

PODPORA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V EURÓPE A SLOVENSKEJ REPUBLIKE

SUPPORT OF RAILWAY TRANSPORT IN EUROPE AND THE SLOVAK REPUBLIC

Eva Nedeliaková¹

Anotácia: Integrácia európskej železničnej siete vedie k významným zmenám a vyžaduje si dobre fungujúci dopravný systém na medzinárodnej aj národnej úrovni. Je nutná implementácia týchto zmien do dopravnej politiky Slovenskej republiky. Dopravná politika EÚ v súčasnosti smeruje k harmonizácii a liberalizácii trhu. Tieto základné ciele môžu byť úspešné len v prípade zabezpečenia rovnej hospodárskej súťaže. Príspevok sa zaoberá podporou železničnej dopravy v Európe, popisuje železničnú infraštruktúru Slovenskej republiky, parametre a možnosti financovania.

Kľúčové slová: železničná doprava, železničná infraštruktúra, dopravná politika,

Summary: Integration of the European railway network leads to important changes and demands good operating transport system on international and national level. There is necessary implementation these changes into the transport policy in Slovak republic. The transport policy within EU aspires to the market harmonization and liberalization nowadays. These elementary aims can be successful only in the case of equal economic competition. The article deals with support of the railway transport in Europe, describes railway infrastructure in the Slovak republic, parameters and possibilities of financing.

Key words: railway transport, railway infrastructure, transport policy

1. ÚVOD

Vývoj európskej dopravnej politiky smeruje k nutnosti implementovania podmienok harmonizácie a liberalizácie do prostredia dopravnej politiky Slovenskej republiky. Dopravná politika je súčasťou hospodárskej politiky štátu a nástrojom plnenia predpokladaných prepravných potrieb na požadovanej kvalitatívnej úrovni. Príspevok zdôrazňuje potrebu podpory železničnej dopravy v Európe a Slovenskej republike a poukazuje na podmienky a financovanie železničnej infraštruktúry ŽSR. Príspevok je jedným z výstupov projektu VEGA č. 1/0411/08 „Komplexná analýza a klasifikácia nástrojov regulácie dopravy v súvislosti s perspektívami a výzvami liberalizovaného dopravného trhu EÚ“ a projektu VEGA č. 1/0432/08 Model deľby prepravnej práce v doprave s ohľadom na kapacitu infraštruktúry, ktoré sú riešené na katedre železničnej dopravy.

¹ Ing. Eva Nedeliaková, PhD., Žilinská univerzita v Žiline, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Katedra železničnej dopravy, Univerzitná 8215/1, 010 26 Žilina, Tel. +421 041 513 3422, E-mail: eva.nedeliakova@fpedas.uniza.sk

2. PODPORA ŽELEZNIČNEJ DOPRAVY V EURÓPE

2.1. RailNetEurope

Za účelom eliminácie problémov a lepšej spolupráce v medzinárodnej železničnej doprave vznikla v roku 2004 spoločnosť európskych manažérov infraštruktúry RailNetEurope (RNE). Železnice Slovenskej republiky (ŽSR), ako manažér infraštruktúry, sú jej členom. RailNetEurope podporuje spoluprácu manažérov infraštruktúry smerom k harmonizácii podmienok prístupu na železničnú infraštruktúru, k prístupu ku komplexným informáciám a ponuke atraktívnych vlakových trás pre všetkých zákazníkov.

Základnou časťou RNE je sieť kancelárií One-Stop-Shop (OSS). Tieto kancelárie reprezentujú spojenie systému predaja všetkých infraštruktúrnych produktov týkajúcich sa medzinárodnej železničnej dopravy. Zákazník si môže zvoliť jednotlivé OSS ako kontaktné. Zvolené OSS bude zodpovedné za všetky nevyhnutné informácie o doprave, dokumentoch až po konečnú faktúru pre zákazníka. Dlhodobým cieľom je zvýšenie liberalizácie európskej železničnej infraštruktúry s následným rozširovaním železničného trhu. Vytvárané sú spoločné dokumenty pre všetkých členov, ktoré majú priamy vplyv na železničnú dopravu. Ide napr. o „Zmluvu pre prístup na trate RNE“, alebo „Rámcovú dohodu“, ktorej predmetom je garantovanie kapacity dopravcov na obdobie dlhšie ako jedno grafikonové obdobie.

