

Newsletter

Október 2019/2

Inštitút pre stratégie a analýzy
Úrad vlády SR
isa

DOPRAVA

Doprava, cestná, železničná, vodná či letecká, výrazne prispieva k efektívnejšiemu fungovaniu spoločnosti. Spoľahlivý systém dopravnej infraštruktúry robí krajinu produktívnejšou, atraktívnejšou pre zahraničné investície a prostredníctvom zlepšenej mobility celkovo zvyšuje životnú úroveň obyvateľstva.

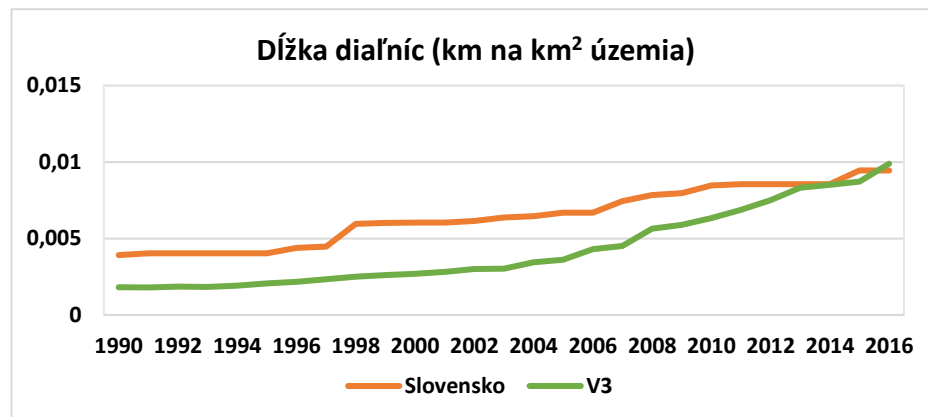
Od prechodu Slovenska k trhovej ekonomike sa za posledných 30 rokov zaznamenal v oblasti dopravy nezanedbateľný pokrok. Podľa OECD sa od začiatku nového milénia zaznamenalo najrýchlejšie tempo rastu investícií do vnútrozemskej dopravnej infraštruktúry v pomere k HDP práve v centrálnej a východnej Európe. Investície do dopravnej infraštruktúry v tomto regióne opakovane dosiahli v minulom desaťročí 2% HDP, pričom vyspelejšie západné ekonomiky sa držali pri hladine 1% HDP. Najväčší podiel išiel do budovania cestnej infraštruktúry.

Železničná doprava však tiež nestratila časom na svojej dôležitosti. Zavedenie vlakov zadarmo pre deti, študentov a seniorov na konci roka 2014 odvrátil stagnáciu v osobnej železničnej preprave, no neznížil pomer cestovných výdavkov k celkovým výdavkom domácností.

Zároveň sa vďaka technickému napredovaniu stala letecká preprava všeobecne dostupnejšou: podľa Medzinárodného združenia leteckých prepravcov (IATA) sa reálne ceny leteniek medzi rokmi 1995 a 2014 znížili na polovicu. Letecký sektor je však citlivý na výkyvy v cenách ropy, ako i na ekonomické šoky a recesie. V kontexte poslednej globálnej finančnej krízy preto trvalo slovenskému letectvu desať rokov, kým sa dostalo naspäť na predkrízovú trajektóriu rastu.

CESTOVANIE PO SLOVENSKU JE RÝCHLEJŠIE A BEZPEČNEJŠIE

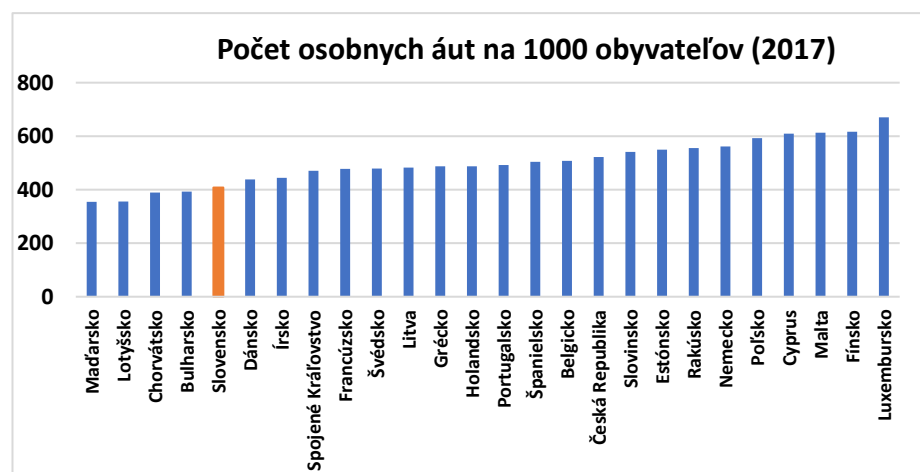
Pri budovaní cestnej infraštruktúry pomaly napredujeme schodovitým rastom, no ako možno vidieť na grafe nižšie, diaľnice sa budujú pomalšie ako v ostatných krajinách V4. V minulých dekádach Slovensko disponovalo dlhším diaľničným systémom na km² ako v priemere Česko, Maďarsko a Poľsko, no za posledné roky V3 postupne predbieha hodnoty Slovenska. Podľa Národnej diaľničnej spoločnosti má Slovensko 796 km diaľnic a rýchlostných ciest a ďalších 90,77 km vo výstavbe, no stále chýba diaľničné prepojenie naprieč krajinou.



