

MARCO POLO – DÔLEŽITÝ PROSTRIEDOK PODPORY INTERMODÁLNYCH PREPRAVNÝCH SYSTÉMOV

Ján Ližbetin¹, Vladimír Klapita²

Anotace: Tendencie vývoja smerovania európskej dopravnej politiky sú jednoznačné, a to podpora environmentálne výhodnejších druhov dopravy a podpora rozvoja intermodálnych prepravných systémov. Konkrétnu podporu predstavuje program Marco Polo. Článok charakterizuje tento program, jeho jednotlivé etapy a výsledky prvej ukončenej etapy.

Klíčová slova: dopravná politika, intermodálna preprava, Marco Polo, dopravný systém

Summary: Tendencias in the development of the European transport policy direction are clear which represents the support of environmentally friendly means of transport and the support of the intermodal transport systems development. The programme Marco Polo characterizes the particular support. The article is giving the characteristics of the programme, its particular stages and the results of the first finished period.

Key words: transport policy, intermodal transport, Marco Polo, transport system.

1. ÚVOD

Európsky dopravný systém bude v nasledujúcom desaťročí čeliť vážnemu problému. Vypukne obrovský boj o finančné prostriedky, ktoré bude treba vynakladať do dôležitých dlhodobých investícií týkajúcich sa dopravnej infraštruktúry. Investície budú nevyhnutné k odvráteniu prognózovaného kolapsu systému medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy. Negatívnymi dôsledkami už v súčasnosti zrejmeho nárastu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy sú kongescie, poškodzovanie životného prostredia, nehody, dopravné zápchy a pod.

Hlavným záujmom Európskej únie smerujúcim k zmierneniu uvedených negatívnych vplyvov je nájsť a zaviesť energeticky efektívny dopravný systém, ktorý by bol zároveň aj environmentálne priateľný a ktorý by prispel k stabilite dopravného systému.

2. HĽADANIE NOVÝCH MOŽNOSTÍ

Vzhľadom na nepriaznivo sa vyvíjajúcu situáciu smerujúcu k preťaženiu cestnej dopravnej infraštruktúry sa javí ako najvýhodnejšie zavádzanie intermodálnych

¹ Ing. Ján Ližbetin, PhD., Katedra železničnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita; Tel. 00 421 41 513 3432; e-mail: lizbetin@fpedas.uniza.sk

² doc. Ing. Vladimír Klapita, PhD., Katedra železničnej dopravy, Fakulta prevádzky a ekonomiky dopravy a spojov, Žilinská univerzita; Tel. 00 421 41 513 3404; e-mail: klapita@fpedas.uniza.sk

prepravných systémov. V rámci integrácie cestnej, železničnej, ale i vodnej dopravy do logistických reťazcov využíva intermodálna preprava oveľa racionálnejšie vybudovanú infraštruktúru jednotlivých dopravných systémov. Intermodálna preprava dnes už predstavuje aj politickú alternatívu na zabránenie kolapsu v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave.

Za účelom podpory rozvoja intermodálnych prepravných systémov rozhodla Európska rada v roku 1992 o zavedení programu PACT, ktorý v roku 2003 nahradil program „Marco Polo“. Program prijal Európsky parlament a Rada ES v „Nariadení č. 1382/2003 o poskytnutí finančnej pomoci spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy“ na obdobie rokov 2003 - 2006. Cieľom programu Marco Polo je obmedziť kongescie, zlepšiť environmentálne pôsobenie cestnej nákladnej dopravy na území EÚ, zvýšiť intermodalitu (podiel kombinovanej dopravy), a tým prispieť k vytvoreniu efektívneho a trvalo udržateľného dopravného systému. Pre dosiahnutie tohto cieľa je dôležité, aby program podporoval systémové opatrenia v nákladnej doprave, logistike a na ostatných relevantných trhoch. Tieto opatrenia by mali prispieť k lepšiemu rozdeleniu prepravných výkonov medzi rôznymi druhmi dopravy (cca na úrovni roku 1998) tým, že pomôžu preniesť očakávané celkové zvýšenie prepravných výkonov v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave na železničné, krátke námorné a vnútrozemské vodné trasy alebo na kombináciu týchto druhov dopravy s najkratším možným trvaním cestnej dopravy. V programe sú zahrnuté všetky segmenty trhu medzinárodnej nákladnej dopravy.