Hlavné ciele spoločnosti sú nasledujúce:

- zlepšiť spoluprácu medzi železničnými podnikmi,
- zvýšiť podiel železničnej dopravy v celoeurópskom meradle,
- umožniť jednoduchý a rýchly prístup na železničnú infraštruktúru,
- zvýšiť kvalitu služieb ponúkaných železničnou dopravou,
- zvýšiť efektívnosť pridelovania kapacity železničnej infraštruktúry,
- zvýšiť komplexnosť prevádzkových procesov.

Tieto ciele sú dosiahnuteľné prostredníctvom harmonizácie strednodobého a strategického plánovania manažérov infraštruktúry, ďalej pomocou spoločného marketingového a spoplatňovacieho prístupu, pomocou sledovania a vyhodnocovania procesov a ich kvality v rámci Európy.

3. ŽELEZNIČNÁ INFRAŠTRUKTÚRA SLOVENSKEJ REPUBLIKY

3.1. Charakteristika infraštruktúry ŽSR

Geografická poloha Slovenska v Európe jednoznačne potvrdzuje dôležitosť pozície železničných tratí SR v celoeurópskej dopravnej infraštruktúre. Hlavné medzinárodné železničné ťahy majú priamu väzbu na železničné trate Slovenska.

Infraštruktúru železničnej dopravy je možné charakterizovať pomerne vysokou hustotou siete s pomerne zastaralou technológiou, pričom technická základňa infraštruktúry železničnej dopravy nie je dostatočne pripravená na meniace sa podmienky a štruktúru dopravného trhu.

Infraštruktúra železníc svojou kapacitou preyšuje súčasné i prognózované výkony. Jej prevádzkový stav je na nízkej úrovni. Nepriaznivý stav na ŽSR je spôsobený aj objektívnymi faktormi:

- podcenením úlohy štátu na financovaní železničnej infraštruktúry,
- nevyhovujúcimi kapacitami ŽSR pre meniacu sa skladbu prepravovaných tovarov,
- nedoriešenými otázkami podielu štátu a regiónov na prevádzke neefektívnych tratí a činnostiach vo verejnom záujme,
- neharmonizovanými podmienkami rozvoja jednotlivých druhov dopravy s uplatňovaním dopravnej politiky preferujúcej znižovanie negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie,
- nedostatočnými podmienkami pre prispôsobovanie tarifnej a cenovej politiky vo väzbe na vývoj cien vstupov atď.

Tab. 1: Základné parametre infraštruktúry ŽSR k 1.1. 2008

	km
Normálny rozchod	3 512
Široký rozchod	100
Úzky rozchod	50
Jednokoľajné trate	2 642
Dvojkoloľajné trate	1 020
Elektrifikované	1 536
El. jednokoľajné	625
El. dvojkoloľajné	911
Neelektrifikované	2 126
Neel. jednokoľajné	2 017
Celková dĺžka tratí	3 662

Zdroj: GR ŽSR Bratislava

Stratégia ŽSR sa okrem iného zameriava na modernizáciu pan-európskych koridorov č. Va, IV, VI, projekty Euroregiónu Viedeň – Bratislava, TEN-T sieť dva projekty (Paris – Stuttgart – Wien – Bratislava, Gdansk – Warszawa – Brno/Bratislava, úsek Katowice – Brno/Žilina – Nové Mesto nad Váhom), technologické európske projekty ERTMS – ETCS – GSM-R, TAF TSI do roku 2011.

3.2. Financovanie infraštruktúry ŽSR

V rámci EÚ pôsobí niekoľko finančných inštitúcií, ktoré poskytujú finančné zdroje na rozvojové investície a súčasne plnia funkciu koordinátora, garantujú efektívne využitie investovaného kapitálu v záujme spoločnosti. V oblasti dopravy ide najmä o financovanie projektov Transeurópskych sietí., rozvoj verejnej osobnej dopravy, podpora kombinovanej dopravy.