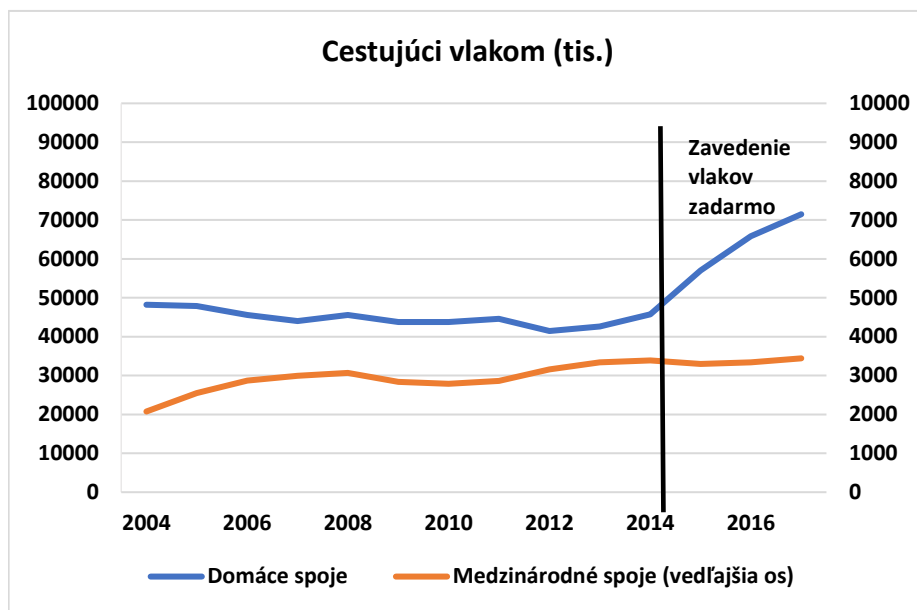
Zdroj: Eurostat

Poznámka: Údaje za V3 predstavujú vážený priemer podľa rozlohy krajín

S kvalitnejším systémom ciest sa zároveň zaznamenal pokrok aj v otázke bezpečnosti na cestách - medzi rokmi 2000 až 2017 klesol počet dopravných nehôd s usmrtením v priemere o 5,29% ročne, a to aj napriek tomu, že počet osobných áut za tento čas narástol z 237 vozidiel na 408 vozidiel na 1000 obyvateľov. Slovensko však stále patrí medzi krajiny s menším počtom áut na 1000 obyvateľov v porovnaní s ďalšími štátmi EÚ (priemerný počet vozidiel v EÚ bol v roku 2017 500 na 1000 osôb).