Program Marco Polo predstavuje tri typy podporovaných činností:

- Činnosti, ktoré by mali byť zamerané na presun čo najväčšieho množstva prepravných výkonov pri súčasných trhových podmienkach z cestnej dopravy na dopravu železničnú alebo vodnú. Pri tomto type je pomoc poskytovaná začínajúcim novým službám, ale súčasne má výrazne posilniť aj služby existujúce.
- Katalyzačné činnosti, ktoré by mali zmeniť spôsob vykonávania inej ako cestnej nákladnej dopravy v krajinách EÚ.
- Spoločné vzdelávacie činnosti, ktoré by mali zvýšiť informovanosť v sektore logistiky nákladnej dopravy a podporovať moderné metódy a postupy spolupráce na trhu nákladnej dopravy. V rámci tohto typu činností je podpora poskytovaná na zlepšenie spolupráce a výmenu know-how.

Akcie vyvolané v rámci uvedených činností musia zahŕňať územie aspoň dvoch štátov. Ak sú tieto dva štáty členskými štátmi alebo inými štátmi podieľajúcimi sa na programe Marco Polo za stanovených podmienok, z programu sa uhradia vyvolané náklady zúčastnených podnikov v rámci limitov uvedených v Nariadení.

Za účelom zabránenia vyššie uvedených hrozieb, ktoré sa javia na európskom dopravnom trhu ako stále realistickejšie, bol pre obdobie rokov 2007 - 2013 predložený predĺžený a upravený program Marco Polo II. Na základe osvedčených postupov a spôsobov z prebiehajúceho programu navrhuje komisia doplniť do programu dve nové akcie:

- akcia „Námorné diaľnice“,
- akcie orientované na zamedzenie dopravy.

Tieto akcie by mali viesť ku skutočnému zníženiu výkonov v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave. Program Marco Polo II okrem toho rozširuje rozsah platnosti na všetky susediace štáty Európskej únie. Zdôrazňuje úlohu železničnej nákladnej dopravy a objasňuje rozsah niektorých akcií v oblasti dopravnej infraštruktúry.

Na základe nezávislých hodnotení doterajšieho priebehu tohto programu navrhla komisia celkový rámec financovania 740 miliónov eur na obdobie rokov 2007 až 2013, čo predstavuje 106 miliónov eur na rok. Týmto objemom finančných prostriedkov sa presunie z cestnej nákladnej dopravy viac ako 140 miliárd tkm dopravného výkonu. Tomuto výkonu zodpovedá 7 miliónov jazd cestných nákladných vozidiel na úseku 1000 km a zníženie emisií CO₂ o 8,4 miliárd kg. Čo sa týka zníženia negatívnych vplyvov na životné prostredie, eliminovania nehôd, ako aj zníženia spotreby energie a opotrebovania infraštruktúry predstavujú ušetrené prostriedky približne 5 miliárd eur. Každé jedno euro vynaložené v rámci programu Marco Polo ako príspevok prinesie národohospodársky efekt vo výške viac ako 6 euro.

3. SKÚSENOSTI Z PREBIEHAJÚCEHO PROGRAMU MARCO POLO

Prvé výberové konania v rámci programu Marco Polo začali v októbri 2003. Z poskytnutých 15 miliónov eur sa iniciovali nové ponuky dopravy, ktoré odľahčili cestnú nákladnú dopravu. V porovnaní s prognózami bol dosiahnutý presun dopravy dokonca vyšší, ako očakávaný ročný nárast v cestnej nákladnej doprave (približne 12 miliárd tkm). Tým sa jasne dosiahli hlavné ciele programu. V konečnom dôsledku tento program očakáva, že jednotliví účastníci projektov budú znášať značnú časť nákladov na projekt (minimálne 65%). To prinesie ďalší efekt v podobe investícií na dopravnom trhu. Výsledkom jednotlivých výberových konaní v roku 2003 a poskytnutých celkových finančných príspevkov v hodnote 15 miliónov eur bolo spustenie projektov z celkovým objemom viac ako 360 miliónov eur. Celkovo možno teda hodnotiť projekt ako úspešný a účelný. Avšak popri pozitívnom efekte, ktorý tkvie v odľahčení cestnej nákladnej dopravy, sa javí v tomto programe aj jedno negatívum. V rámci výberových konaní v roku 2003 obdržala komisia návrhy na projekty s celkovou potrebou finančných príspevkov v hodnote 182 miliónov eur, pričom celkový poskytnutý rámec dotácií predstavoval len 15 miliónov eur. To

znamená, že bolo celkovo dotovaných len necelých 10 % projektov. V celku však možno konštatovať, že ciele a priebeh realizácie doterajšieho programu Marco Polo sú dobré a perspektívne a je vhodné pokračovať v tomto programe aj v nasledujúcom období. Zároveň však treba zdôrazniť, že celkové finančné prostriedky programu zďaleka nepostačujú na financovanie všetkých relevantných projektov.

Vzhľadom na možnosť predĺženia programu Marco Polo vykonala skupina nezávislých odborníkov spätnú analýzu realizovaných projektov v rámci tohto programu. Hodnotiaca skupina preskúmala požiadavky trhu, prehodnotila a analyzovala najlepšie akcie v rámci schválených projektov, pričom dôraz kládla na množstvo vynaložených finančných prostriedkov, zhodnotenie následkov a efektívnosť nákladov.

Z vykonanej analýzy vyplýva:

- ✓ Aby sa dosiahli dlhodobé a hlavné ciele programu, bude nevyhnutné rozšíriť oblasti a rozsah programu, čo je tiež spojené so zvýšením rozpočtu programu;
- ✓ Návrh programu Marco Polo II má v porovnaní s alternatívnymi nástrojmi regulovania nárastu cestnej nákladnej dopravy isté špecifiká a výhody. Jeho štruktúra, ktorá sa zakladá na priamej podpore podnikateľov, ktorí rozbiehajú aktivity v oblasti poskytovania intermodálnych prepravných služieb, je v súčasnosti najefektívnejší spôsob otvoreného financovania intermodálnej prepravy;
- ✓ Návrh programu Marco Polo II je tiež úplne kompatibilný a zlučiteľný s ostatnými iniciatívami EÚ ako aj všetkých členských štátov.

4. NÁVRH DRUHÉHO PROGRAMU MARCO POLO II

Predložený návrh na predĺženie programu Marco Polo na roky 2007 až 2013 podstatne nemení jeho charakter a priebeh. To znamená, že doterajšie podporované tri druhy akcií (akcie na presun dopravy, katalyzačné akcie a spoločné vzdelávacie akcie) budú prebiehať za rovnakých podmienok, aké boli stanovené v prvom programe. Okrem týchto troch akcií zahŕňa predkladaný návrh ďalšie dve akcie. Tieto akcie majú za úlohu rozšíriť rozsah a oblasť pôsobnosti programu a tým dosiahnuť strategické ciele programu v rámci uplatňovania zásad dopravnej politiky EÚ.

V súčasnosti sa v Európe buduje integrovaný dopravný trh. Tento trh sa však netýka len jestvujúcich členských štátov EÚ ale zahŕňa aj asociované štáty, balkánske štáty a štáty v oblasti Stredozemného mora, ktoré sú súčasťou vznikajúceho obrovského trhu poskytujúceho dopravné služby.

Aby sa znížil negatívny vplyv dopravného systému na životné prostredie v rámci EÚ, je nevyhnutné hľadať alternatívy k cestnej nákladnej doprave a zavádzať systémy intermodálnych prepráv aj za hranicami EÚ. Pretože častým úkazom, hlavne pri prepravách na dlhšie vzdialenosti, bola nutnosť prekládky tovaru na cestné nákladné vozidlá hneď za hranicami členských štátov, aktuálny návrh Nariadenia predpokladá možnosť spoluúčasti na projekte aj podnikateľom zo štátov mimo EÚ. Tieto štáty, ktoré nie sú ani členmi únie, ani asociovanými štátmi, uzavrujú s úniou špeciálnu zmluvu, ktorá obsahuje aj konkrétny prínos do rozpočtu programu zo strany daného štátu.

5. ZÁVER

Slovenská republika ako plnohodnotný členský štát EÚ by sa mala tiež aktívne podieľať na napĺňaní a realizovaní druhého programu Marco Polo II. Kompetentní operátori intermodálnych prepravných reťazcov by sa mali pokúsiť zorganizovať a predložiť rôzne akcie zamerané na zníženie podielu medzinárodnej cestnej nákladnej dopravy, t.j. predložiť rôzne projekty týkajúce sa intermodality v logistických reťazcoch realizovaných podnikmi. Tieto akcie prispievajú k zníženiu kongescii vyvolaných cestnou nákladnou dopravou, zlepšeniu priepustnosti dopravnej infraštruktúry a tým k optimalizácii dopravy v medzinárodných dopravných reťazcoch. Aktívnym zapojením subjektov prepravného a dopravného trhu do programu by sa aj na Slovensku začali napĺňať ciele a trendy nielen európskej, ale už aj slovenskej dopravnej politiky, ktorými sú aj rozvoj a podpora ekologicky prijateľných druhov dopravy a intermodálnych prepravných reťazcov.

POUŽITÁ LITERATURA

- [1] Nariadenie Európskeho parlamentu a rady (ES) č. 1382/2003 o poskytnutí finančnej pomoci spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (program Marco Polo)
- [2] Návrh Nariadenia Európskeho parlamentu a rady o zavedení druhého programu „Marco Polo“ o poskytnutí finančnej pomoci spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (program Marco Polo II), Komisia európskeho spoločenstva, Brusel, júl 2004

Recenzent: Ing. Eva Nedeliaková, PhD.
 Žilinská Univerzita v Žiline