Z hľadiska poskytovania prostriedkov môžeme európske finančné inštitúcie zaradiť do dvoch základných skupín. Inštitúcie, ktoré požičiavajú kapitál spravidla za výhodnejších podmienok ako komerčné banky a inštitúcie, ktoré sú účelovo založené na podporu plnenia

konkrétnych cieľov EÚ najmä v oblasti štrukturálnej politiky, integrácie a kohézie Poskytujú kapitál buď štátom alebo investorom na financovanie odsúhlasených konkrétnych projektov podľa vymedzených pravidiel ako nenávratné zdroje financovania.

Prvú skupinu inštitúcií tvoria banky, do druhej skupiny patria fondy a podobné účelové finančné inštitúcie. Spoločným znakom obidvoch inštitúcií je, že projekty financované z ich zdrojov musia splniť stanovené podmienky účelu a zabezpečiť zhodnotenie kapitálu prínosmi pre spoločný európsky priestor. Základnou podmienkou získania prostriedkov z EÚ je dobre pripravený a inštitucionálne zabezpečený investičný projekt.

Nedostatok finančných prostriedkov a regulovaná cena má za následok menší rozsah investičných projektov, nižšiu technickú úroveň infraštruktúry, väčšiu zadlženosť, a tým i nižšiu konkurencieschopnosť služieb železničnej dopravy. [1] Tabuľka 2 dokumentuje štruktúru zdrojov financovania investícií ŽSR v miliónoch Sk.

Tab.2: Štruktúra zdrojov financovania investícií v mil. Sk

Zdroje financovania	Rok								
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Spolu
Vlastné zdroje (VZ)	2 539	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	2 800	22 139
Úvery	983	0	0	0	0	0	0	0	983
Štátne dotácie + spolufinancovanie	3 406	6 921	4 273	3 179	4 155	4 162	4 466	3 979	34 541
Fondy ISPA	1 294	6	0	0	0	0	0	0	1 300
Štrukturálne fondy	1 420	2 457	1 787	2 684	4 000	3 000	3 600	3 000	21 948
Kohézny fond	2 013	1 841	2 257	3 165	5 000	4 500	5 300	5 000	29 076
Spolu	11 655	14 025	11 117	11 828	15 955	14 462	16 166	14 779	109 987
VZ/Spolu v %	22	20	25	24	18	19	17	19	20

Zdroj: GR ŽSR, Bratislava

Európska komisia a Európsky parlament riešia problém nedostatku finančných zdrojov, a tým i nedostatočného rozvoja a modernizácie železničnej infraštruktúry prostredníctvom financovania projektov európskeho významu zo spoločných európskych zdrojov, ako je uvedené v tabuľke, pričom významnú mieru financovania bude predstavovať okrem iného Kohézny fond. [3]

Na národnej úrovni je základným strategickým dokumentom národný strategický program pre príslušné programové obdobie. Pre programové obdobie 2007-2013 je to **Národný strategický referenčný rámec (NSRR)**. Je základným strategickým dokumentom na programovanie využívania fondov Európskej únie. Podlieha schváleniu EÚ.

NSRR stanovuje národné priority, ktoré budú spolufinancované zo štrukturálnych fondov a Kohézneho fondu. Rámec pre intervencie fondov na národnej úrovni je vymedzený strategickým usmernením Spoločenstva. [2]

Stratégia NSRR v programovom období 2007-2013 je postavená na troch strategických prioritách s definovanými cieľmi, ako je uvedené v tabuľke 3.

Tab. 3: Stratégia NSRR v programovom období 2007-2013

Strategická priorita	Cieľ strategickej priority
1. Infraštruktúra a regionálna dostupnosť	Zvýšenie hustoty vybavenia regiónov infraštruktúrou a zvýšenie efektívnosti s ňou súvisiacich verejných služieb
2. Vedomostná spoločnosť	Rozvoj zdrojov trvalo udržateľného ekonomického rastu a zvyšovanie konkurencieschopnosti priemyslu a služieb.
3. Ľudské zdroje	Zvýšenie zamestnanosti, rast kvality pracovnej sily pre potreby vedomostnej spoločnosti a zvýšenie sociálnej inklúzie rizikových skupín

Zdroj: Stratégia NSRR v programovom období 2007-2013

Dopravná infraštruktúra je podporovaná vlastným programom, ktorým je **Operačný program Doprava (OPD) 2007-2013** a tiež v ďalších dokumentoch napr. Regionálny operačný program, OP Bratislavský kraj, OP Životné prostredie a aj v programoch cezhraničnej spolupráce pozdĺž jednotlivých hraníc. Tento program nadväzuje na Operačný program Základná infraštruktúra 2004-2006 a na dopravné projekty Kohézneho fondu.