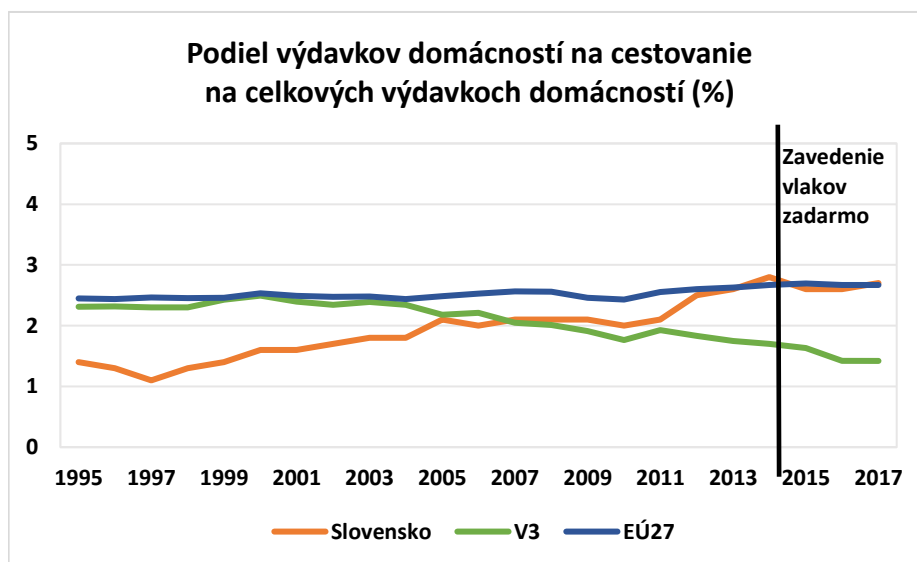


Zdroj: Eurostat



Zdroj: Datacube.

Počet cestujúcich domácimi železničnými spojmi výrazne narástol po zavedení vlakov zadarmo, čím sa zvrátil mierne klesajúci trend, ktorý v predošlom desaťročí charakterizoval železničnú prepravu. Medzi rokmi 2014 a 2015 (t.j. hneď po zavedení vlakov zadarmo) bol nárast najvýznamnejší, keď počet cestujúcich stúpol o 23%. Na druhej strane, podiel výdavkov na dopravné služby klesol len krátkodobo a Slováci naďalej alokujú výrazne väčšiu časť svojich výdavkov na cestovanie oproti krajinám V3.



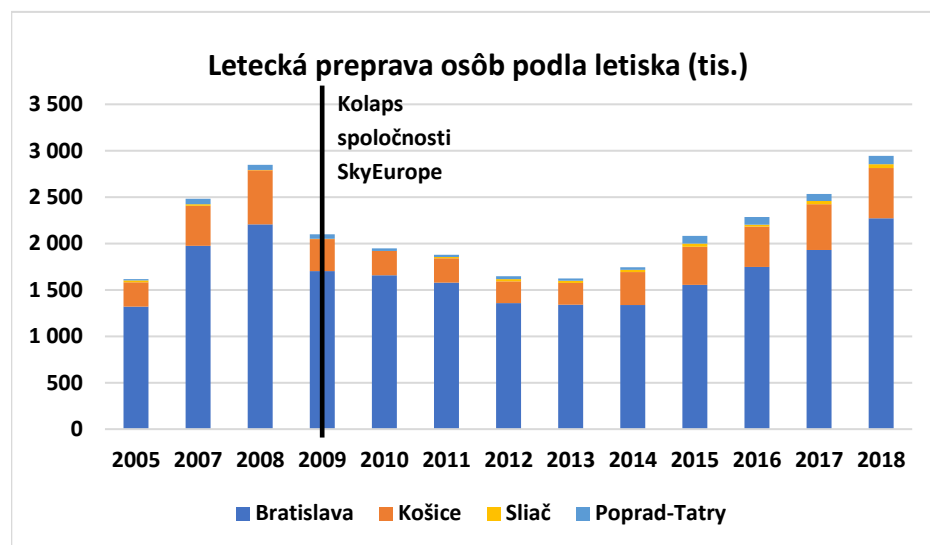
Zdroj: Eurostat.

Poznámka: Vážený priemer EÚ neobsahuje Chorvátsko.

FINANČNÁ KRÍZA VÝRAZNE ZASIAHLA SLOVENSKÉ LETECTVO

Do roku 2008 zaznamenávali všetky významné letiská na Slovensku kontinuálny rast v počte prepravených osôb. Rok 2009 bol však zlomový. S nástupom finančnej krízy klesol za jeden rok počet cestujúcich o 26,4% a v roku 2013 padol počet až na 57% hodnoty spred piatich rokov. Letisko M.R. Štefánika v Bratislave pripisuje vo svojich výročných správach tento pokles primárne redukcii letov spoločnosti Ryanair, krachu domáceho prepravcu spoločnosti SkyEurope Airlines, či ukončeniu aktivít prepravcov SeagleAir, VIPWings a Air Onix.

