1 obsahuje prognózu prepravného výkonu nákladnej dopravy v podmienkach SR pre jednotlivé druhy dopravy do roku 2030, graficky je očakávaný vývoj výkonov znázornený na obr. 1.

Prepravný výkon cestnej nákladnej dopravy v podmienkach SR i v podmienkach EÚ má pri konfrontácii údajov z rokov 1995 a 2005 rastúci trend. V porovnaní rokov 1995 a 2005 došlo k nárastu prepravného výkonu v SR o 42 %, v krajinách EÚ 25 nárast predstavuje 38 %, v krajinách EÚ 15 ide o zvýšenie prepravného výkonu o takmer 32 %. Železničná nákladná doprava v podmienkach SR zaznamenala v roku 2005 vo vzťahu k výkonu z roku 1995 výrazný pokles, až o 31 %. V krajinách EÚ celkom zaznamenal tento druh dopravy za porovnávané obdobie rast výkonu, konkrétne v krajinách EÚ 15 o 18 %, v krajinách EÚ 25 o približne 9 %.

Do budúcnosti vzhľadom na rastúci dopyt po cestnej nákladnej doprave sa očakáva ďalší rast výkonov cestnej nákladnej dopravy v roku 2015 podiel na celkovom prepravnom výkone 80 % a v roku 2030 podiel až 86 %.

Za týmto tempom nárastu výkonov v cestnej nákladnej doprave výrazne zaostáva rast cestnej infraštruktúry v SR. Ide najmä o diaľničnú sieť, sieť rýchlostných komunikácií, obchvaty miest, ale aj budovanie parkovísk, strážených parkovísk určených pre nákladné automobily prepravujúce nebezpečný tovar resp. chýlostivý tovar, truck-centier a ďalšej potrebnej infraštruktúry.

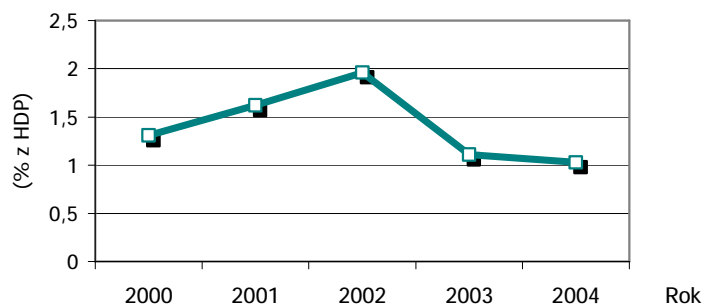
Z uvedeného vyplýva, že je potrebné v SR venovať výrazný dôraz výstavbe dopravnej infraštruktúry cestnej dopravy.

Analýza finančných nástrojov dopravnej infraštruktúry

Špecifickými znakmi budovania a modernizácie dopravnej infraštruktúry je dlhodobý časový úsek výstavby, dlhodobá návratnosť investičných prostriedkov a náročnosť vytvárania finančných zdrojov a preto sa realizácia podľa Operačného programu Doprava 2007 – 2013 bude opierať o viaczdrojové financovanie dopravnej infraštruktúry medzi ktoré patria:

- verejné prostriedky, ktoré tvoria prevody výnosov z dane z motorových vozidiel, prevody podielu z výnosu spotrebnej dane z minerálnych olejov,
- prostriedky vytvorené koncesným systémom, ktoré tvoria prevody výnosov z poplatkov za používanie existujúcej infraštruktúry (dopravnej cesty),
- súkromné prostriedky podľa modelu PPP – Partnerstvo verejného a súkromného kapitálu za účelom dodania projektu alebo služby, ktoré sú tradične poskytované verejným sektorom,
- ostatné zdroje, medzi ktoré možno zahrnúť príspevky EÚ, poskytované prostredníctvom podporných fondov, bankové úvery, štátne dlhopisy,
- zdroje poskytované účelovo štátom zo štátneho rozpočtu.

Modernizácia a rozvoj dopravnej infraštruktúry je rozsiahlou, finančne i technicky mimoriadne náročnou cestou. Z dôvodu vysokej finančnej náročnosti modernizácie a rozvoja dopravnej infraštruktúry je potrebné zabezpečiť optimálne vytváranie zdrojov a ich efektívne využívanie. Jednou z možností ako získať potrebné finančné prostriedky na rozvoj dopravnej infraštruktúry sú v podmienkach SR aj zdroje z fondov EÚ.



Zdroj: Operačný program Doprava 2007 - 2013

Obr. 2 Podiel investícií do dopravnej infraštruktúry SR vo vzťahu k HDP

Investičné výdavky do dopravnej infraštruktúry (okrem výdavkov do miestnych komunikácií) v roku 2004 tvorili 1,047 % z HDP SR. Podľa odporúčania EK a podľa úrovne výdavkov vynaložených na dopravnú infraštruktúru vo vyspelých krajinách EÚ, by však pre štáty s podobne nedobudovanou a zanedbanou sieťou ako má SR, bolo žiaduce ročne vyčleniť na výstavbu a modernizáciu dopravnej infraštruktúry približne 2 – 2,5 % HDP. Obr. 2 znázorňuje podiel investícií do dopravnej infraštruktúry SR vo vzťahu k HDP v rokoch 2000 až 2004.

Z celkových finančných prostriedkov alokovaných do dopravnej infraštruktúry bolo v priebehu rokov 2000 až 2004 investovaných do infraštruktúry železničnej dopravy 34,9 %, resp. do infraštruktúry cestnej dopravy 62 % (tab. 2).

Tab. 2 Investície do dopravnej infraštruktúry SR

Rok	Spolu	Železničná doprava	Cestná doprava	Vodná doprava	Letecká doprava	Intermodálna preprava	MHD
		konvenčné železničné trate	diaľnice a cesty I. - III. triedy	vodné cesty a prístavy	letiská	terminály	dopravné cesty dopravných systémov
(mil. Sk)							
2000	12 318	2 270	9 680	49	152	0	167
2001	16 525	7 306	8 718	31	174	60	177
2002	21 739	10 269	11 120	29	131	0	191
2003	13 486	3 761	9 253	33	230	0	209
2004	13 907	3 629	9 611	50	455	0	162

Zdroj: VÚD, a. s.

Diaľnice a rýchlostné cesty

Financovanie diaľnic a rýchlostných ciest sa uskutočňuje z príjmov NDS, a.s., ktorej hlavným účelom založenia bola možnosť financovania výstavby diaľnic z úverových zdrojov. Kapacita komerčných úverov Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. bola v rokoch 2005 – 2006 vyčerpaná na najbližšie 3 roky, čím ťažisko financovania navrhovaného programu diaľnic a rýchlostných ciest zostáva na štátnom rozpočte spolu s využitím nových príjmov NDS (mýto, nový úver) a iných foriem financovania výstavby (PPP).

V tab. 3 sú uvedené očakávané príjmy NDS, a.s. z poplatkov za používanie cestnej infraštruktúry. Pre financovanie programu na programové obdobie rokov 2007 – 2013 sa na spolufinancovanie z fondov EÚ pripravujú projekty v súlade s Operačným programom

Doprava 2007 – 2013 z kohézneho fondu na stavby a Európskeho fondu regionálneho rozvoja.

NDS tiež zabezpečuje prípravu prvého pilotného PPP projektu na výstavbu a prevádzkovanie 29,5 kilometrov dlhého úseku diaľnice D1 Lietavská Lúčka – Turany, ktorého súčasťou je 7,5 km dlhý diaľničný tunel.

Tab. 3 Očakávaný vývoj príjmov Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (v mld. Sk)

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Nálepky	2,375	2,500	1,252	1,433	1,491	1,704	-
Mýto	-	-	5,066	5,729	6,023	6,681	13,446
Iné	0,310	0,326	0,342	0,358	0,374	0,400	0,450
Celkom	2,685	2,826	6,642	7,52	7,888	8,785	13,896

Zdroj: MDPT SR – Program prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010

Cesty I. – III. triedy

Od roku 2009 sa predpokladá zavedenie elektornického výberu mýta približne na 600 km ciest I. triedy, pričom podľa platnej legislatívy príjmy z výberu mýta budú príjmami NDS, a.s. Finančné krytie výstavby ciest I. triedy sa predpokladá podľa Operačného programu Doprava na roky 2007 – 2013 z Európskeho fondu regionálneho rozvoja a štátneho rozpočtu.

Železničná infraštruktúra

Rozvoj železničnej infraštruktúry v budúcom období sa podľa Programu rozvoja železničných ciest do roku 2010 a návrh financovania investičných akcií predpokladá zo:

- štátneho rozpočtu,
- úverov so štátnou zárukou,
- úverov komerčných bánk,
- vlastných zdrojov,
- fondov EÚ.

Vodná infraštruktúra

Dobudovanie plnosplavnosti dunajskej vodnej cesty, vzhľadom na jej medzinárodný charakter a zainteresovanosť všetkých pobrežných štátov, musí byť zabezpečená dvoj- a viacstrannými medzinárodnými dohodami v súlade s odporúčaniami Dunajskej komisie. Súčasťou týchto dohôd bude aj predpokladaný spôsob financovania jednotlivých úsekov s určením podielu jednotlivým zmluvným stranám.

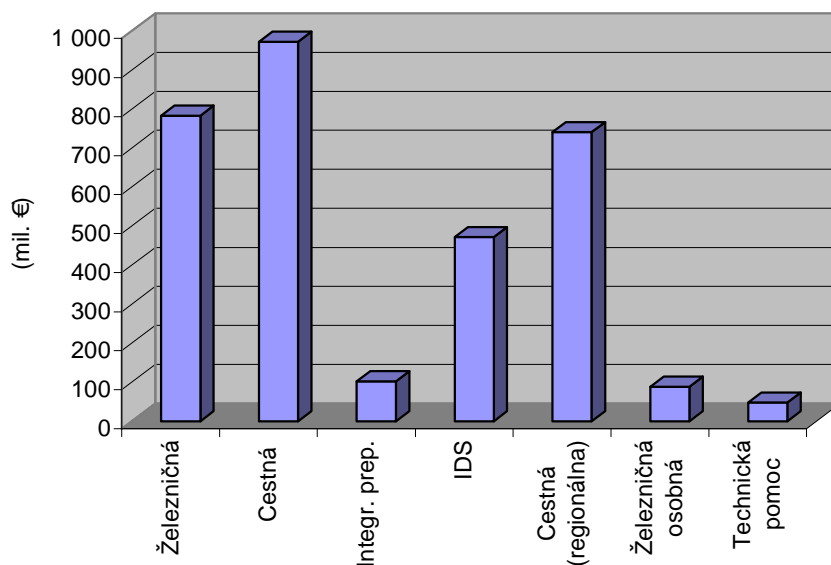
Možnosti financovania dopravnej infraštruktúry z fondov EÚ

Podľa Operačného programu – Doprava 2007 – 2013 financovanie cieľa stanoveného inštitucionálnym rámcom bude dosiahnuté prostredníctvom realizácie stratégie definovaných prioritných osí:

- na úrovni Kohézneho fondu (2 329 495 498 €):
 - Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra – 33,6 % prostriedkov,
 - Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T) – 41,7 % prostriedkov,
 - Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy – 4,4 % prostriedkov,
 - Prioritná os 4 – Infraštruktúra integrovaných dopravných systémov – 20,3 % prostriedkov
- na úrovni Európskeho fondu regionálneho rozvoja (877 409 097 €):
 - Prioritná os 5 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy) – 84,4 % prostriedkov,

- Prioritná os 6 – Železničná verejná osobná doprava – 10,1 % prostriedkov,
- Prioritná os 7 – Technická pomoc – 5,5 % prostriedkov.

Na základe uvedenej analýzy je možné v nasledujúcom období čerpať z fondov EÚ prostriedky vo výške uvedenej na obr. 3.



Obr. 3 Prostriedky z fondov EÚ pre oblasť dopravy v SR

Potreba budovania dopravnej infraštruktúry

Vzhľadom na možnosti čerpania prostriedkov z fondov EÚ a nutnosti budovať dopravnú infraštruktúru, prevažne cestnú z dôvodu výrazného nárastu jej výkonov, je potrebné sa prioritne venovať jej výstavbe. Na potrebu podpory budovania infraštruktúry poukazuje aj skutočnosť, že dopravná infraštruktúra má pozitívny vplyv na hospodársky vývoj SR. Pri posúdení vplyvu výstavby infraštruktúr na ekonomiku SR prostredníctvom matematickej metódy najmenších štvorcov. Pri tejto metóde koeficient korelácie nadobúda hodnoty z intervalu [-1; 1], pričom kladné hodnoty koeficienta vyjadrujú priamu závislosť, v prípade, že koeficient korelácie nadobúda záporné hodnoty ide o nepriamu závislosť. Pri hodnotách z intervalu [-1; -0,5] a [0,5; 1] hovoríme o veľmi silnej závislosti sledovaných veličín, to znamená sledované veličiny sa podstatne ovplyvňujú. Hodnoty koeficienta blížiacie sa k 0 vyjadrujú skutočnosť, že ukazovatele sa neovplyvňujú alebo ovplyvňujú iba slabo.

Tab. 4 Koeficienty korelácie vplyvu infraštruktúry na ekonomiku

Ukazovatele	Priame zahraničné investície	Priame mzdy	Miera nezamestnanosti
Hustota diaľnic a ciest pre motorové vozidlá	0,905	0,872	-0,78
Hustota cestnej siete	0,123	0,191	-0,537
Hustota železničných tratí	0,685	0,816	-0,285
Hustota vodných ciest	0,469	0,455	-0,547

Zdroj: vlastné výpočty autorov

Výsledky aplikácie uvedenej metodiky pri posudzovaní vplyvu infraštruktúry na ekonomiku sú uvedené v tab. 4. Z hodnôt koeficientov korelácie vyplývajú nasledujúce závery:

- priame zahraničné investície sú veľmi silne ovplyvnené existenciou kvalitnej cestnej infraštruktúry (hustota diaľnic a ciest pre motorové vozidlá vo vzťahu k priamym zahraničným investíciám nadobúda koeficient korelácie hodnotu 0,905),
- regionálna cestná sieť a cestná sieť nižšej triedy má veľmi slabý vplyv na priame zahraničné investície a priame mzdy,
- s narastajúcou hustotou cestnej siete dochádza k vyšším možnostiam cestovania za prácou, čo má pozitívny vplyv pri poklese počtu nezamestnaných osôb,
- železničná infraštruktúra má výrazne nižší vplyv na priame zahraničné investície pri porovnaní s hustotou diaľničnej siete,
- hustota vodných ciest má nevýrazný vplyv na priame zahraničné investície a priame mzdy,
- narastajúci podiel kvalitnej cestnej a železničnej infraštruktúry má pozitívny vplyv na rast priamych miezd,
- s rozširovaním kvalitnej cestnej siete dochádza k poklesu nezamestnanosti (koeficient korelácie -0,78).

Záver

Na závere je potrebné uviesť, že okrem budovania kvalitnej infraštruktúry pre zvládnutie zvyšujúcich sa prepravných výkonov cestnej dopravy je potrebné aj prostredníctvom inteligentných dopravných systémov a vzdelávaním vodičov cestnej nákladnej dopravy eliminovať nepriaznivé dopady zvyšovania výkonov cestnej nákladnej dopravy na bezpečnosť cestnej premávky a životné prostredie. Tiež je potrebné venovať pozornosť budovaniu kontrolného systému cestnej nákladnej dopravy (váženie vozidiel, kontrola technického stavu a upevnenia nákladu, plnenie požiadaviek Dohody ADR na prepravu nebezpečného nákladu atď.) až po výstavbu multifunkčných kontrolných stanovišť pri frekventovaných pozemných komunikáciách.

Literatúra

- [1] Operačný program Doprava 2007 – 2013
- [2] Návrhu programu prípravy a výstavby diaľnic a rýchlostných ciest na roky 2007 – 2010
- [3] Návrhu programu prípravy a výstavby siete ciest I. triedy na rok 2007 – 2010
- [4] Konceptia rozvoja vodnej dopravy Slovenskej republiky