Hlavným cieľom programu je podpora trvalo udržateľnej mobility prostredníctvom rozvoja dopravnej infraštruktúry a verejnej osobnej dopravy. Jedným zo základných cieľov je modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry. Operačný program doprava sa zameriava hlavne na:

- výstavbu dopravnej infraštruktúry za účelom zvýšenia efektivity a kvality dopravného systému na medzinárodnej i národnej/regionálnej úrovni,
- zlepšenie parametrov dopravnej infraštruktúry a priblíženie sa k štandardom EÚ,
- zlepšenie dostupnosti jednotlivých regiónov k dopravnej infraštruktúre,
- zabezpečenie proporcionálneho rozvoja jednotlivých druhov dopravy,
- zníženie negatívnych vplyvov dopravy na životné prostredie.

Špecifické ciele programu :

- Špecifický cieľ 1 – Modernizácia a rozvoj železničnej infraštruktúry,
- Špecifický cieľ 2 – Modernizácia a rozvoj cestnej infraštruktúry,
- Špecifický cieľ 3 – Modernizácia a rozvoj infraštruktúry intermodálnej preprav
- Špecifický cieľ 4 – Rozvoj verejnej železničnej osobnej dopravy.

Zabezpečenie cieľov je definované v šiestich prioritách:

- Prioritná os 1 – Železničná infraštruktúra,
- Prioritná os 2 – Cestná infraštruktúra (TEN-T),
- Prioritná os 3 – Infraštruktúra intermodálnej prepravy,
- Prioritná os 4 – Cestná infraštruktúra (rýchlostné cesty a cesty I. triedy),
- Prioritná os 5 – Železničná verejná osobná doprava,
- Prioritná os 6 – Technická pomoc.

Financovanie projektov priorít bude realizované prostredníctvom finančných nástrojov Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja a spoluúčasťou (kofinancovaním) štátneho rozpočtu prípadne iných zdrojov.

4. ZÁVER

Jedným z cieľov dopravnej politiky Slovenskej republiky je vytvoriť transparentné podmienky a minimalizovať riziká v rámci prístupu na dopravný trh a dopravnú infraštruktúru. Dopravná politika zároveň sleduje zabezpečenie neustále narastajúcich prepravných potrieb spoločnosti v požadovanom čase a kvalite pri súčasnom znižovaní negatívnych účinkov dopravy na životné prostredie.

Súlad cieľov dopravnej politiky je nevyhnutným predpokladom na to, aby sa stali dynamizujúcim prvkom rozvoja hospodárstva a súčasne podmienkou zapojenia dopravnej sústavy SR do integrujúceho sa európskeho dopravného systému.

POUŽITÁ LITERATÚRA

- [1] Buček O., Dolinayová A.: Cenotvorba v železničnej doprave, In: Železničná doprava a logistika, elektronický odborný časopis o železničnej doprave, preprave, logistike a manažmente, č. 1/2007, ročník III., str. 98 – 101, ISSN 1336 – 7943
- [2] Nedeliaková E., Dolinayová A., Harmanová D.: Ekonomika železničnej dopravy. Návody na cvičenia. Skriptá. Žilinská univerzita v Žiline, EDIS vydavateľstvo ŽU, 2007, ISBN 978-80-8070-781-1
- [3] Nedeliaková E., Hrivnák M.: The consequences of price regulation for the use railway infrastructure, Railway market, Central and Eastern European Review, 2/II/2007, p. 33-37, Rynek Kolejowy, Tor Consultants Group Ltd., Warsaw, Poland, ISSN 1896-3528
- [4] Nedeliaková E., Hrivnák M.: Negatívne dôsledky regulácie ceny za použitie železničnej dopravnej cesty, Doprava a logistika, č. 7-8/2007, roč. 2., s. 44-46, Ecopress a.s., Seberíniho 1, Bratislava, ISSN 1337-0138
- [5] Stratégia NSRR v programovom období 2007-2013

Recenzent: Ing. Jaroslav Matuška, Ph.D.
Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy