

POZÍCIA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY NA SLOVENSKU – STAGNÁCIA ALEBO ÚPADOK¹?

Marcel Horňák

Úvod

V roku 1992 bol v nadväznosti na podpis Zmluvy o Európskej únii (EÚ) v Maastrichte vypracovaný dokument, ktorý je známy ako Biela kniha o budúcom rozvoji spoločnej dopravnej politiky. Hlavným princípom tohto dokumentu bola liberalizácia dopravného trhu európskych spoločenstiev. V priebehu uplynulého desaťročia bol tento cieľ, s výnimkou železničnej dopravy, vo všeobecnosti dosiahnutý. Toto konštatovanie priniesla nová Biela kniha o spoločnej európskej dopravnej politike do roku 2010, ktorá bola schválená v septembri 2001.

Uplatňovanie nových kritérií v súlade s Bielou knihou z roku 1992 a presadzovanie spoločnej dopravnej politiky prinieslo pokles cien, v kombinácii s vyššou úrovňou kvality služieb a širokými možnosťami voľby, ďalej rozvoj moderných interoperabilných techník, rozvoj transeurópskej siete vysokorýchlostných železníc, ako aj program satelitnej navigácie. Liberalizácia na trhu cestnej dopravy priniesla lepšie efektívnejšie využitie kamiónovej prepravy a rozvoj leteckej dopravy za uplynulé desaťročie dokonca predstihol ekonomický rozvoj krajín západnej Európy.

Napriek tomu pretrvávajú deformácie vyplývajúce z nedostatočnej harmonizácie spoločnej dopravnej politiky, čo má viacero následkov, z ktorých najväčším je nevyvážený rozvoj rôznych druhov dopravy. Vďaka tomu na prelome tisícročí cestná doprava a krátka námorná preprava v európskom spoločenstve zaujímali spolu vyše 80%-ný podiel na trhu nákladnej prepravy, v porovnaní s 8% pripadajúcimi na železničnú dopravu a 4% na vnútrozemskú vodnú prepravu. Medzinárodné nákladné vlaky v Európe stále dosahujú priemernú rýchlosť len 18 km/hod. Dominantný podiel cestnej prepravy je ešte zreteľnejší v oblasti prepravy osôb, kde cestná doprava dosahuje podiel takmer 80%, kým železničná len 6% a letecká len 5 %.

Nová Biela kniha z roku 2001 upozorňuje na potrebu vytvorenia rovnováhy medzi druhmi dopravy pomocou investičnej politiky v oblasti infraštruktúry železničnej, vnútrozemskej vodnej a príbrežnej námornej dopravy a intermodálnych činností, pričom jedným z kľúčových prvkov európskej dopravnej politiky v súčasnom období ostáva renesancia železničnej dopravy, ako vhodnej alternatívy k cestnej, ale i k leteckej doprave. Všetky uvedené skutočnosti vo vývoji dopravy všeobecne boli podnetom pre rozsiahle hodnotenia nasmerované k zastaveniu úpadku železničnej dopravy. Okrem ekonomických dôsledkov tohto vývoja sa poukazuje i na jeho negatívny dopad na životné prostredie.

Je zjavné, že hlavným legislatívnym i ekonomickým motorom vývoja európskeho dopravného systému je v súčasnosti EU. Ekonomický potenciál tohto zoskupenia ďaleko presahuje svoje vlastné hranice a EU sa stala koordinátorom rozvoja európskej dopravnej siete. Táto jej úloha je umocnená prístupím 10 nových krajín do EÚ a snahou ďalších európskych krajín o integráciu do jej štruktúr.

¹ Táto práca bola podporovaná Agentúrou na podporu výskumu a vývoja na základe Zmluvy č. APVT-20-016704.

Ako vyplýva z hodnotenia viacerých autorov (B. Trávníček 1999, S. Koziarski 1999, T. Tiner 2003, M. Horňák 2004, J. Wendt 2004 a ďalší), úloha železníc ostáva potvrdená ich významným postavením v štruktúre pan-európskych dopravných koridorov aj v strednej a východnej Európe, kde je modernizácii medzinárodných železničných magistral a myšlienke rozvoja vysokorýchlostných železničných tratí venovaná zvláštna pozornosť. J. Völker (1995), ale i ďalší autori pripomínajú, že železničná doprava by mala ostať nosným systémom v osobnej preprave v regiónoch, ako i medzi veľkými mestskými centrami a ich zázemím.

Aká je teda pozícia železničnej dopravy v dopravnom systéme Slovenska? Nachádza európska dopravná politika odraz v prerozdelení objemu investícií do modernizácie slovenských železničných ciest? Prichádza k stabilizácii prepravných výkonov železníc v porovnaní s ostatnými druhmi dopravy? Odpovede na uvedené otázky sa pokúsime sformulovať v nasledujúcich úvahách.

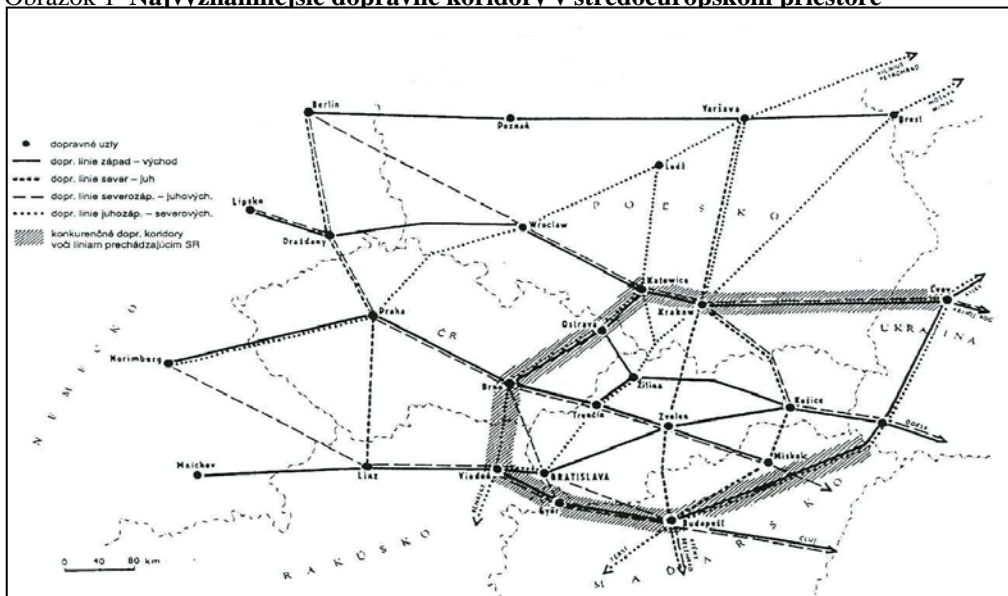
Tranzitná poloha Slovenska – zhodnotenie reálnych možností

V koncepcii multimodálnych koridorov schválených v rokoch 1994 a 1997 na Kréte a v Helsinkách sa teritória Slovenskej republiky priamo týkajú nasledovné 4 koridory:

- koridor IV (Berlin/Nürnberg – Praha – Budapešť – Constanta/Thessaloniki/Istanbul),
- koridor VA (*Trieste – Ljubljana – Budapešť/Bratislava – Uzgorod – Lviv*),
- koridor VI (Gdaňsk – Warszawa – Žilina),
- koridor VII (Dunaj).

V priestore Bratislavy prichádza pritom k stretu koridorov IV, VA a VII. Na tomto mieste sa ukazuje výhoda krajín strednej Európy, ktorých geografická poloha môže priniesť značný ekonomický profit z tranzitnej prepravy. J. Buček (1994) poukazuje na význam polohy Slovenska v strednej Európe, na druhej strane však upozorňuje, že z hľadiska vedenia tranzitných trás existuje v tomto priestore reálna konkurencia (obr. 1). Reliéfne pomery i kvalitnejšia infraštruktúra susedných krajín môžu na trhu v tranzitnej preprave cez priestor centrálnej Európy Slovensko značne znevýhodniť. Komplikovaný reliéf Karpát vyvoláva vysoké investičné vstupy do modernizácie dopravnej infraštruktúry (vrátane železničnej). Nákladovosť modernizácie železníc v trasách koridorov na území stredného Slovenska je dôvodom, prečo sa v úseku Púchov – Žilina – Poprad – Košice (v trase koridoru Va) ani po modernizácii neuvažuje o rýchlostiach 160 km/hod, ale maximálne 120 km/hod, výnimočne 140 km/hod a v úseku Žilina – Čadca – štátna hranica s Poľskom (trasa koridoru VI) s maximálnou rýchlosťou len 100–120 km/hod (tabuľka 1). Ďalšou nevýhodou Slovenska v konkurenčnom priestore strednej Európy je pomalý postup rekonštrukčných prác na slovenských úsekoch tranzitných železničných koridorov, ktoré po roku 2000 značne zaostávali za tempom rekonštrukcie v susedných krajinách V4 (pre parametre prepravnej rýchlosti 160 km/hod bol na Slovensku ku koncu roka 2006 vrátane staničných úsekov zrekonštruovaný len úsek Bratislava – Trnava v dĺžke cca 40 km).

Obrázok 1 Najvýznamnejšie dopravné koridory v stredoeurópskom priestore



Prameň: J. Buček (1994)

Tabuľka 1 Modernizácia železničných koridorov na území SR

Traťový úsek	Dĺžka úseku (km)	Predpokladaný objem investícií (v mil. Sk)	Max. traťová rýchlosť po rekonštrukcii (km/h)	Súčasná max. traťová rýchlosť (km/h)	Predpokladaný termín realizácie
koridor IV					
št. hran. Kúty - Malacky	32,6	2878	160	80 - 140	do r. 2006
Malacky - Devínska Nová Ves	24,5	3635	160	120	do r. 2006
Dev. Nová Ves - Bratislava Hl. st.	18	???	120	120	do r. 2006
Bratislava Hl. st. - Galanta	44	3226	160	80 - 140	do r. 2006
Galanta – Nové Zámky	41,3	4867	160	120	do r. 2006
Nové Zámky - Štúrovo št. hran.	59,6	5164	160	120	po r. 2006
koridor Va					
Bratislava Rača - Trnava	41,7	7894	160	120	do r. 2006
Trnava - Nové Mesto n. V.	55	7137	160	120	do r. 2006
Nové Mesto n. V. - Púchov	57,5	7608	160	140	do r. 2006
Púchov – Žilina	45	3804	120	120	do r. 2006
Žilina – Košice	242	21177	120 - 140	40 - 100	po r. 2006
Košice – Čierna n. Tisou	95	12085	160	100	po r. 2006
koridor VI					
Žilina – Čadca	31	1024	120	100	do r. 2006
Čadca – Skalité št. hran.	21	2710	100	60	do r. 2006

Prameň: Program rozvoja železničných ciest do roku 2010

Z hľadiska prerozdelenia výšky investícií do jednotlivých oblastí dopravy na Slovensku za uplynulé obdobie jednoznačne dominuje cestná infraštruktúra (tabuľka 2), čo na jednej strane nezodpovedá proklamovanej stratégii podpory rozvoja železníc v programových vyhláseniach vlády SR, na druhej strane však kopíruje relatívne nízky význam železníc na trhu osobnej i nákladnej dopravy v krajine. Výška investícií do dopravnej infraštruktúry je vo všeobecnosti na Slovensku pomerne nízka, keďže dosahuje v priemere iba 1,5% z HDP, kým vo vyspelejších krajinách Európskej únie investujú do rozvoja dopravných sietí priemerne 2% HDP.

Tabuľka 2 Investičné výdavky do dopravnej infraštruktúry na území Slovenska (v mil. Sk)

Druh infraštruktúry	1995	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Vnútrozem. vodné cesty	832	379	152	49	31	29	27	43	36
Letecká	166	213	216	152	174	131	230	455	995
MHD	233	191	54	167	177	191	209	162	162
Železničná	1668	2522	1638	2330	7366	10269	3644	3616	6212
Cestná	2069	11833	8974	9680	8718	9191	9253	9611	14558
Celkom	4968	15138	11034	12378	16466	19811	13363	13887	21963

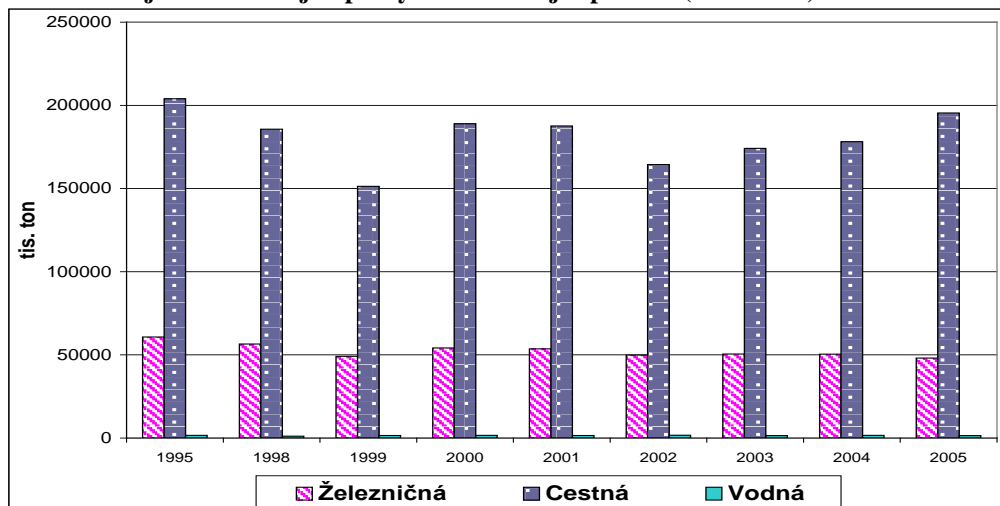
Prameň: Vývoj v doprave, poštách a telekomunikáciách SR 2005

Využitie výhod tranzitnej polohy sa črtá najmä v oblasti nákladnej železničnej dopravy. V tomto smere je zaujímavé porovnanie cenovej úrovne poplatkov za použitie železničnej dopravnej cesty v režime medzinárodnej železničnej dopravy medzi Slovenskom a susednými krajinami. Podľa údajov z dokumentu nazvaného „Strategický plán ŽS CARGO Slovakia, a.s. pre obdobie 2005-2007 s výhľadom do roku 2010“ sú poplatky za používanie dopravnej cesty v nákladnej doprave na Slovensku neúmerne vysoké, dosahujúce úroveň 7,6 EUR/vlkm, kým v susedných krajinách poplatok za používanie železničnej dopravnej cesty v nákladnej doprave podstatne nižší (Poľsko 5,8, Česká republika 5, Rakúsko 3,5 a Maďarsko 1,5 EUR/vlkm). Vysoké poplatky za používanie železníc na Slovensku súvisia s vyššou nákladovosťou prevádzky a údržby tratí, na druhej strane ale výrazne znižujú konkurencieschopnosť Slovenskej republiky v atraktivnosti pre tranzitnú železničnú prepravu v priestore strednej Európy.

Vývoj na trhu nákladnej dopravy na území Slovenska

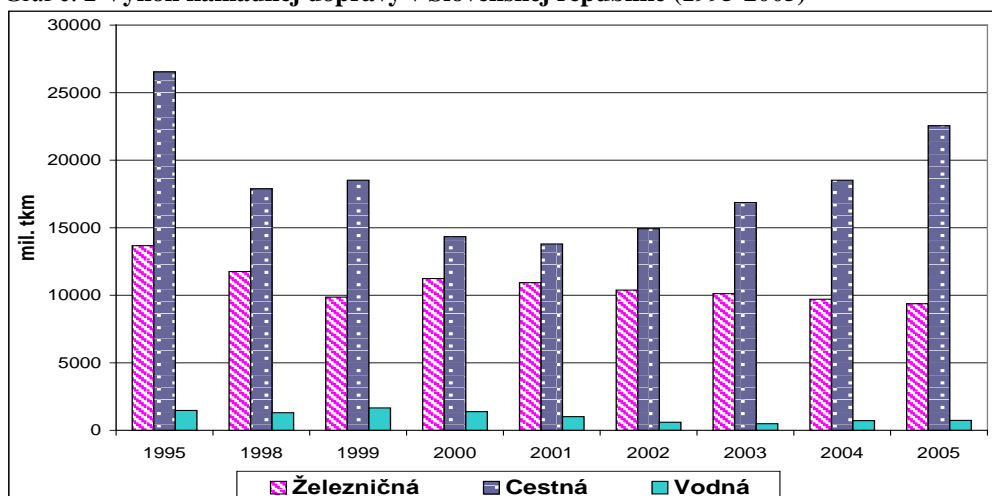
Vývoj podielu jednotlivých druhov nákladnej dopravy v Slovenskej republike na preprave tovarov naznačuje stagnáciu objemu prepráv po železnici od konca 90. rokov minulého storočia (graf č. 1). Po roku 2002 sledujeme opätovný nárast nákladnej dopravy, čo súvisí s postupným ozdravovaním ekonomiky, rastom priemyselnej produkcie a nárastom HDP. Trend rastu sa však prejavil len v cestnej nákladnej doprave, v dôsledku čoho relatívny význam prepravy po železniciach neustále klesá. Ak berieme do úvahy výkony v nákladnej doprave, podiel železníc je o niečo vyšší, čo súvisí s ich významom v preprave na veľké vzdialenosti. Avšak podiel železníc v posledných rokoch výrazne klesá i v tomto ukazovateli (graf č. 2), pri výraznom náraste diaľkovej kamiónovej prepravy. V tejto súvislosti je zaujímavé uviesť vývoj priemernej prepravnej vzdialenosti, ktorá sa v železničnej nákladnej doprave v roku 1990 pohybovala okolo 198 km a v roku 2004 sa pohybovala na úrovni 192 km. Vo verejnej cestnej nákladnej doprave bol v tom istom období zaznamenaný výrazný nárast, z 50 km v roku 1990 na 226 km v roku 2004 (Ročenka dopravy 1996, 2005).

Graf č. 1 **Objem nákladnej dopravy v Slovenskej republike (1995-2005)**



Prameň: Vývoj v doprave, poštách a telekomunikáciách SR 2005

Graf č. 2 **Výkon nákladnej dopravy v Slovenskej republike (1995-2005)**



Prameň: Vývoj v doprave, poštách a telekomunikáciách SR 2005

V štruktúre tovarov prepravených po železniciach približne 1/4 tvorí železná ruda a príbuzné materiály, a takmer 1/5 uhlie a koks. Ďalšími významnými komoditami sú piesok, štrk, hlina, kamene a minerály, stavebné materiály, železo, oceľ a kovy, ropné produkty, plyn, palivá a chemické produkty a drevo. V medzinárodnej doprave je železničná doprava Slovenska stále výrazne orientovaná na tradičných obchodných partnerov (dominuje Česko, Rusko a Ukrajina), čo môže v budúcnosti pôsobiť ako rizikový faktor. V blízkej budúcnosti sa však vzhľadom na ekonomický vývoj na Slovensku smerujúci k masívnej produkcii automobilov a spotrebného tovaru môžu železnice významne uplatniť pri exporte uvedenej produkcie predovšetkým smerom na západ.

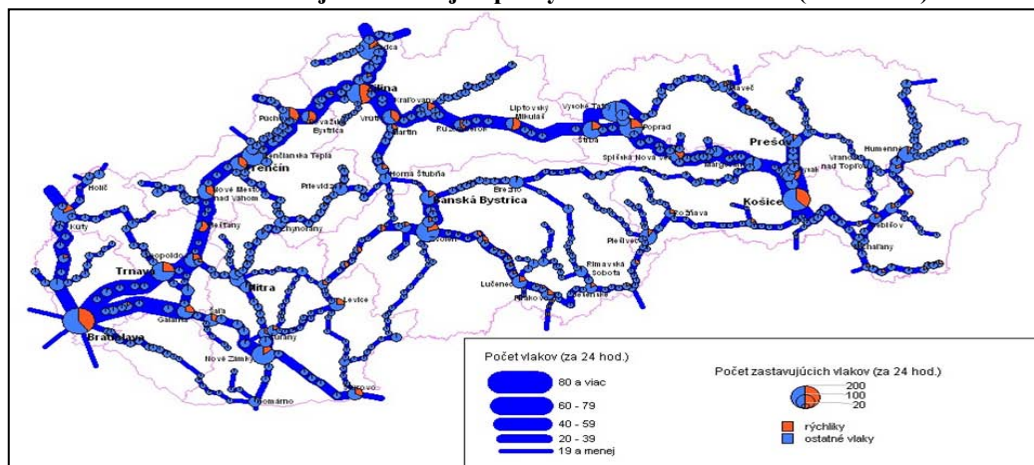
Šance pre osobnú železničnú dopravu

Podľa výsledkov niekoľkých štúdií autora tohto príspevku (M. Hornák 2003, 2004) približne 70 % populácie Slovenskej republiky žije v sídlach na železnici (podľa výsledkov sčítania obyvateľstva v roku 2001). V praxi to znamená, že obyvateľstvo týchto sídel má priamy prístup k osobnej železničnej doprave. Tento fakt príliš neohrozilo ani rušenie osobnej dopravy na niektorých lokálnych železničných tratiach (M. Hornák, 2005), keďže išlo vo väčšine prípadov iba o trate spájajúce populačne málo významné obce.

V prípade osobnej železničnej dopravy je však omnoho dôležitejšia vzájomná poloha veľkých sídel a nadregionálnych železničných tratí, ktoré je na území Slovenska mimoriadne priaznivé a ponúka veľký potenciál najmä pre diaľkovú dopravu. Expresná doprava na väčšie vzdialenosti je stále výraznou doménou železničnej dopravy aj na Slovensku. Z geografického hľadiska existujú totiž na území Slovenska 2 výrazné póly, tvorené Bratislavou v západnej časti krajiny a Košicami vo východnej. Vzhľadom na túto priestorovú polarizáciu je kľúčovým dopravným problémom Slovenska vzájomné prepojenie týchto dvoch sídel, v širšom ponímaní ide o spojenie západného a východného Slovenska. Relatívne veľká vzdialenosť medzi týmito sídelno-hospodárskymi pólmi krajiny (rádovo niekoľko 100 km) je mimoriadne zaujímavá pre segment rýchlikovej dopravy (najmä vlaky typu rýchlik, IC, EC).

Navyše v prípade Slovenska hrá v tomto smere pozitívnu úlohu umiestnenie väčšiny kľúčových sídel a ekonomicky prosperujúcich regiónov pozdĺž výkonného železničného koridoru Bratislava – Žilina – Poprad – Košice, ktorý tvorí severný (a zároveň historicky preferovaný) variant železničného spojenia Bratislava – Košice (obrázok 2), ktoré leží v trase paneurópskeho koridoru Va. Pozdĺž tejto železničnej trasy sa nachádzajú (okrem Bratislavy a Košíc) ďalšie veľké sídelné centrá, konkrétne Trnava, Trenčín, Žilina, aglomerácia Martin-Vrútky, Poprad a v blízkosti tejto trasy leží i mesto Prešov. Z 11 miest Slovenska s počtom obyvateľov nad 50 tisíc môže teda z polohy na severnej železničnej magistrále Slovenska ťažiť až 8 miest. Okrem nich sa na tejto línii vyvinul celý rad ďalších významných regionálnych centier, zaujímavých ekonomicky, populačne i z hľadiska cestovného ruchu (Piešťany, Nové Mesto nad Váhom, Dubnica nad Váhom, Púchov, Považská Bystrica, Ružomberok, Liptovský Mikuláš, Spišská Nová Ves).

Obrázok 2 Intenzita osobnej železničnej dopravy na území Slovenska (2001/2002)

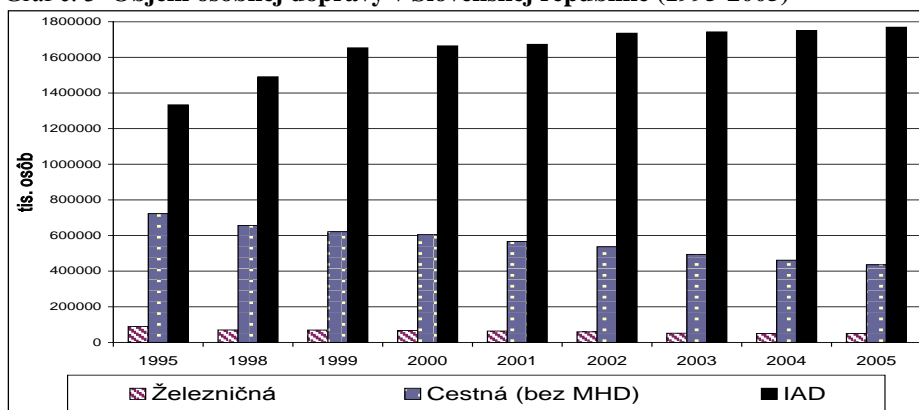


Prameň: Cestovný poriadok ŽSR 2001/2002

Potrebné je však poznamenať, že v súčasnosti v spojení Bratislava – Košice pravidelnou hromadnou prepravou osôb železnicami významne konkuruje diaľková autobusová doprava a v posledných rokoch rastie tiež význam leteckej dopravy na tejto vnútroštátnej trase. Príchodom low-cost spoločností sa cena letenky veľmi silne približuje cenám vlakového cestovného lístka triedy IC/EC či dokonca R. Udržať si zákazníka na tejto trase sa železnicami podarí len v prípade relevantnej ponuky služieb, ceny lístka a atraktívnej dĺžky cestovania. Je totiž len otázkou času, kedy si inak konzervatívny slovenský zákazník „zvykne“ na masívnejšie cestovanie lietadlom aj na vnútroštátnych linkách.

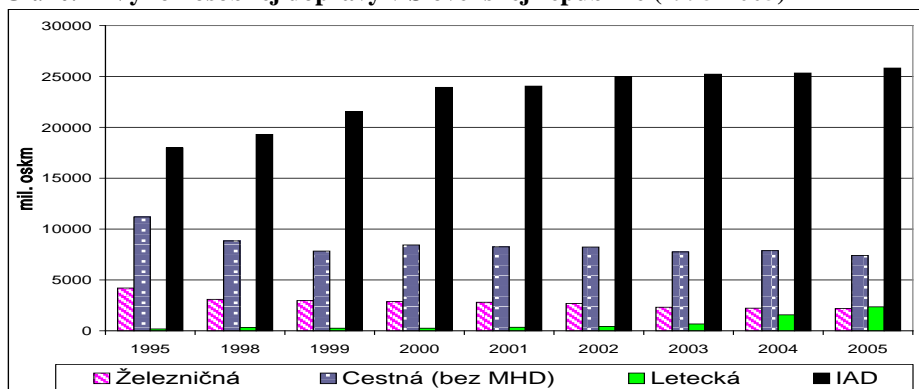
Vývoj na trhu osobnej dopravy na Slovensku kopíruje všeobecný celoeurópsky trend, charakteristický poklesom objemu hromadných prepráv a nárastom individuálneho automobilizmu. Pri výraznej prevahe autobusovej dopravy ako v počte prepravených cestujúcich, tak i v prepravných výkonoch sa pozícia železničnej dopravy v preprave osôb stále výraznejšie marginalizuje (graf č. 3 a 4). Navyše z hľadiska výkonov osobnej dopravy začína železnicami výrazne konkurovať aj letecká doprava, ktorá v roku 2005 po prvýkrát v histórii Slovenska dosiahla vyššie hodnoty výkonov ako doprava železničná. Táto skutočnosť síce vyplýva z väčších prepravných vzdialeností v leteckej doprave, napriek tomu však naznačuje čoraz výraznejšiu podobnosť s rozdelením výkonov typickým pre vyspelejšie štáty Európskej únie.

Graf č. 3 Objem osobnej dopravy v Slovenskej republike (1995-2005)



Prameň: Vývoj v doprave, poštách a telekomunikáciách SR 2005

Graf č. 4 Výkon osobnej dopravy v Slovenskej republike (1995-2005)



Prameň: Vývoj v doprave, poštách a telekomunikáciách SR 2005

Záver

Predchádzajúce úvahy založené na sledovaní vývoja rozdelenia prepravnej práce medzi jednotlivé druhy dopravy v Slovenskej republike v európskom kontexte nevyznievajú pre železničnú dopravu v tejto stredoeurópskej krajine príliš pozitívne. Transformácia monopolného železničného prepravcu a následné oddelenie prepravy od železničnej dráhy hľadali svoju cestu viac ako polovicu desaťročia a výrazne spomalili proces modernizácie železničných koridorov. Efektívnosť fungovania správy dráh na Slovensku je vzhľadom na vysokú cenovú hladinu spoplatňovania za nákladnú dopravu stále otáznna.