K predkrízovým hodnotám v počte prepravených osôb sa slovenské letectvo vrátilo až po desiatich rokoch, k čomu značne dopomohlo zavedenie pravidelných liniek spoločností Eurowings a Ryanair z Košíc, Wizzair z Popradu či Smartwings v Bratislave. Do letectva opäť navracia optimizmus aj fakt, že bratislavské letisko zaznamenalo v roku 2018 rekordný prevádzkový výsledok za 67 rokov svojej existencie. Zároveň však v roku 2018 začali pôsobiť nízkonákladové spoločnosti Wizzair a Lauda vo Viedni, čím sa Viedenské letisko stáva pre Slovensko ešte silnejším konkurentom nie len na interkontinentálne cesty, ale aj v regionálnych nízkonákladových spojoch.



Zdroj: Eurostat

Poznámka: K roku 2006 nie sú dostupné údaje a tak v grafe nie je zahrnutý rok 2006.

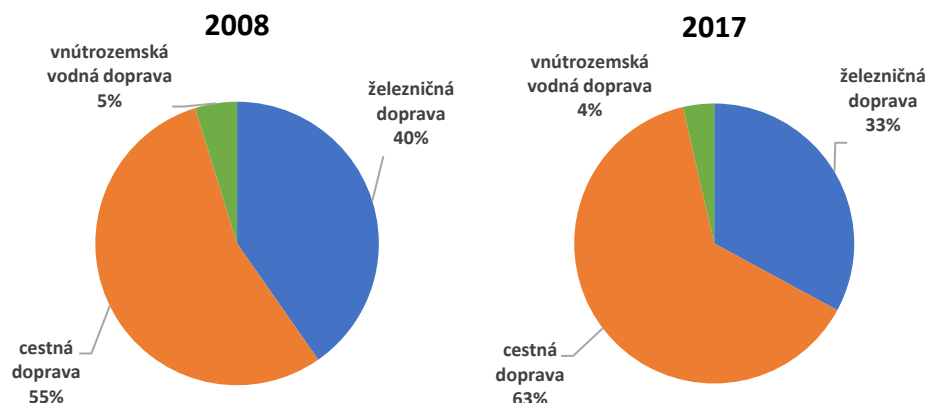
VNÚTROZEMSKÁ NÁKLADNÁ DOPRAVA

Na Slovensku sa na prevoz tovaru využíva predovšetkým cestná infraštruktúra a podiel nákladu prepraveného týmto spôsobom rastie na úkor iných dopravných prostriedkov. V porovnaní s priemerom EÚ je však železničná doprava nadmerne využívaná: v roku 2017 tvorili železnice 17% z celkového nákladu prevezenom v EÚ oproti 33% na Slovensku, kým cesty tvorili v EÚ 77% oproti slovenským 63%. Vzhľadom na centrálnu geografickú umiestnenie a relatívne malú veľkosť patrí Slovensko v EÚ medzi krajiny s najvyšším podielom medzinárodnej nákladnej cestnej dopravy na celkovej nákladnej cestnej doprave.

V roku 2017 tvoril medzinárodný transport nákladu (vyjadrený v ton km) na slovenských cestách 82,1% - vyšší podiel bol zaznamenaný iba v Litve, Luxembursku a Slovinsku. Pred vstupom do EÚ v roku 2003 tvorila medzinárodná nákladná doprava na cestách na Slovensku len 68,9%, no napriek tomu v porovnaní so zvyšnými európskymi štátmi išlo v danom čase o jednu z najvyšších hodnôt. Táto skutočnosť naznačuje celkovú expanziu medzinárodného obchodu v EÚ za posledných 15 rokov, ako i strategické umiestnenie Slovenska z logistického hľadiska.

Zároveň možno na grafe nižšie vidieť, že dochádza k poklesu využívania vnútrozemskej vodnej dopravy: pred 15 rokmi sa na základe údajov zo Štatistického úradu SR prepravovalo loďami dvakrát viac tovaru ako v súčasnosti. Vodné toky sú však naďalej využívané v porovnateľnej miere ako v minulých dekádach na osobnú prepravu, pričom viac než 4/5 tvorí vnútroštátna preprava osôb. Letecká doprava je v porovnaní s inými prostriedkami zanedbateľná, a preto sa v grafe neobjavuje. Hlavným dôvodom je vysoká cena spojená s prepravou nákladu týmto spôsobom.

Prostriedky využívané na nákladnú prepravu na území SR



Zdroj: Eurostat

Poznámka: Železničná a vodná doprava zachytáva pohyby na území krajiny, nezávisle od štátnej príslušnosti vozidla. Cestná doprava je „teritorizovaná“, nech je započítaná na základe miesta, kde sa transport uskutočnil, a nie na základe národnosti prepravcu.

Tento projekt je podporený z OP EVS