Potenciál pre železničnú nákladnú dopravu sa skrýva v rastúcej výkonnosti slovenskej ekonomiky, rastúcom exporte a predovšetkým v postupnom rozbehu produkcie veľkého množstva osobných automobilov v niekoľkých slovenských automobilkách, s cieľom umiestniť tieto automobily prevažne na západoeurópskych a stredoeurópskych trhoch. Na druhej strane z tohto vývoja môžu vyplynúť viaceré riziká, najmä kvôli hrozbe výkyvov vo vývoji automobilového priemyslu.

V osobnej železničnej doprave prišlo v priebehu posledného desaťročia k výraznej strate počtu cestujúcich, čo je podporené predovšetkým nárastom individuálneho motorizmu. Niekdajší monopolný slovenský železničný prepravca veľmi výrazne zaostal v modernizácii vozňového parku a súčasne zlepšenie ponuky služieb zákazníkom postupuje len veľmi pomaly. Vo vnútroštátnej osobnej doprave majú železnice šancu udržať si zákazníka len pri prepravách na väčšie vzdialenosti. Istý potenciál rozvoja, resp. udržania istej úrovne počtu cestujúcich v prímestskej doprave zrejme ponúknu rozbiehajúce sa projekty integrovaných dopravných systémov Bratislavy a Košíc.

Literatúra

- [1] Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro roku 2010: čas rozhodnout. Komisia európskych spoločenských, Brussels, 2001, 133 pp.
- [2] BUČEK, J. (1994): Dopravná infraštruktúra a problém využitia geopolitickej polohy Slovenskej republiky. In: Medzinárodné otázky, 3, 2, Bratislava, pp. 43-54.
- [3] Cestovný poriadok ŽSR 2001/2002.

- [4] HORŇÁK, M. (2003): Niektoré aspekty rozmiestnenia obyvateľstva SR vo vzťahu k dostupnosti železničnej siete. In: *Horizonty dopravy* 2/2003, VÚD Žilina, pp. 25-27.
- [5] HORŇÁK, M. (2004): Rozmiestnenie obyvateľstva vzhľadom k železničnej sieti SR ako jeden z argumentov pre podporu rozvoja osobnej železničnej dopravy. In: *Acta Facultatis Rerum Nat. Univ. Comen., Geographica* 45, Bratislava, pp. 27-37.
- [6] HORŇÁK, M. (2005): Pokračujúca transformácia železničnej dopravy na Slovensku a niektoré jej dopady na regióny. In: *Národohospodársky obzor*, 4/2005, Ekonomicko-správni fakulta Masarykovy Univerzity, Brno, pp. 21-32. ISSN 1213-2446.
- [7] KOZIARSKI, S. (1999): Stan infrastruktury transportowej Polski. In: *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, tom V, Warszawa-Rzeszów, pp. 157-197.
- [8] Program rozvoja železničných ciest do roku 2010. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií, Bratislava, 1995.
- [9] Strategický plán ŽS CARGO Slovakia, a.s. pre obdobie 2005-2007 s výhľadom do roku 2010. Železničná spoločnosť Cargo Slovakia, a. s., Bratislava, 2004, 39 pp.
- [10] TINER, T. (2003): The Hungarian ISPA Strategy For The Transport Infrastructure And Its Effects On Regional Development. In: *Geografický časopis* 55/3, SAV Bratislava, pp. 223-233.
- [11] TRÁVNÍČEK, B. (1999): Možnosti napojení České republiky a Slovenska na evropskou síť rychlých železnic – problémy územní konkurence. In: *Aktuální spekty teritoriální struktury ČR a SR* (ed. O. Mikulík, P. Mariot), Brno, pp. 94-106.
- [12] VÖLKER, J. (1995): Regional Railway Transport in Germany: Changing Conditions, New Services. In: *Sustainable Transport in Central and Eastern European Cities*. OECD-ECMT, Paris, pp.255-268.
- [13] Vývoj v doprave, poštách a telekomunikáciách SR 2005. Ministerstvo dopravy, pôšt a telekomunikácií Slovenskej republiky, Bratislava, 2005.
- [14] WENDT, J. (2004): Nowa polityka w transporcie kolejowym w Rumunii na progu XXI w. In: *Prace Komisji Geografii Komunikacji Polskiego Towarzystwa Geograficznego*, tom X, Warszawa-Rzeszów, pp. 251-258.